



**SERVICIO DE PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO
Y CONCESIONES**

Expte.: 44/2024 PAT.

GERENCIA DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE
ANUNCIO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 247.3 y 4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se someten a información pública durante el plazo un mes, a partir de la publicación del presente anuncio, en cumplimiento del acuerdo adoptado en el seno del expediente 44/2024 PAT., por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Sevilla, en sesión celebrada el día 28 de noviembre de 2025, los siguientes documentos: Anexo I Estudio de Viabilidad; Anexo II Estudio de Impacto Ambiental; y Anexo III Anteproyecto.

En Sevilla, en la fecha abajo indicada
EL SECRETARIO DE LA GERENCIA DE
URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE
P.D.F.
EL JEFE DEL SERVICIO DE PATRIMONIO MUNICIPAL
DEL SUELO Y CONCESIONES
(Resolución nº 1.636, de 25 de marzo de 2025)
Fdo.: Andrés Salazar Leo

Avda. de Carlos III s/n, 41092 - Sevilla
Teléfono: 955 476 300 · <https://www.urbanismosevilla.org>

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	1/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





ANEXO I

ESTUDIO DE VIABILIDAD

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	2/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





ESTUDIO DE VIABILIDAD
CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN
APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN
DE PORRES DE SEVILLA
(Abril 2025)

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	3/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





**ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN
EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO
EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA**

INTRODUCCIÓN

El objeto del presente documento es analizar los distintos extremos previstos en el artículo 247.2 de Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP) para justificar la viabilidad de la construcción y explotación de un aparcamiento subterráneo en régimen de concesión en la plaza San Martín de Porres de Sevilla, en orden a su presentación a través de la iniciativa privada conjuntamente por parte de las mercantiles **MARTIN CASILLAS, SLU** y **CARMOCON, SA**, de conformidad con lo que se indica a lo largo del presente documento y en función de lo dispuesto en el apartado 5º del citado precepto.

El aparcamiento proyectado, dado el especial entorno en el que se enclava (confluencias de las calles López de Gomara, Ronda de Triana y calle San Jacinto), contribuirá a la descongestión del tráfico en un área emblemática de la ciudad, aportando una mejora sustancial de la vida de vecinos, comerciantes, áreas de restauración, y usuarios de los centros sanitarios allí ubicados.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 del Municipio de Sevilla (PMUS), aprobado en mayo de 2021, establece que la ciudad de Sevilla tiene que reducir la contaminación y a la vez tiene que ser más transitable y agradable para residentes y visitantes.

Los objetivos generales del PMUS 2030 son los siguientes:

- La movilidad como derecho ciudadano: “La ciudad en 20 minutos”.
- Combatir el cambio climático. Reducir las emisiones GEI al menos un 55%.
- Integración de la movilidad sostenible del área metropolitana.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	4/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





La dotación de instalaciones como la propuesta, que permitan una mejora en el ordenamiento urbanístico y de movilidad y que hagan posible un entorno más atractivo para sus visitantes y residentes, incidirá de forma significativa en toda su zona de influencia, entre otros factores por:

- Generar un valor añadido en la zona de influencia, potenciando a todos los establecimientos vinculados con la oferta turística como hoteles, bares, restaurantes, y demás actividades culturales y comerciales, que incremente su atractivo para sus potenciales clientes al facilitarle alternativas de estacionamiento que agilicen su movilidad y desplazamiento a la zona histórica.
- Contribuir, por su cercanía al centro de la ciudad, a que se haga realidad una nueva ordenación de la movilidad, siendo un apoyo fundamental para los posibles futuros proyectos de peatonalización de la calle San Jacinto como vector para la descongestión del centro de Sevilla en aras a potenciarla como una ciudad sostenible.

El PMUS propone la continuación de la peatonalización de la calle San Jacinto desde Pagés del Corro hasta Esperanza de Triana, permitiendo generar un eje peatonal potente que conecte el resto de Triana desde Pagés del Corro hasta el Muro de Defensa, con el Casco Antiguo de forma cómoda para los peatones y ciclistas, y generar a su vez zonas de esparcimiento en el corazón de estos barrios que permitan revitalizar y recuperar los espacios públicos, dentro de la estrategia de ejes conectores de barrio.

- Favorecer el establecimiento de nuevos negocios en un entorno atractivo que permita una reactivación económica de toda la zona.
- Mejora sustancial para la vida de los vecinos dotándoles, no solo de nuevas alternativas de aparcamiento, sino descongestionando la zona del tráfico actualmente existente.
- Fomentar el crecimiento de la oferta hospitalaria de la zona. En la calle San Jacinto se encuentra ubicado el Hospital Infanta Luisa que cuenta con más de 500 trabajadores, efectúa más de 300.000 consultas externas anuales y más de 15.000 intervenciones quirúrgicas, y donde el crecimiento del servicio de urgencias (más

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	5/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





de 80.000 al año) se ve constreñido por el crónico déficit de aparcamiento en la zona que dificulta el acceso de trabajadores, pacientes y familiares.

El presente estudio ha sido elaborado conjuntamente por las compañías **MARTIN CASILLAS, SLU** y **CARMOCON, SA** con arreglo al porcentaje de participación del 60% la primera de ellas, y del 40%, la segunda; quienes actúan como promotoras de la presente iniciativa privada en tales porcentajes, y que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 LCSP se comprometen, caso de resultar adjudicatarias, a constituir una sociedad limitada que será la titular de la concesión y que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 LCSP, integrará la solvencia técnica y económica durante toda la ejecución del contrato con los medios proporcionados por sus socias en función de la documentación acreditativa que se presentará en la licitación.

En todo caso, y a los efectos de justificación de la idoneidad y solvencia del presente estudio de viabilidad, se hace preciso destacar la experiencia y la capacidad de sus compañías promotoras en proyectos de la misma naturaleza o similares.

MARTIN CASILLAS, S.L.U. como compañía promotora de la iniciativa privada, es una compañía que goza de una acreditada experiencia en el sector de la obra pública y concesional, habiendo alcanzado un alto grado de especialización y experiencia en la construcción y gestión de aparcamientos subterráneos tanto en régimen de concesión como a través de otras fórmulas de explotación.

Fundada en 1965 en Sevilla como una pequeña constructora familiar, MARTIN CASILLAS S.L.U. hoy representa la columna vertebral de MC Grupo, constituido en 2005. El Grupo centrado inicialmente en la obra civil, paulatinamente fue diversificando su vocación constructora, incorporando otro tipo de actuaciones como edificación (de uso residencial, empresarial, industrial, cultural, sanitario, deportivo o educativo), intervenciones medioambientales, urbanización, ejecución y mantenimiento de obras urbanas e hidráulicas, conservación de carreteras, además de la construcción y explotación de aparcamientos y geriátricos.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	6/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





MARTIN CASILLAS S.L.U. es una Sociedad con cerca de 60 años de experiencia y más de 30 años de conocimiento en la construcción y explotación de aparcamientos, en especial en Sevilla exportando ese conocimiento a otras zonas geográficas.

Todo lo anterior, velando siempre por la sostenibilidad ambiental y por el cumplimiento de los más exigentes requisitos en materia de calidad y salud laboral.

En el Área de aparcamientos, MARTIN CASILLAS S.L.U. ha intervenido en la construcción y en la explotación de los siguientes aparcamientos:

	Ubicación	Nº Plazas	TIPOLOGÍA
Aparcamiento Avda Roma	Sevilla	350	Rotación
Aparcamiento Sagrado Corazón	Sevilla	239	Rotación
Aparcamiento Varela	Cádiz	317	Rotación
Aparcamiento Paco Carmona	Cabra (Córdoba)	201	Rotación
Aparcamiento Plaza de Cuba	Sevilla	453	Mixto (194 rotación/ 259 residentes)
Aparcamiento C/ Satsuma-Amor	Sevilla	156	Residentes
Aparcamiento Ruiz de Alda	Sevilla	192	Residentes
Aparcamiento Avda Mujer Trabajadora	Sevilla	108	Residentes
Plazas totales		2.016	

CARMOCON, S.A. es una empresa constructora, que desarrolla diferentes proyectos en el sector de la construcción desde el año 1986. Es especialista en trabajos de Obra Civil, Obra Hidráulica (ingeniería del agua), Obra de Urbanización, Edificación y todo tipo de Servicios relacionados con el campo de la construcción.

En la actualidad, CARMOCON, S.A. es un referente como empresa de construcción. Esto es motivado por su experiencia y profesionalidad, unidas al uso de una metodología única.

La estructura organizativa de CARMOCON, S.A. está compuesta por un gran equipo de profesionales altamente cualificados y con enorme experiencia en sus respectivas ramas laborales. Se cuenta con una plantilla formada por personal técnico y administrativo, Ingenieros de Caminos, Arquitectos, Arquitectos Técnicos, Ingenieros Industriales,

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	7/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





Licenciados, Diplomados... además de personal de obra, como encargados y oficiales, maquinistas... Todos ellos en plantilla propia y con una gran y dilatada experiencia.

CARMOCON, S.A. tiene los siguientes objetivos estrechamente relacionados con la concesión del aparcamiento subterráneo en la Plaza San Martín de Porres de Sevilla:

- Ser referente en la prestación de servicios integrales en el sector de la construcción.
- Contribuir al desarrollo de la sociedad actual desde un punto de vista innovador, económico y sostenible, apostando siempre por una mejora de la calidad de vida a través de nuestras acciones.

Para el presente proyecto, las promotoras cuentan con la asistencia técnica de BC ESTUDIOS y IBERMAD, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SL, asistencia jurídica de GÉNOVA ABOGADOS, con la consultora de movilidad ALOMON y con el asesoramiento de los consultores D. JORGE SEGURA RODRÍGUEZ Y D. DIEGO VARONA FIDALGO, siendo todas entidades y profesionales con reconocida solvencia y experiencia en la realización de proyectos similares.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	8/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





ÍNDICE

1.- FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LA OBRA Y DEFINICIÓN DE SUS CARACTERISTICAS ESENCIALES.....Pág.1

2.- JUSTIFICACIÓN DE LAS VENTAJAS CUANTITATIVAS Y CUALITATIVAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. DESCRIPCIÓN DE LOS NIVELES DE CALIDAD NECESARIOS, LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA E IMPACTO DE LA CONCESIÓN EN LA ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL INCISO B) DEL ARTÍCULO 247.2 LCSP.

2.1. Ventajas cualitativas del contrato de concesión.....Pág.3

2.2. Ventajas cuantitativas.....Pág.4

2.3. Niveles de calidad de necesario cumplimiento.....Pág.7

2.4. Estructura administrativa necesaria.....Pág.8

2.5. Impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.....Pág.10

3. PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS OBRAS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA Y SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN SEGÚN LO DISPUESTO EN EL INCISO C) DEL ARTÍCULO 247.2 LCSP

3.1. Análisis general de la zona de influencia.....Pág.12

3.2. Resumen del estudio de la oferta de plazas aparcamiento en la zona de influencia.....Pág.16

3.3. Resumen del estudio de demanda de plazas de aparcamiento.....Pág.17

4. VALORACIÓN DE DATOS RELATIVOS AL PLANEAMIENTO SECTORIAL, TERRITORIAL O URBANÍSTICO.

4.1. Normativa urbanística de aplicación al ámbito de las obras.....Pág.19

4.2. Incidencia de las previsiones de la Red del Ferrocarril Metropolitano (Metro).....Pág.25

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	9/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





5. CALIFICACIÓN AMBIENTAL.....Pág.27

6. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ELEGIDA.....Pág.27

7. RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS EN LA CONSTRUCCIÓN Y
EXPLOTACIÓN DE LAS OBRAS.....Pág.29

8. COSTE DE LA INVERSIÓN A REALIZAR. SISTEMA DE FINANCIACIÓN
PROPUESTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y JUSTIFICACIÓN DE
SU PROCEDENCIA. VALOR ACTUAL NETO DE TODAS LAS INVERSIONES,
COSTES E INGRESOS DEL CONCESIONARIO PARA LA EVALUACIÓN DEL
RIESGO OPERACIONAL CON DETERMINACIÓN DE LOS CRITERIOS
PRECISOS PARA LA VALORACIÓN DE LA TASA DE DESCUENTO

8.1. Coste de la inversión a realizar e ingresos previstos.....Pág.30

8.2. Sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras y
justificación de su procedencia.....Pág.37

8.3. Valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario a
efectos de la evaluación del riesgo operacional.....Pág.37

9.- ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD.....Pág.44

10.- EXISTENCIA DE AYUDAS Y SU COMPATIBILIDAD CON EL TRATADO DE
FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA.....Pág.44

ANEXO I: ESTUDIO ECÓNÓMICO

ANEXO II: ESTUDIO IMPACTO AMBIENTAL

ANEXO III: ESTUDIO SEGURIDAD Y SALUD

ANEXO IV: ANTEPROYECTO

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	10/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





1.- FINALIDAD, JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS Y DEFINICIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES

La construcción de aparcamientos públicos tiene como fin esencial, en términos generales, el satisfacer la necesidad de dotación de plazas de estacionamiento de residentes y rotación en un determinado ámbito urbano. Así sucede, sin lugar a duda, con el proyecto de construcción de un aparcamiento en la Plaza de San Martín de Porres, zona en la que la demanda de plazas de estacionamiento por parte de distintos colectivos, y por su cercanía al centro Histórico de la ciudad, justifica por sí misma la construcción del aparcamiento objeto de esta iniciativa.

Como se ha mencionado en la introducción del presente informe, existe una demanda real por parte de los vecinos que han visto como el crecimiento de la demanda de estacionamiento de la zona, generado principalmente por los usuarios del Hospital Infanta Luisa, ha mermado la oferta de plazas de las que históricamente disponían.

Es el Hospital Infanta Luisa el que atrae mayor número de visitantes y el que así mismo potencia también el desarrollo de esta zona emblemática de Triana. La ejecución del Proyecto es una necesidad que favorecerá tanto a los vecinos y residentes, como a los trabajadores, usuarios y visitantes del Hospital, entre otros colectivos, reactivando y consolidando la zona como eje comercial y turístico.

Entre las propuestas de actuación recogidas en el PMUS, se indica la implantación de una zona de tráfico restringida en el Casco Antiguo que alivie la presión que soporta por los numerosos vehículos que acceden a diario. Es fin de este aparcamiento, además de dar servicio a los residentes, trabajadores y usuarios de la zona hospitalaria, comerciantes, zona de restauración y oferta hotelera, el crear una puerta de entrada al centro para los usuarios que provengan del área metropolitana cumpliendo, por tanto, funciones de aparcamiento disuasorio lo que contribuirá a la obtención del objetivo de reducción de la intensidad de tráfico en el Casco Antiguo y mejorará la movilidad peatonal en el centro de la ciudad.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	11/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





La finalidad de las obras es la construcción de un aparcamiento subterráneo que se desarrollará en dos plantas bajo rasante, conectadas entre sí por rampas independientes de subida y bajada para la circulación rodada y por tres núcleos peatonales que permiten el acceso desde el viario público.

En la primera planta de sótano, se ubican un total de 111 plazas tipo T1 (2.60m x 5.00m), 4 uds de las mismas dimensiones estarán provistas de posibilidad de recarga eléctrica, 3 plazas de personas de movilidad reducida tipo MN (3.70m x 5.00m) y 1ud de las mismas dimensiones MN estará provista de posibilidad de recarga eléctrica. Se incluyen 8 plazas para vehículos de dos ruedas, tipo MT (2.50m x 1.50m). En total se diseñan 119 aparcamientos para vehículos y 8 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

En la segunda planta de sótano se ubican un total de 126 plazas tipo T1 (2.60m x 5.00m), 1ud de las mismas dimensiones estará provista de posibilidad de recarga eléctrica, 2 plazas de personas de movilidad reducida tipo MN (3.70m x 5.00m), 1ud de las mismas dimensiones estará provista de posibilidad de recarga eléctrica. Se incluyen 17 plazas para vehículos de dos ruedas, tipo MT (2.50m x 1.50m). En total se diseñan 130 aparcamientos para vehículos y 17 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

Se reserva en el sótano -2 una zona para residentes, que dota al vecindario de 32 plazas para residentes, 1 de ellas reservada para personas de movilidad reducida.

El número total de plazas y su distribución como plazas para residentes o plazas de rotación se ha realizado en función de las previsiones del PMUS y sin perjuicio de su modificación en función de las necesidades reales futuras.

Respecto a la urbanización, se restituirán los sentidos de circulación rodada e itinerarios peatonales y se restituirá la zona afectada por las obras a su estado original.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	12/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





2.- JUSTIFICACIÓN DE LAS VENTAJAS CUANTITATIVAS Y CUALITATIVAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. DESCRIPCIÓN DE LOS NIVELES DE CALIDAD NECESARIOS, LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA E IMPACTO DE LA CONCESIÓN EN LA ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN EL INCISO B) DEL ARTÍCULO 247.2 LCSP.

Por lo que respecta a la justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales debemos comenzar por señalar que el contrato de concesión de obras es una de las figuras contractuales paradigmáticas de colaboración público-privada y, acudiendo a las consideraciones que se contienen en la comunicación de la Comisión Europea COM/2009/615, presenta las siguientes ventajas:

2.1.- Ventajas cualitativas del contrato de concesión

- Conseguir un mayor rendimiento económico de los equipamientos urbanos, aprovechando la mayor eficiencia y el potencial innovador del sector privado para optimizar los costes y conseguir mejores índices calidad/precio.
- Repartir el coste de financiación del equipamiento a lo largo de toda su vida útil, reduciendo las presiones financieras inmediatas sobre los presupuestos de la Administración, y permitiendo adelantar la ejecución y finalización de los proyectos de infraestructuras al poder tener una financiación menos rígida que la exclusivamente presupuestaria.
- Disipar el impacto presupuestario de los riesgos de la ejecución y gestión del equipamiento urbano, mediante su reasignación entre los participantes públicos y privados.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	13/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





- Contribuir a la mejora de los equipamientos urbanos y de su gestión, al impulsar los esfuerzos en materia de viabilidad, innovación e investigación y desarrollo para la prosecución de un mejor rendimiento.

- Permite la introducción de la libre competencia en el diseño, ejecución y gestión de los equipamientos urbanos, lo que favorece, por un lado, aprovechar las ventajas competitivas que el sector privado puede aportar con su experiencia y conocimientos (*know how*) en la ejecución y gestión de la concesión; y, por otro, la vinculación del sector privado para la obtención de beneficios para la comunidad desde los puntos de vista medioambiental y social.

- Ofrece al sector privado un papel fundamental en el desarrollo y la aplicación de estrategias a largo plazo para grandes programas industriales, comerciales y de infraestructuras.

En el presente supuesto, tales ventajas se materializan en la obtención de un equipamiento especialmente sensible en el entorno de la concreta concesión de obras que, además de las previsiones de demanda por parte de los residentes de una zona urbana históricamente consolidada, tiene también una demanda adicional derivada de la existencia de importantes equipamientos sanitarios y culturales adyacentes que implican unas necesidades añadidas a la que debe darse cobertura. Tal beneficio se cualifica si, además, tenemos en cuenta que el Ayuntamiento tendrá en todo momento la propiedad del equipamiento y, a través de los términos de la concesión, podrá tutelar la prestación del servicio a los ciudadanos, garantizando su calidad y el cumplimiento de las ordenanzas y obligaciones correspondientes al concesionario.

2.2.- Ventajas cuantitativas

La Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, señala que *“los contratos de concesión representan instrumentos importantes para el desarrollo estructural a largo plazo de las infraestructuras y servicios estratégicos, contribuyendo al desarrollo de la competencia en el mercado interior;*

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	14/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





permitiendo que se aprovechen las competencias del sector privado y contribuyendo a lograr eficiencia y aportar innovación”.

Sin perjuicio de que el contrato de concesión de obra pública tenga una gran tradición en el derecho público español, la trasposición de la precitada directiva 2014/23/UE introduce una importante novedad en su regulación como consecuencia de la incidencia normativa que alcanza la transferencia al concesionario del riesgo operacional de la concesión de obras o servicios.

Así, el artículo 14.1 de la LCSP señala que el contrato de concesión de obras tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones del contrato de obras, definido en el artículo 13 LCSP, en el que la contraprestación a favor de aquel consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra en el sentido del apartado 4º del precepto, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

A su vez, el precitado apartado 4º del precepto citado dispone la transferencia al concesionario del riesgo operacional en la explotación de las obras objeto del contrato, abarcando los denominados “riesgo de demanda” y “riesgo de suministro”, lo que implica que el contratista asuma los riesgos derivados del desajuste entre la demanda real del servicio y su prestación y, en definitiva, su exposición real a las incertidumbres del mercado sin que ello repercuta presupuestariamente a la Administración. Si bien, este planteamiento debe ser matizado en cuanto a que la transferencia del denominado “riesgo de demanda” sólo podría ser operativa en tanto que se mantuvieran las condiciones previas de naturaleza estructural atinentes a la ausencia de previsiones sobre la implantación de otros equipamientos de similar naturaleza, o de zonas de aparcamiento regulado en superficie, en el área de influencia de la concesión durante toda su vigencia.

De lo anterior se sigue que podamos identificar las siguientes **ventajas cuantitativas**:

- El desplazamiento al concesionario de casi la totalidad de la carga financiera derivada de la ejecución de la obra, manteniendo la Administración su propiedad sin menoscabo de

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	15/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





sus potestades en cuanto a la planificación del equipamiento y la articulación de su gestión y explotación.

- El aprovechamiento de la mayor especialización del concesionario, de su experiencia y de su capacidad organizativa para gestionar de manera más eficiente la explotación de la infraestructura dentro de los términos de la concesión tutelada por la administración.
- La mejora y mantenimiento de la calidad del servicio como consecuencia de la capacidad de gestión del concesionario, y su mayor agilidad para adaptarse a las fluctuaciones del mercado mediante estrategias de eficacia comprobada en función de su experiencia en el sector.
- La continua renovación y modernización del equipamiento sin coste adicional alguno para el Ayuntamiento, en la medida en que ello se realizará mediante la aportación financiera recurrente por parte del concesionario.
- La transferencia al concesionario de los riesgos de demanda, bajo las premisas antes señaladas, y de suministro y, en definitiva, su exposición real a las incertidumbres del mercado como consecuencia de la posibilidad de incurrir en pérdidas económicas no desdeñables en la fase de explotación.

Partiendo de las ventajas que proporciona el contrato de concesión de obra pública, y sin perjuicio de que, en el presente supuesto, no resulte posible la comparación con una situación real preexistente o aproximada, dada la inexistencia de equipamientos de la naturaleza del que nos ocupa en las proximidades de su futura ubicación, podemos afirmar que la utilización de esta figura contractual **frente a otros tipos contractuales** se justifica por el hecho de que la posibilidad más factible de financiar la ejecución de la obra pública es a través de los ingresos originados con su explotación y, como se ha visto, la regulación legal del contrato de concesión de obra pública proporciona la ventaja de la transferencia a un tercero de los riesgos de demanda y de suministro y, en definitiva, de la incertidumbre económica propia de la exposición a las fluctuaciones del mercado.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	16/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





Con ello se consigue que sea el concesionario, y no el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, quien asuma en su mayor parte la carga financiera de la ejecución de un equipamiento de propiedad municipal, así como la totalidad de la inherente a su mantenimiento y modernización durante la vigencia de la concesión, transfiriéndole además el riesgo operacional de su explotación. Todo ello, en unión con las potestades administrativas en la tutela de la prestación del servicio mediante la comprobación de las obligaciones correspondientes al concesionario, redunda necesariamente en la garantía de la mejora constante de la calidad del servicio para mantener su atractivo comercial y, en definitiva, en la mayor satisfacción del usuario.

2.3.- Niveles de calidad de necesario cumplimiento.

Finalmente, y por lo que respecta a los **niveles de calidad que resulta necesario cumplir** debemos atenernos al Código Técnico de la Edificación (en adelante CTE), aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, como marco normativo que regula las exigencias constructivas de los edificios y sus instalaciones en desarrollo de lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (en adelante LOE).

El CTE genera una regulación técnica homologable a la existente en los países más avanzados y armoniza la reglamentación nacional con las disposiciones normativas vigentes en esta materia, ordenando y complementando la reglamentación básica de los requisitos de seguridad y habitabilidad establecidos en la Ley 38/1999 a través de un enfoque basado en prestaciones que, entre otras ventajas, supone una mayor apertura a la innovación como consecuencia del continuo progreso en la tecnología edificatoria. Además, el CTE asume los requisitos de adecuación funcional y de accesibilidad previstos en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, y en el actualmente vigente Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	17/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





El proyecto justificará el sometimiento de las diferentes soluciones constructivas propuestas a las exigencias del CTE y demás normativa técnica aplicable, todo ello según se desarrollará cumplidamente en fase de ejecución a través del correspondiente control de calidad y la realización de los ensayos o pruebas que se contemplen.

Por su parte, la preceptiva existencia de una dirección de obra y dirección de ejecución en la fase de construcción garantiza el control del sometimiento a las determinaciones del proyecto, así como la correcta realización material de las obras de conformidad con la normativa técnica de aplicación y las reglas de la *lex artis*, todo lo cual será objeto, además, de la oportuna verificación con ocasión de la recepción de la obra ejecutada.

2.4.- Estructura administrativa necesaria.

En cuanto a la estructura administrativa necesaria, debemos partir de que la existencia de un concesionario como empresario privado independiente que aporta sus medios productivos y humanos, asumiendo los riesgos derivados de la ejecución y explotación del aparcamiento subterráneo, representa una considerable liberación de necesidades adicionales de aportación de medios humanos y, en definitiva, de estructura administrativa necesaria ya que la existencia de otros muchos aparcamientos gestionados de manera indirecta mediante concesión implica que no se haga precisa una estructura administrativa adicional, y que pueda utilizarse la preexistente en la medida en que, cualitativa o cuantitativamente, el aparcamiento objeto de la presente solicitud y su posterior explotación en régimen de concesión no representa un incremento sustancial en los requerimientos de estructura administrativa necesaria.

Efectivamente, conforme a lo dispuesto en el artículo 61 LCSP, la representación del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla en la celebración del contrato de concesión de obra pública habrá de articularse a través del órgano de contratación que, en virtud de norma legal, reglamentaria o estatutaria tenga atribuida tal facultad, todo ello sin perjuicio, además, de las funciones que correspondan al responsable del contrato para llevar a cabo el abono de la aportación económica correspondiente a la Gerencia de Urbanismo del

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	18/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Ayuntamiento de Sevilla de conformidad con lo previsto en el apartado 8º del presente informe y en función de su modalidad de abono.

Por lo que respecta a la dirección, inspección y supervisión de la explotación, el artículo 62 de la LCSP dispone, que además de la unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato conforme a lo que se indique en los pliegos de condiciones técnicas y administrativas, el órgano de contratación deberá designar un responsable del contrato al que corresponderá supervisar su ejecución, adoptar las decisiones, dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de la prestación pactada, y validar el abono de la aportación económica correspondiente a la Administración conforme a lo señalado en el apartado 8º del presente documento. Añade, además, el precepto que el responsable del contrato podrá ser una persona física o jurídica, vinculada o no a la entidad contratante lo que determina que, como tal, este elemento de la estructura administrativa no suponga una aportación de medios humanos por parte del Excmo. Ayuntamiento.

A su vez, y en lo que concierne al contrato de concesión de obra pública, el apartado 3º del precepto que acabamos de citar dispone que el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla deba designar una persona que actúe en defensa del interés general, para obtener y para verificar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, especialmente en lo que se refiere a la calidad en la prestación del servicio o de la obra.

De todo lo anterior se desprende que la estructura administrativa necesaria para la concesión objeto de la presente solicitud consiste en i) el órgano de contratación al que legal, reglamentaria o estatutariamente esté atribuida tal facultad en función de las características del propio contrato; ii) el responsable del contrato conforme a lo que se establezca en los pliegos que hayan de regir la contratación, y iii) la unidad encargada del seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones del concesionario.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	19/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





2.5.- Impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.

Finalmente, y por lo que se refiere a las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria, debemos comenzar por señalar que, conforme se ha justificado en el análisis de las ventajas cuantitativas y cualitativas del modelo propuesto, el contrato de concesión de obra pública para la ejecución del aparcamiento subterráneo que se propone carecerá de impacto en la estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.

Así, dado que, por un lado, la entidad concesionaria asumirá la mayor parte de los costes de ejecución de las obras de construcción del aparcamiento subterráneo que nos ocupa, y el riesgo de su explotación; y, por otro, la aportación pública se difiere en dos ejercicios cuyo importe, total o fraccionado, no representa un porcentaje significativo en el capítulo de inversiones del presupuesto público, podemos afirmar que no será preciso realizar dotación presupuestaria específica ni extraordinaria. Este particular se justifica, aún más si cabe, si tenemos en cuenta que el abono de dicha aportación pública se llevará a efecto durante la ejecución de las obras y en función de los porcentajes correspondientes de las certificaciones que se emitan para su pago de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 252.2 en conexión con el artículo 240, ambos, de la LCSP, lo que implica que su abono se diferirá, como mínimo, en dos ejercicios presupuestarios si tenemos en cuenta que la fase de ejecución material de las obras abarca 18 meses, por lo que puede afirmarse que no supondrá incremento del déficit y de la deuda pública, ni comprometerá la prosecución de los objetivos derivados de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera previstos en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera. En ese sentido, el balance positivo que implica la limitación cuantitativa y cronológica de los compromisos económicos derivados de la aportación pública y la transferencia de costes y riesgos al concesionario determina que no resulte comprometido el equilibrio presupuestario, sin que, por otra parte se afecte a la capacidad de financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los parámetros establecidos en dicho texto legal y en la normativa europea representada por el Reglamento (UE) nº 549/2013, del Parlamento Europeo y del

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	20/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo al Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales de la Unión Europea.

No puede soslayarse que, además de todo lo anterior, la construcción de un aparcamiento subterráneo mixto en la plaza San Martín de Porres representa un enorme beneficio para el entorno ya que, además, del incremento de los estándares urbanísticos derivado de la implantación de un nuevo equipamiento, conllevará una mayor dinamización económica y social de la zona como consecuencia de la mayor afluencia de usuarios de los equipamientos sanitarios y culturales existentes, así como beneficios para los residentes de la zona. A todo ello deben unirse los efectos positivos derivados de la reducción del tráfico y del aparcamiento de superficie en la zona adyacente del centro histórico del distrito de Triana, lo que, sin duda, representa una mejora en el entorno de la actuación.

La construcción del Aparcamiento San Martín de Porres supondría una transformación de la ciudad constituyéndose como aparcamiento disuasorio para aquellos ciudadanos que quieran ir al centro de la ciudad fomentando convertir el centro histórico en zona saludable libre de humos.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	21/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



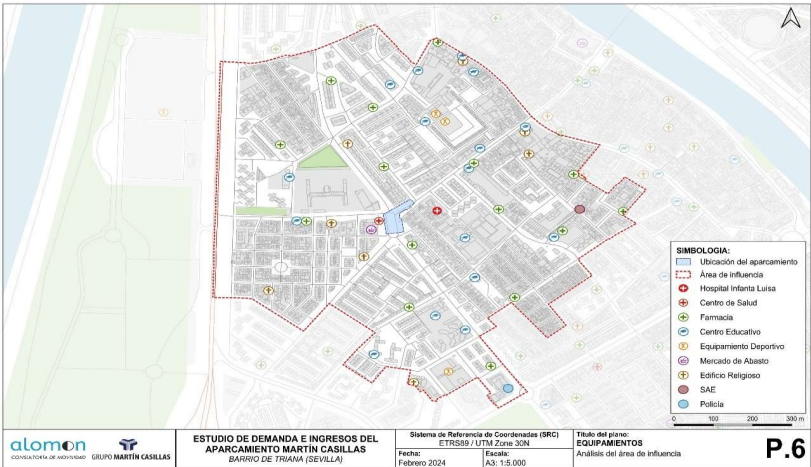


3.- PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO E INCIDENCIA
ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS OBRAS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA Y
SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN SEGÚN LO DISPUESTO EN
EL INCISO C) DEL ARTÍCULO 247.2 LCSP

En lo que se refiere a las previsiones sobre la demanda de uso e incidencia social de las obras en su área de influencia, así como a la rentabilidad de la concesión, según lo dispuesto en el inciso c) del apartado 2º del artículo 247 LCSP, adicionalmente a la dilatada experiencia de las promotoras de la presente iniciativa privada en la explotación de aparcamientos, entre otros aquellos próximos a instalaciones sanitarias, y obras públicas de similar naturaleza, hemos contado con la Consultora ALOMON S.L., especializada en el sector de la movilidad urbana.

3.1.- Análisis general de la zona de influencia

A tal efecto, se hace preciso identificar el área de influencia del equipamiento que, en función de los datos resultantes del precitado informe, viene delimitada por el siguiente plano:



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	22/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Las características básicas de la zona de influencia son las siguientes:

Valor	Año 2023
Radio	500 metros
Área (Ha.)	81,5
Nº Secciones Censales	20
Habitantes	21.530
Densidad	264 hab/ha
Nº de turismos	323.387 ¹
Tasa de motorización	474,18 veh./1000 hab ² .

El establecimiento del área de influencia se ha estipulado en un radio de 500 metros. El motivo de ello se basa en el conocimiento del equipo consultor del ámbito de estudio, considerando necesario establecer un límite más amplio de lo habitual debido a las siguientes razones:

- La elevada ocupación del estacionamiento.
- La baja competencia directa en la zona.
- La facilidad que para caminar presenta la zona, lo que permite aumentar el tiempo de los desplazamientos.

El área de influencia está integrada, en su mayoría, por calles estrechas en las que está permitido el estacionamiento en superficie, sin que exista ni esté previsto un equipamiento similar, lo que condiciona de forma sustancial el presupuesto fáctico que se toma como punto de partida para la realización de la presente iniciativa, el análisis de sus riesgos y las transferencias sobre los mismos, su viabilidad económica y, por tanto, el mantenimiento del equilibrio económico de la concesión. Las calles López de Gómara, Ronda de Triana y Calle San Jacinto, son las vías más representativas de la zona, encargándose de la distribución del tráfico y la conexión del barrio de Triana con otras

¹ Nº turismos para el municipio de Sevilla (IECA, 2023).
² Tasa de motorización (turismos) para el municipio de Sevilla (2023).

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	23/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





zonas de Sevilla. Asimismo, la Avenida de Coria, comunica directamente con la carretera Cádiz-Huelva (N-630), facilitando el acceso a la zona.

La realización del trabajo de campo se realizó en 20 secciones censales agrupadas en 7 zonas diferenciadas. La diferenciación por secciones censales se debe a una mayor facilidad para realizar una descripción detallada a través del tratamiento de datos pormenorizados en el caso de que estén disponibles en fuentes oficiales (renta, población, densidad, etc.), a excepción de la sección censal que agrupa la Isla de la Cartuja (4109106021), la cual se ha limitado en la N-630. Las zonas son las siguientes:

- Zona 1, situada en Triana Oeste, correspondiente a la zona del Turruñuelo, donde se sitúa el C.E.I.P Rico Cejudo y la Residencia de ancianos Nuestra Señora de la Consolación.
- Zona 2, situada en el Barrio León y El Tardón, tiene un uso residencial predominante y caracterizado por viviendas adosadas unifamiliares (Barrio León) y bloques residenciales de cinco plantas (El Tardón). En esta se sitúa en el Centro de Salud Amante Laffón.
- Zona 3, situada en El Tardón - El Carmen, colinda con el barrio de los Remedios en la zona sur. Esta se caracteriza por los numerosos equipamientos que en ella se sitúan, destacando el C.E.I.P Alfares, I.E.S Gustavo Adolfo Bécquer, la Jefatura Superior de Policía y dos centros deportivos. Del mismo modo, existen núcleos residenciales como el Residencial Argentina, Residencial Los Mimbrales, el Guadalquivir o la intercomunidad Juan Díaz de Solís – Pedro Mendoza.
- Zona 4, situada en Triana Este, tiene un uso residencial predominado por viviendas adosadas unifamiliares y bloques de pisos de baja altura. En esta zona se encuentran dos centros tractores de la movilidad del barrio, el Hospital Infanta Luisa y el C.D.P. Salesianos de San Pedro.
- Zona 5, situada en Triana Este, se componen principalmente de bloques residenciales de baja altura. En esta zona se encuentran dos de los equipamientos educativos del barrio, el C.E.I.P San Jacinto y el I.E.S Triana.
- Zona 6, situada en Triana Oeste, marcado por un uso residencial en bloques residenciales, colinda con una de las vías distribuidoras del tráfico en el barrio de

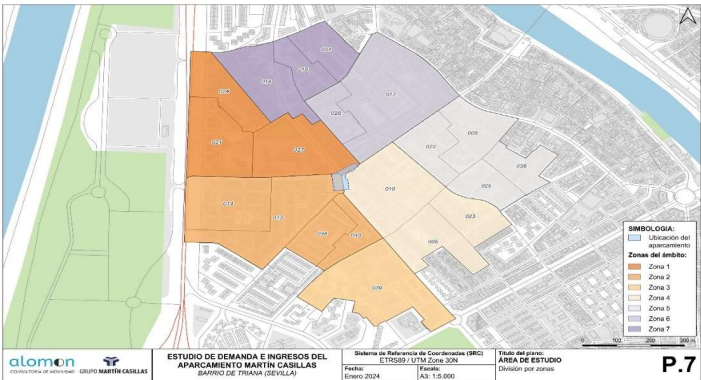
Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	24/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Triana (Calle Pagés del Corro). En esta zona se sitúan equipamientos educativos como el C.D.P Nuestra Señora del Rosario, el C.D.P Protectorado de la Infancia y el I.E.S Vicente Aleixandre, o el Centro Deportivo El Paraguas.

- Zona 7, situada en Triana Oeste, presenta un uso residencial en bloques residenciales de mayor altura, como ocurre en el Núcleo Residencial Baleares, Residencial Virgen de la Esperanza o Josefa Ramos de la Orden.



Los vehículos pueden acceder y circular por todo el ámbito de estudio, sin perjuicio de la existencia de zonas peatonales adyacentes, sin que haya restricciones de acceso y circulación. La interconexión de viarios estructurales junto a la existencia de equipamientos sanitarios, culturales y escolares determina que sea una zona de tráfico intenso o muy intenso.

En relación con la población de esta zona, no se observan variaciones sustanciales en las tendencias de población en el contexto general de la ciudad ya que, pese a ser una zona consolidada donde no se aprecia una disponibilidad de suelo que permita incrementar el uso residencial, mantiene un gran atractivo desde el punto de vista de la demanda de residencias, lo que permite considerar un factor de estabilidad en la población dentro del área de influencia.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	25/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





3.2.- Resumen del estudio de la oferta de plazas aparcamiento en la zona de influencia:

En lo que respecta a la oferta residencial, el elemento principal a tener en cuenta es que la mayoría de los bloques de viviendas o casa unifamiliares que integran la zona no dispone de garaje privativo, registrándose, por lo tanto, una elevada ocupación en la vía pública.

Por su parte, en la zona de influencia no existen aparcamientos públicos en superficie, lo que determina que la oferta de plazas de aparcamiento no residencial venga íntegramente compuesta por las plazas de aparcamiento en calzada, sin que el PMUS ni otros instrumentos de planificación prevén la implantación de zonas de aparcamiento regulado en superficie, siendo este, en unión de la aportación económica que se indica en el siguiente apartado 8º del presente documento, un elemento determinante de la situación fáctica que se toma como punto de partida para la redacción de la presente iniciativa privada y, en concreto, para el análisis de riesgos y la viabilidad económica de la concesión.

Partiendo de los anteriores extremos podemos comprobar que la oferta total de plazas de aparcamiento es de 7.198, de las que 86% son en calzada, y 14%, fuera de calzada.

Oferta en calzada		Oferta fuera de calzada	Total oferta
No regulada	Otras	Aparcamientos y vados	
6.207	0	991	7.198
86%	-	14%	100%

Como puede verse, las plazas en calzada representan el 86% de la oferta de aparcamiento en la zona de influencia y la totalidad es gratuita ya que no existen zonas de aparcamiento regulado, ni está previsto que se desarrollen tras la implantación de la concesión. Un 1,8% de las plazas en calzada están reservadas para personas con movilidad reducida y hay 2,3% plazas reservadas para zonas de carga y descarga. El total

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	26/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





de plazas existentes fuera de calzada se ubican en garajes existentes en la zona de influencia y representan un 14% del total (aparcamientos y vados).

Adicionalmente, en el análisis realizado por ALOMON se ha observado una gran influencia en la zona del estacionamiento ilegal, por lo que será necesario para el correcto desarrollo del Aparcamiento San Martín de Porres evitar tales situaciones.

3.3.- Resumen del estudio de demanda de plazas de aparcamiento.

El estudio de demanda se ha realizado teniendo en consideración que no se promuevan, durante la vigencia de la concesión, nuevas infraestructuras de aparcamiento en régimen rotatorio dentro del área de influencia de la concesión (500 metros), que entren en competencia directa con el aparcamiento objeto de este estudio, así como el cumplimiento de las normas de estacionamiento de vehículos en la citada área.

La demanda no residencial potencial de aparcamiento en la zona de influencia, está estimada entre 270-450 vehículos/ día aproximadamente ascendiendo a unas 2 horas las duraciones medias de los estacionamientos evaluadas en base a la experiencia de las promotoras del expediente en aparcamientos similares y el estudio de ALOMON.

Por lo que respecta a la **incidencia económica y social de las obras en su área de influencia** se debe destacar que, como se ha señalado anteriormente, la construcción y explotación del aparcamiento subterráneo mixto en la plaza San Martín de Porres conllevará una gran influencia positiva tanto económica como social en su zona de influencia ya que, de por sí, supondrá un nuevo equipamiento que contribuirá a colmar los estándares urbanísticos, cual es el de plazas de aparcamiento, en una zona en la que, como se ha visto, actualmente resulta insuficiente, y respecto de la que la concesión objeto de la presente iniciativa tiene por objeto su plena satisfacción.

Pero es que, además, paliará las necesidades de estacionamiento de los trabajadores, pacientes y visitantes de los equipamientos sanitarios existentes en la zona de influencia lo que, además del indudable impacto económico en el incremento de la rentabilidad del

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	27/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





equipamiento, supondrá una indudable mejora en la zona de influencia desde el punto de vista social.

El nuevo aparcamiento representa un enorme beneficio para el entorno ya que, además, del incremento de los estándares urbanísticos derivado de la implantación de un nuevo equipamiento, conllevará una mayor dinamización económica y social de la zona como consecuencia de la mayor afluencia de usuarios de los equipamientos comerciales, hoteleros, de restauración, sanitarios y culturales existentes.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	28/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





4.- VALORACIÓN DE DATOS RELATIVOS AL PLANEAMIENTO SECTORIAL, TERRITORIAL O URBANÍSTICO.

En cumplimiento de lo dispuesto en inciso d) del artículo 247.2 LCSP, abordamos el análisis de los elementos relativos al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico analizando la normativa urbanística de aplicación al ámbito en el que se ubican las obras y a la incidencia de las previsiones de la Red del Ferrocarril Metropolitano, ya que, sin perjuicio de lo que se indicará en el apartado 4.2 del presente documento, no se observa incidencia directa a nivel de ordenación territorial, cuya normativa, en lo que se refiere al objeto del presente estudio, está integrada por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado por Decreto nº 129/2006, de 27 de junio, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y adaptado a las Resoluciones del Parlamento de Andalucía adoptadas en sesión de 25 y 26 de octubre de 2006, por Decreto 206/2006, de 28 de diciembre; así como por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado por Decreto 26/2009, de 9 de junio de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

4.1.- Normativa urbanística de aplicación al ámbito de las obras.

La revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla (en adelante PGOU) fue aprobada definitivamente por Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 19 de julio de 2006, y el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla aprobó su Texto Refundido en plano celebrado con fecha 15 de marzo de 2007.

Conforme a lo establecido en el Plano de Clasificación y Categorías de Suelo Urbano y Urbanizable (p. o.e.01) del PGOU de Sevilla, el espacio donde se prevé la ejecución del aparcamiento subterráneo en la Plaza San Martín de Porres se encuentra clasificado como **Suelo Urbano** y categorizado como **Consolidado**.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	29/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



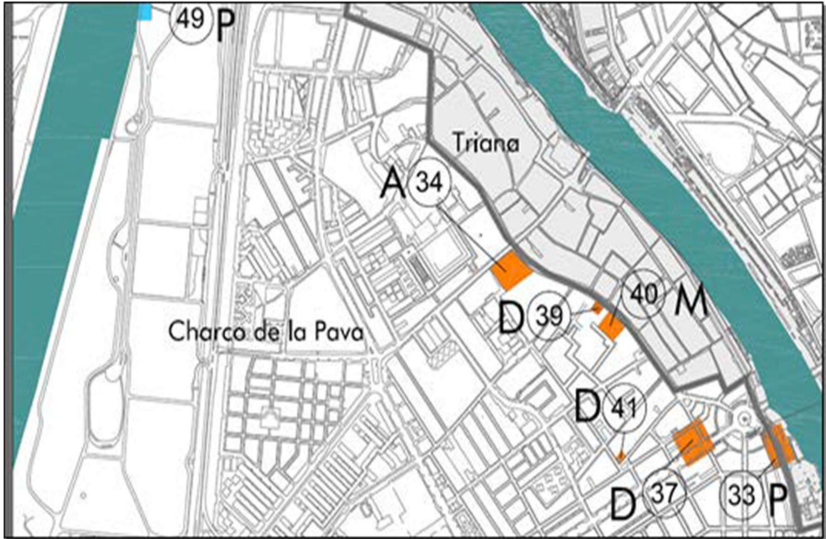


Tras la aprobación de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (en adelante LISTA), dicho espacio ostenta la clasificación de **suelo urbano** ya que, conforme a lo dispuesto en sus artículos 12 y 13 en relación con su disposición transitoria primera, regla a)-1ª, tienen tal consideración “*los terrenos (...) clasificados como suelo urbano por el instrumento de planeamiento general vigente*”.

Por otra parte, los terrenos que nos ocupan se ubican en zona exterior a la del Conjunto Histórico Declarado, sin que estén incluidos en el Catálogo Periférico, ni resulten afectados por el Catálogo de Espacios Urbanos Protegidos, o por otras normas específicas de protección del patrimonio arqueológico que en principio pudieran impedir movimientos de tierra. Tampoco resultan afectados por el entorno de ningún Bien de Interés Cultural, todo ello tal y como, por otra parte, resulta del examen del Plano de información “i.5.8” del PGOU (Yacimientos Arqueológicos), del que insertamos el siguiente detalle con respecto al suelo de referencia:

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	30/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





La ordenación pormenorizada de los terrenos es la que se contempla en la Hoja 11-15 del el Plano de Ordenación Pormenorizada Completa del PGOU, que reproducimos a continuación:

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	31/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Resulta de interés tener en cuenta que, conforme al artículo 3.1.2.1 del PGOU, el «uso urbanístico del subsuelo se acomodará a las previsiones de este Plan, quedando en todo caso su aprovechamiento subordinado a las exigencias del interés público y de implantación de instalaciones, equipamiento servicios de todo tipo. De igual forma, la necesidad de preservar el patrimonio arqueológico soterrado, como elemento intrínseco del subsuelo, delimita el contenido urbanístico de los terrenos (...)». Extremo este que se encuentra refrendo en el artículo 15.3 de la LISTA, al disponer que el «uso urbanístico del subsuelo se acomodará a las previsiones de los instrumentos de ordenación y a las leyes aplicables, con las limitaciones y servidumbres que requiera la protección del dominio público y la implantación de infraestructuras y servicios técnicos, así como a la preservación del patrimonio arqueológico, quedando en todo caso su aprovechamiento subordinado a las exigencias del interés público».

A su vez, el artículo 61.6 de la LISTA precisa que los planes «podrán destinar el subsuelo de las dotaciones públicas de los municipios a usos lucrativos privados, aparcamientos u otro tipo de dotaciones privadas siempre que se acredite un mejor funcionamiento en términos sociales y económicos de las dotaciones públicas del municipio y se garantice

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	32/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





la protección del bien de dominio público en su integridad, así como la correcta funcionalidad y mantenimiento del uso o servicio público implantado en la superficie», y añadiéndose que con dicha finalidad «podrán utilizarse, en su caso, fórmulas de colaboración público-privadas, pudiendo además desafectarse el subsuelo de conformidad con lo previsto en la normativa patrimonial que resulte de aplicación, siendo inscribibles las fincas resultantes en el Registro de la Propiedad en los términos previstos en la legislación hipotecaria»

Precisamente, el inciso 5º del artículo 81.c) del Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (en adelante RLISTA), previene que la «creación de bolsas de aparcamiento disuasorio» en conexión con otros medios de transporte (colectivo o no motorizado), especialmente fuera de ámbitos de interés paisajístico o histórico (como acontece con el presente supuesto fáctico), es uno de los criterios de «movilidad sostenible» que debe fomentar todo planeamiento («instrumento de ordenación urbanística») al ordenar las dotaciones y, entre ellas, los aparcamientos. Volviendo sobre las determinaciones del PGOU, debemos señalar que su artículo 6.2.5.1 define como aparcamiento al “espacio destinado a la estancia de vehículos que no constituye estacionamiento en la vía pública”, distinguiendo los siguientes tipos:

- Aparcamiento público que, conforme al artículo 6.5.1.3.a.7.1 del PGOU es “el destinado a la provisión de plazas de aparcamiento de uso público” y “(s)u régimen de utilización característico es el transitorio o de rotación, en el que cualquier usuario puede acceder a cualquier plaza con estancia, generalmente, de corta o media duración”.
- Aparcamiento privado que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6.5.1.3.a.7.2. del PGOU es “el destinado a la provisión de las plazas de aparcamiento exigidas como dotación al servicio de los usos de un edificio o a mejorar la dotación al servicio de los usos del entorno (aparcamientos de residentes)” y cuyo “régimen de utilización predominante es el estable, en el

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	33/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





que sus usuarios acceden a plazas generalmente determinadas y de larga duración”.

- Aparcamiento mixto que no es sino una combinación de aparcamiento privado y aparcamiento público, disponiendo el PGOU en su artículo 6.5.1.3.a.7.3, que “(s)era deseable la separación funcional entre ambos, entendiéndose por separación funcional cuando los vehículos que acceden a plazas de aparcamiento público no circulan por el espacio que, en las distintas plantas sirve de acceso directo a plazas del aparcamiento privado”, y puntualizando que “el aparcamiento público estará dotado de acceso peatonal independiente desde la vía o espacio libre público (...)».

Por otra parte, dentro de las determinaciones del propio PGOU, y más concretamente en su artículo 6.5.35.1.a), se previene que, cuando sean de iniciativa municipal, los aparcamientos públicos y mixtos “podrán implantarse, previo informe de los servicios municipales competentes justificativo de su conveniencia”, “(...) bajo suelos calificados como vía pública o zona verde, siempre que en superficie se mantenga el uso establecido por el Plan”, y condicionándose la actuación a que “no desnaturalice el uso de los terrenos” y cumpla con las condiciones previstas en el artículo 6.5.35.2 del PGOU, de entre las que, a los efectos del presente informe, destacamos las siguientes:

“a) La reconstrucción de la situación previa en superficie, si el aparcamiento se construye bajo rasante y dicha situación se encontrará consolidada, sin perjuicio, si así lo dispusiera el Ayuntamiento, de la mejora de esta última.

(...)

c) La reparación de todos los daños que la actuación pudiera causar”.

De la documentación aportada al presente informe de viabilidad se desprende el cumplimiento de los anteriores requisitos, por lo que no cabe apreciar la existencia de

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	34/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





obstáculo alguno a nivel urbanístico que impida la construcción del aparcamiento objeto del presente informe de viabilidad.

4.2.- Incidencia de las previsiones de la Red del Ferrocarril Metropolitano (Metro)

El PGOU prevé que la Línea 4 trascurra por la Ronda de Triana, próxima a la ubicación prevista de las obras.

Tanto el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (Plan de Movilidad Sostenible), aprobado por Decreto 188/2006, de 31 de octubre, en su punto 7.7; como el, antes citado, Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla en su artículo 24, determinan que, al objeto de garantizar la funcionalidad de los Nodos Principales de Transporte, las actuaciones urbanísticas que se sitúen a una distancia igual o inferior a 500 m. de un Nodo principal deberán someterse a informe previo de la Consejería de la Junta de Andalucía que ostente las competencias de transporte, al objeto de decidir si la actuación debe ser objeto de un Estudio de Movilidad.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el artículo 29 del POT AUS alude a instrumentos de planeamiento urbanístico, que conforme a lo dispuesto en el artículo 7 Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (en adelante TRLS), debemos considerar que el precepto se refiere a actuaciones de transformación urbanística, entre las que no se incluye la que es objeto del presente informe de viabilidad, por lo que no sería preciso someterla a los precitados informe previo de la Consejería competente de la Junta de Andalucía, ni a Estudio de Movilidad.

Teniendo en cuenta, por otra parte, que los estudios técnicos previos contemplan el trazado de la futura línea 4 del Metro en su planimetría, incluyendo la cota prevista de tal infraestructura, podemos concluir que las previsiones de la Red del Ferrocarril Metropolitano (Metro) no condicionan negativamente la viabilidad del Proyecto, sin que,

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	35/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





por otra parte, nos encontremos propiamente en presencia de una actuación urbanística al no afectarse determinación alguna de tal naturaleza.

No consta que exista proyecto de ejecución de la futura línea 4 del Metro, no obstante la actuales soluciones constructivas hacen perfectamente compatible la construcción del aparcamiento subterráneo objeto del presente documento con la futura ejecución de dicha infraestructura.

Este tipo de afecciones entre distintas infraestructuras ya han sido en ocasiones anteriores resueltas de manera satisfactoria como fue el caso de la línea 1 del metro de Sevilla y el Aparcamiento Avda de Roma.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	36/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





5.- CALIFICACIÓN AMBIENTAL

Dando cumplimiento a lo previsto en el inciso e) del artículo 247.2 LCSP acompañamos, como **Anexo II**, documento de estudio de impacto ambiental

6.- JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ELEGIDA

En lo que se refiere a la justificación de la solución elegida que previene el inciso f) del artículo 247.2 LCSP debemos señalar que el objetivo es proporcionar una solución definitiva al problema de la falta de aparcamiento en la zona, propiciando la mejora de la zona de influencia mediante la disminución de la presencia de vehículos estacionados en la calzada, la supresión de los estacionamientos ilegales, y la descongestión del tráfico rodado en el entorno, lo que, a su vez, requerirá la adopción de medidas decididas por parte del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla en el ejercicio de sus competencias de regulación del tráfico rodado, todo ello en beneficio de los visitantes, residentes, negocios y equipamientos ubicados en la zona.

A tal efecto, la solución propuesta pasa por la construcción de un aparcamiento subterráneo de uso mixto con dos plantas bajo rasante, conectadas entre sí por rampas independientes de subida y bajada para la circulación rodada y por tres núcleos peatonales que permiten el acceso desde el viario público.

La primera planta (-1) contará con un total de 119 plazas de aparcamiento para vehículos, de las que 3 de ellas estarán reservadas para personas con movilidad reducida, y de las que 5 contarán con puntos de recarga eléctrica, estando una de ellas reservada para personas con movilidad reducida. Además, la primera planta contará con 8 estacionamientos para vehículos de 2 ruedas.

Por su parte, la segunda planta (-2) contará con 130 plazas de aparcamiento de vehículos, de las que 2 quedarán reservadas para personas con movilidad reducida, 2 contarán con

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	37/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





puntos de recarga eléctrica, estando una de ellas reservada para personas con movilidad reducida. y 17 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

Dentro de la planta segunda (-2), se reservará una zona para residentes que dota al vecindario de 32 plazas, 1 de ellas reservada para personas de movilidad reducida.

Respecto a la urbanización, se restituirán los sentidos de circulación rodada e itinerarios peatonales y se restituirá la zona afectada por las obras a su estado original

Esta solución se presenta como la opción más sencilla y adecuada en cuanto a costo constructivo y rentabilidad para un parking de uso mixto, esto es, rotatorio y para residentes, para ser explotado en régimen de concesión por el operador y su plazo de ejecución se prevé en 24 meses (18 meses de construcción), distribuyéndose de la siguiente manera:

- Redacción del proyecto de ejecución y aprobación por parte del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla: 6 meses
- Reconfiguración de las infraestructuras de suministros (electricidad, telecomunicaciones, abastecimiento de agua, gas, y saneamiento): 2 meses
- Movimientos de tierras y excavaciones: 2 meses
- Cimentación: 1 mes
- Estructuras de hormigón (forjados): 8 meses
- Acabados en superficie: 2 meses
- Acabados interiores: 1 mes
- Instalaciones: 2 meses

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	38/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





7.- RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS EN LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LAS OBRAS

En el siguiente cuadro se presenta un resumen indicativo de los riesgos del Proyecto inicialmente detectados tanto durante la fase de diseño y construcción, como durante la fase de explotación en una situación de mantenimiento de las premisas analizadas en el estudio de demanda.

TIPO DE RIESGO	AYTO SEVILLA	CONCESIONARIO
I. FASE DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN		
Riesgo de diseño de la obra y elaboración de proyectos	Retrasos en el inicio y terminación de las obras/puesta en servicio: - Sobrecostos de construcción - Default Financiero	X
Riesgo de defectos o errores en el proyecto constructivo	Modificación de la obra Sobrecostos de construcción por variación de precios unitarios Retraso en la terminación de la obra	X
Riesgo de disponibilidad de suelos objeto de concesión	Retraso en el inicio de las obras	X
Fuerza mayor durante la fase de construcción (LCSP) según definido art.239 LCSP	Sobrecostos de construcción Paralización del Proyecto Ruptura de la financiación Default Financiero	X
Riesgo de sobrecoste de construcción	Mayor necesidad de fondos a aportar por el promotor	X
Riesgo genérico de construcción de las obras	Retrasos en el inicio y terminación de las obras/puesta en servicio Sobrecostos de construcción Necesidad de mayor financiación	X
Riesgo de insuficiencia en los seguros contratados durante el periodo de construcción	Sobrecostos de construcción	X
Riesgo Tecnológico en la construcción y diseño	Sobrecostos de construcción Retraso en la finalización de la obra	X
II. FASE DE PUESTA EN SERVICIO Y OPERACIÓN		
Riesgo de puesta en servicio de las obras no imputable a la administración	Retrasos de la fecha de puesta en servicio Retraso en generación de flujo de caja Posible default Financiero	X
Riesgo de sobrecostos de explotación	Disminución del margen operativo y fujo de caja Default financiero	X
Riesgo de explotación de las obras	Sobrecostos de Explotación Disminución del margen operativo Default financiero	X
Riesgo de disponibilidad	Disminución del margen operativo Default financiero	X
Riesgo de demanda	Disminución del margen operativo e ingresos Default financiero	X
Riesgo de sobrecoste de inversiones de reposición	Disminución del margen operativo Default financiero	X
Riesgo de conservación y mantenimiento y reposición de las obras y bienes de equipo	Sobrecostos de explotación Incremento de las necesidades de inversión durante la explotación Disminución del margen operativo Default financiero	X
Riesgo tecnológico de la aplicación de la cláusula de progreso en las instalaciones	Potencial necesidad de aportación de fondos adicionales Disminución del margen operativo	X
Fuerza Mayor durante el periodo de explotación según definido art.239 LCSP	Sobrecostos de explotación Paralización del proyecto Ruptura de la financiación Disminución del margen operativo Default financiero	X
Insuficiencia en los seguros contratados durante el periodo de explotación	Sobrecostos de explotación Potencial necesidad de aportación de fondos adicionales	X
III. FINANCIACIÓN		
Riesgo asociados a la obtención de la financiación	Mayores costes de financiación/garantías exigidas por las entidades financieras	X
Riesgos de retrasos en el cierre de la financiación	Mayor necesidad de fondos a aportar por el promotor	X
IV. GENERALES		
Riesgo socio-político	Falta de aceptación social Retraso en la ejecución del proyecto	X
Riesgo macro-económico	Sobrecostos construcción y explotación Default Financiero	X

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	39/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





8.- COSTE DE LA INVERSIÓN A REALIZAR. SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y JUSTIFICACIÓN DE SU PROCEDENCIA. VALOR ACTUAL NETO DE TODAS LAS INVERSIONES, COSTES E INGRESOS DEL CONCESIONARIO PARA LA EVALUACIÓN DEL RIESGO OPERACIONAL CON DETERMINACIÓN DE LOS CRITERIOS PRECISOS PARA LA VALORACIÓN DE LA TASA DE DESCUENTO

En cuanto a los extremos previstos en los incisos h) y j) del artículo 247.2 LCSP, a continuación extractamos los datos más relevantes del estudio económico que se acompaña como **Anexo I** para su justificación.

En todo caso, con carácter previo y como más adelante quedará justificado, es preciso dejar constancia que la viabilidad del proyecto hace necesaria una aportación económica del Ayuntamiento de Sevilla o, en su caso, de su Gerencia de Urbanismo por un importe de 3.000.000 € para sufragar parte de la ejecución de las obras, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 266.1 LCSP. Dicha aportación económica se prevé sea materializada a lo largo de los 18 meses que comprende la fase de ejecución material que, como mínimo, abarcará dos ejercicios presupuestarios y en función de los porcentajes correspondientes de las certificaciones que se emitan para su pago de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 252.2 en conexión con el artículo 240, ambos, de la LCSP.

8.1.-Coste de la inversión a realizar e ingresos previstos

8.1.1: El importe estimado de la inversión asciende a 12.664.355,58 € euros, resultante de sumar el presupuesto de ejecución material y costes indirectos de obra

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	40/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





CAPÍTULO 1	TRABAJOS PREVIOS, DESVÍOS Y DEMOLICIONES	290.000,00
CAPÍTULO 2	MOVIMIENTO DE TIERRAS	470.000,00
CAPÍTULO 3	CIMENTACION Y ESTRUCTURA	4.500.000,00
CAPÍTULO 4	SANEAMIENTO Y DRENAJE	115.000,00
CAPÍTULO 5	IMPERMEABILIZACION	200.000,00
CAPÍTULO 6	ALBAÑILERIA	123.000,00
CAPÍTULO 7	REVESTIMIENTOS	180.000,00
CAPÍTULO 8	CARPINTERÍA METÁLICA, CERRAJERÍA Y VIDRIOS	60.000,00
CAPÍTULO 9	PINTURAS	25.000,00
CAPÍTULO 10	FONTANERIA	25.000,00
CAPÍTULO 11	INSTALACION ELECTRICA	295.000,00
CAPÍTULO 12	ALUMBRADO	60.000,00
CAPÍTULO 13	INSTALACIÓN CONTRAINCENDIOS	95.000,00
CAPÍTULO 14	VENTILACION. DETECCION Y EXTRACCION DE CO	285.000,00
CAPÍTULO 15	ASCENSORES	50.000,00
CAPÍTULO 16	URBANIZACIÓN	2.600.000,00
CAPÍTULO 17	SEGURIDAD Y SALUD	110.215,00
CAPÍTULO 18	GESTIÓN DE RESIDUOS	148.682,90
CAPÍTULO 19	CONTROL CALIDAD, EST. GEOTÉCNICO Y AUSCULTACIÓN	90.000,00

TOTAL EJECUCION MATERIAL:	9.721.897,90 €
19% GG y BI:	1.847.160,60 €
TOTAL	11.569.058,50 €

TOTAL PRESUPUESTO BASE LICITACIÓN SIN IVA:	11.569.058,50 €
---	------------------------

Honorarios Facultativos	429.708
Tributos y Gastos legales	470.589
Otros gastos concesionaria	195.000

TOTAL GASTOS INDIRECTOS OBRA	1.095.297
-------------------------------------	------------------

8.1.2. Reinversiones Previstas y Obras de Reforma:

Atendiendo tanto a la vida útil de los distintos elementos que conforman las instalaciones objeto de estudio, así como a la experiencia de las promotoras del expediente en la construcción y explotación de aparcamientos a lo largo de periodos concesionales prolongados, los costes de reposición y mejora que se estiman necesarios hacer durante los años de funcionamiento del son los siguientes:

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	41/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





Año 12	300.000,00 €
Año 22	250.000,00 €
Año 33	300.000,00 €
Año 39	200.000,00 €

El criterio seguido para evaluar las referidas cantidades es el siguiente:

Año 12: Transcurridos 10 años desde el inicio de la explotación, será necesario acometer actuaciones para mejoras y reposición de los siguientes capítulos del proyecto:

- Señalización y pintura: 25.000 €
- Equipos barreras y control: 135.000 €
- Luminarias y mecanismos: 75.000 €
- Actualización sistema contra incendios: 65.000 €

Año 22: A los 20 años del inicio de la explotación se acometerán actuaciones de actualización y mejora en las siguientes instalaciones:

- Pintura y señalización: 35.000 €
- Equipos barreras y control: 150.000 €
- Luminarias y mecanismos: 15.000 €
- CCTV: 50.000 €

Año 33: Se estima la reposición de:

- Carpintería metálica: 50.000 €
- Equipos barreras y control: 150.000 €
- Luminarias y mecanismos: 65.000 €
- Bombas equipo de saneamiento: 35.000 €

Año 39: La previsión es actuar sobre:

- Pintura zonas rodadura: 100.000 €
- Ascensores: 75.000 €
- CCTV: 25.000 €

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	42/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





8.1.3: Los costes de funcionamiento del Aparcamiento se han calculado anualmente en 294.500 euros conforme al siguiente detalle:

GASTOS	
REPARACIÓN Y CONSERVACIÓN	61.400
Limpieza	17.000
Mantenimiento CCTV	4.100
Barreras y control	9.000
Sistemas contraincendios	3.500
Grupo electrógeno	2.100
Mantenimiento integral instalaciones	21.000
Mantenimiento ascensores	3.200
Material eléctrico	1.500
SUMINISTROS	26.800
PRIMAS DE SEGUROS	7.000
PUBLICIDAD Y PROPAGANDA	5.000
GASTOS VARIOS	23.000
TRIBUTOS	31.300
GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN	62.000
PERSONAL	78.000
TOTAL GASTOS	294.500

8.1.4 Los Ingresos de Explotación considerados son los siguientes:

El aparcamiento proyectado contaría con 249 plazas donde se estima que 32 plazas sean destinadas a residentes, 50 plazas se destinen a abonados en sus distintas modalidades y el resto a uso rotatorio (167 plazas).

- En relación con el número de plazas reservadas a residentes, en su cuantificación se ha considerado exclusivamente la construcción por parte del Ayuntamiento de Sevilla de un aparcamiento de residentes en la Plaza Monte Pirolo tal y como se recoge en el PMUS.
- Con respecto al número de abonados considerados, se ha determinado teniendo en cuenta tanto el estudio de demanda realizado por Alomon

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	43/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





como por la experiencia de Martín Casillas en aparcamientos de similares características.

Plazas residentes: se estima un precio de la cesión del derecho de uso de 36.000 €/plaza para el uso de la plaza durante los 40 años de la concesión. La cesión del derecho de uso se estima que se realizará en los primeros 5 años de explotación del aparcamiento. Se constituirá una comunidad de usuarios donde se regulará el régimen de uso, disfrute, funcionamiento, adopción de acuerdos y mantenimiento del Aparcamiento en su totalidad, incluidas las plazas de rotación. A cada plaza de garaje se le asignará una cuota en proporción a su superficie que servirá de módulo para derechos y obligaciones. Los titulares de las plazas colaborarán en la parte que les corresponda de los gastos de explotación del aparcamiento tales como los de mantenimiento, reparación de las instalaciones, administración y explotación del aparcamiento, pagos de obligaciones fiscales que recaigan sobre el uso o titularidad del estacionamiento, los gastos de primas de seguros o cualquier otro que se acuerde por la Comunidad.

Plazas rotación: A partir de las mediciones de campo realizadas en diversas horas sobre el volumen de tráfico de la zona de influencia, tanto de usuarios del Hospital como de la zona comercial y de ocio en la situación actual estructural que presenta la zona de influencia por la ausencia de otros equipamientos similares y/o de zonas de estacionamiento regulado en superficie, se ha confeccionado una distribución normal de la tasa de entradas y salidas, obteniendo de esta forma una estimación de la facturación anual.

El resumen de la facturación anual prevista se ha establecido, con la anterior premisa básica, considerando una media de 270 vehículos diarios en la fase de su puesta en marcha siendo la entrada media estimada diaria de vehículos en el año 5 de 375 vehículos y de 475 vehículos/día en el año 10 de explotación. La estancia media estimada es de 105 minutos y el precio por minuto (IVA inc., considerando el tipo actual del 21%) vigente en cada anualidad del contrato según el siguiente cuadro:

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	44/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





Año explotación	Tarifa hora	Año explotación	Tarifa hora
Año 1	2,55 €	Año 20	3,95 €
Año 2	2,60 €	Año 21	4,00 €
Año 3	2,65 €	Año 22	4,10 €
Año 4	2,75 €	Año 23	4,20 €
Año 5	2,80 €	Año 24	4,30 €
Año 6	2,85 €	Año 25	4,40 €
Año 7	2,90 €	Año 26	4,50 €
Año 8	3,00 €	Año 27	4,60 €
Año 9	3,05 €	Año 28	4,70 €
Año 10	3,15 €	Año 29	4,80 €
Año 11	3,20 €	Año 30	4,95 €
Año 12	3,25 €	Año 31	5,05 €
Año 13	3,35 €	Año 32	5,15 €
Año 14	3,45 €	Año 33	5,30 €
Año 15	3,50 €	Año 34	5,40 €
Año 16	3,60 €	Año 35	5,50 €
Año 17	3,65 €	Año 36	5,65 €
Año 18	3,75 €	Año 37	5,80 €
Año 19	3,85 €	Año 38	5,90 €

Las tarifas anteriores tendrán la consideración de máximas para cada año.

Esta estructura tarifaria propuesta tiene su sentido basado en que las tarifas vigentes en cada año sean semejantes a las de mercado.

Con los datos anteriores, el aparcamiento tendrá unos porcentajes de ocupación iniciales del 11,86% y rápidamente irá incrementándose hasta alcanzar en el año 5 un 16,30%. En la siguiente tabla se recogen los % de crecimiento de las entradas de vehículos en los primeros años de explotación:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11
% Incremento Entrada Vehículos		6,25%	8,24%	9,78%	8,91%	7,27%	8,47%	3,13%	3,03%	2,94%	0,69%
%Previsto Ocupación	11,86%	12,60%	13,63%	14,97%	16,30%	17,49%	18,97%	19,56%	20,16%	20,75%	20,89%

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	45/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





La base de cálculo para la estimación de estos ingresos está refrendada tanto con el estudio realizado por ALOMON como por la experiencia de las promotoras del expediente en la explotación de aparcamientos de similares características. En particular, se cuenta con aparcamientos en explotación tanto en zona hospitalaria como zona centro con entorno de ocio y restauración que aportan histórico de datos de entradas vehículos/día como de estancias medias que avalan el presente estudio.

Abonos: La tipología de bonos proyectada atiende a las necesidades de la zona. Las tarifas (IVA inc. considerando el tipo actual del 21%) propuestas para esta tipología de clientes en cada anualidad es la recogida en el siguiente cuadro

Año explotación	TARIFAS ABONOS			Año explotación	TARIFAS ABONOS		
	24 horas	Laboral mañana/tarde	Motos		24 horas	Laboral mañana/tarde	Motos
Año 1	150,00 €	75,00 €	50,00 €	Año 20	168,90 €	84,45 €	56,30 €
Año 2	150,00 €	75,00 €	50,00 €	Año 21	168,90 €	84,45 €	56,30 €
Año 3	150,00 €	75,00 €	50,00 €	Año 22	172,30 €	86,15 €	57,45 €
Año 4	153,00 €	76,50 €	51,00 €	Año 23	172,30 €	86,15 €	57,45 €
Año 5	153,00 €	76,50 €	51,00 €	Año 24	172,30 €	86,15 €	57,45 €
Año 6	153,00 €	76,50 €	51,00 €	Año 25	175,75 €	87,85 €	58,60 €
Año 7	156,05 €	78,05 €	52,00 €	Año 26	175,75 €	87,85 €	58,60 €
Año 8	156,05 €	78,05 €	52,00 €	Año 27	175,75 €	87,85 €	58,60 €
Año 9	156,05 €	78,05 €	52,00 €	Año 28	179,25 €	89,65 €	59,75 €
Año 10	159,20 €	79,60 €	53,05 €	Año 29	179,25 €	89,65 €	59,75 €
Año 11	159,20 €	79,60 €	53,05 €	Año 30	179,25 €	89,65 €	59,75 €
Año 12	159,20 €	79,60 €	53,05 €	Año 31	182,85 €	91,40 €	60,95 €
Año 13	162,35 €	81,20 €	54,10 €	Año 32	182,85 €	91,40 €	60,95 €
Año 14	162,35 €	81,20 €	54,10 €	Año 33	182,85 €	91,40 €	60,95 €
Año 15	162,35 €	81,20 €	54,10 €	Año 34	186,50 €	93,25 €	62,15 €
Año 16	165,60 €	82,80 €	55,20 €	Año 35	186,50 €	93,25 €	62,15 €
Año 17	165,60 €	82,80 €	55,20 €	Año 36	186,50 €	93,25 €	62,15 €
Año 18	165,60 €	82,80 €	55,20 €	Año 37	190,25 €	95,10 €	63,40 €
Año 19	168,90 €	84,45 €	56,30 €	Año 38	190,25 €	95,10 €	63,40 €

Las tarifas consideradas en el presente estudio tienen el carácter de tarifas máximas.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	46/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





8.2.- Sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras y justificación de su procedencia.

Para la financiación del proyecto se prevé contar con recursos ajenos del 60% de la inversión lo que supone una deuda total de 5,7 M/€ en un plazo de 18 años. Se establecen dos años de carencia durante el tiempo en el que se extiende la construcción del aparcamiento. El tipo de interés aplicado es del 4% fijo por lo que devengará unos intereses totales de 2,6 M/ €.

Las citadas condiciones de financiación de este proyecto están consultadas con Entidades de reconocido prestigio.

8.3.- Valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario a efectos de la evaluación del riesgo operacional. Criterios Precisos para la valoración de la tasa de descuento.

El artículo 257 de la LCSP incluye entre los derechos que ostenta el concesionario el de “... explotar las obras y percibir la tarifa por uso prevista en el contrato durante el tiempo de la concesión como contraprestación económica”. Algo que reitera el apartado 1 del artículo 267, especificando que la retribución por la utilización de las obras “... se denominará tarifa y tendrá la naturaleza de prestación patrimonial de carácter público no tributario”.

El presente Estudio de Viabilidad prevé que el concesionario obtenga su contraprestación económica mediante la explotación de la infraestructura construida, esto es, mediante el cobro de las distintas modalidades de tarifas.

Conforme a lo expuesto, se propone la aprobación de las tarifas vigentes para cada año según el cuadro recogido en la página 35 del presente documento.

Plazo de Duración del Contrato.

Para llevar a cabo la estimación de la duración del contrato de concesión de obras se ha tenido presente lo estipulado en los apartados 1, 6 y 9 del artículo 29 de la LCSP, teniendo presente que el primero de ellos enuncia los principios generales aplicables al establecer

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	47/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





la duración de cualquier tipo de contrato del sector público, el segundo fija las reglas específicas que son aplicables a los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios, y el tercero advierte –como ya se ha apuntado anteriormente– que se ha de tener también presente lo estipulado en el reglamento de desarrollo de la Ley de Desindexación.

El mencionado apartado 1 del artículo 29 de la LCSP señala que:

*«1. La duración de los contratos del sector público deberá establecerse teniendo en cuenta la **naturaleza de las prestaciones**, las **características de su financiación** y la **necesidad de someter periódicamente a concurrencia** la realización de las mismas, sin perjuicio de las normas especiales aplicables a determinados contratos.»*

En consecuencia, el poder adjudicador tiene la obligación legal –el precepto utiliza el imperativo categórico “deberá”– de atender, no sólo a las peculiaridades de las obras o servicios concretos que van a ser objeto del mismo, sino también a las características de su financiación. Elemento este último de especial relevancia en los contratos de concesión de obras, como lo evidencia el hecho de que en toda la regulación específica del mismo que contiene la LCSP las características de la financiación constituyen uno de los elementos que han de ser contemplados indispensablemente; siendo especialmente ilustrativo de ello que el artículo 250.1 señale entre los extremos a los que debe hacer referencia el PCAP el «d) *Plazo de duración de la concesión vinculado al sistema de financiación de la concesión*».

Por su parte, el apartado 6 del artículo 29 de la LCSP señala en sus tres primeros párrafos que:

*«6. Los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios tendrán un plazo de duración limitado, el cual se calculará **en función de las obras y de los servicios que constituyan su objeto** y se hará constar en el pliego de cláusulas administrativas particulares.*

Si la concesión de obras o de servicios sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima de la misma no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	48/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.

Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión.»

Y en los tres párrafos restantes el apartado 6 fija el límite máximo para la duración de los contratos, que en el de concesión de obras es de 40 años incluidas prórrogas, además de estipular que los plazos solo podrán ser ampliados en un 15% para restablecer el equilibrio económico del contrato.

A tenor de lo expuesto, para efectuar el cálculo de la duración máxima del eventual contrato de concesión de obras objeto del presente Estudio de Viabilidad se ha efectuado una estimación razonable del rendimiento sobre el capital invertido atendiendo a las circunstancias del mercado financiero, a la coyuntura económica y a los riesgos inherentes al proyecto que es objeto del contrato, teniendo en cuenta las obras concretas a ejecutar y los servicios específicos a prestar, además del sistema de financiación propuesto.

Para la determinación del plazo de concesión, conviene hacer constar que el cálculo del periodo de recuperación de la inversión se realiza, con arreglo a la fórmula prevista en el artículo 10 del RD 55/2017:

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

Dicha fórmula se alimenta con los flujos de caja estimados tanto para las actividades de explotación como para las de inversión, pero excluyendo los cobros y pagos derivados de actividades de financiación, dado que la Ley de Desindexación los descarta a efecto de la revisión de precios.

t, son los años medidos en números enteros.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	49/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





FCt, es el flujo de caja esperado del año t, definido como la suma de a) + b):

a) El flujo de caja procedente de las actividades de explotación, que es la diferencia entre los cobros y los pagos ocasionados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos del contrato, incluyendo cobros y pagos derivados de cánones y tributos, pero excluyendo aquellos que graven el beneficio del contratista.

b) El flujo de caja procedente de las actividades de inversión.

El flujo de caja FCt no incluirá cobros y pagos derivados de actividades de financiación. La estimación de los flujos de caja ha de realizarse sin considerar ninguna actualización de los valores monetarios que componen el FCt.

Y para determinar la tasa de descuento, b, aplicable a los flujos no prevé que se acuda al mercado financiero, sino que fija un criterio objetivo, tomando como referencia el rendimiento medio en el mercado secundario de la Deuda del Estado a diez años incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos.

El parámetro b, está compuesto por el valor medio de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses con datos publicados más un incremento de 200 puntos básicos:

Mercado Secundario de Valores. 22.7 Bonos y obligaciones del Estado no segregados. Operaciones Simples al Contado. (Puntos básicos).					
Boletín Estadístico del Banco de España.					
Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero
300	297	306	289	317	310
Promedio = 303,17 pb = 3,0317%					

Con ello la Tasa de Descuento, b, a aplicar es 5,0317%.

En la siguiente tabla, presentamos los resultados obtenidos según la fórmula establecida en el citado artículo 10 del RD 55/2017:

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	50/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





DESCUENTO DE FLUJOS	EBITDA	Flujo de caja	Flujo de caja acumulado
Año 1	- 5.326.661,11	- 5.071.481,09	- 5.071.481,09
Año 2	- 4.337.694,47	- 3.932.044,68	- 9.003.525,77
Año 3	360.668,93	311.277,66	- 8.692.248,11
Año 4	448.049,95	368.167,46	- 8.324.080,65
Año 5	494.334,57	386.740,54	- 7.937.340,11
Año 6	514.606,58	383.313,22	- 7.554.026,89
Año 7	382.747,10	271.437,66	- 7.282.589,23
Año 8	346.873,33	234.211,85	- 7.048.377,38
Año 9	414.493,49	266.462,07	- 6.781.915,31
Año 10	452.530,22	276.977,83	- 6.504.937,48
Año 11	479.688,03	279.534,91	- 6.225.402,57
Año 12	221.362,50	122.817,70	- 6.102.584,87
Año 13	532.651,98	281.371,57	- 5.821.213,30
Año 14	532.017,53	267.573,03	- 5.553.640,27
Año 15	569.678,17	272.788,29	- 5.280.851,98
Año 16	594.174,69	270.888,17	- 5.009.963,81
Año 17	605.942,28	263.018,86	- 4.746.944,96
Año 18	632.299,19	261.311,19	- 4.485.633,77
Año 19	644.305,08	253.516,76	- 4.232.117,01
Año 20	669.636,47	250.861,47	- 3.981.255,55
Año 21	696.696,02	248.495,16	- 3.732.760,39
Año 22	458.539,30	155.715,17	- 3.577.045,22
Año 23	735.111,72	237.677,15	- 3.339.368,07
Año 24	762.879,55	234.838,77	- 3.104.529,29
Año 25	789.403,78	231.362,40	- 2.873.166,90
Año 26	816.187,46	227.752,54	- 2.645.414,36
Año 27	844.763,64	224.433,80	- 2.420.980,55
Año 28	858.068,70	217.047,54	- 2.203.933,01
Año 29	899.635,64	216.660,23	- 1.987.272,79
Año 30	929.028,05	213.020,36	- 1.774.252,42
Año 31	957.120,94	208.948,30	- 1.565.304,12
Año 32	999.869,76	207.823,76	- 1.357.480,36
Año 33	730.184,72	144.498,81	- 1.212.981,55
Año 34	1.059.171,51	199.561,86	- 1.013.419,69
Año 35	1.103.116,70	197.884,81	- 815.534,87
Año 36	1.119.364,41	191.179,90	- 624.354,97
Año 37	1.164.254,34	189.320,81	- 435.034,16
Año 38	1.209.411,09	187.242,39	- 247.791,77
Año 39	1.056.258,50	155.696,98	- 92.094,78
Año 40	1.287.607,99	180.706,34	88.611,55

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	51/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Efectuado el análisis en estos términos, se concluye que la duración máxima estimada para la concesión de obras que contempla el presente Estudio de Viabilidad es de: 40 años.

Con las hipótesis desarrolladas hasta este punto, los resultados que se obtendrían como valoración del contrato son los siguientes:

TIR proyecto:	3,6166%
tasa descuento	5,0317%
VAN proyecto	-2.630.836,33

Utilizando el plazo máximo establecido en la ley, la rentabilidad obtenida es claramente insuficiente, por lo que se se hace preciso contar con una aportación económica por parte del Ayuntamiento de Sevilla o, en su caso, la Gerencia de Urbanismo, por un importe total de 3.000.000 € y que se abonará durante la ejecución de las obras, en función de los porcentajes correspondientes de las certificaciones que se emitan para su pago de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 252.2 en conexión con el artículo 240, ambos, de la LCSP de manera que permita la recuperación de la inversión en el plazo máximo de concesión permitido por la ley.

De este modo, manteniendo constantes el resto de las hipótesis consideradas en el presente estudio de viabilidad y añadiendo la aportación antes mencionada del Ayuntamiento de Sevilla, obtenemos las siguientes proyecciones económicas:

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	52/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





DESCRIPCIÓN	Años 1-10	Años 11 a 20	Años 21 a 30	Años 31 a 40
APORTACIÓN AYUNTAMIENTO SEVILLA	3.000.000 €			
Importe neto de la cifra de negocios	4.733.411 €	9.441.997 €	12.515.499 €	16.622.454 €
Ventas explotación	4.731.695 €	9.439.431 €	12.512.371 €	16.618.641 €
Abonados	506.498 €	719.201 €	769.292 €	820.814 €
24 horas	271.098 €	368.958 €	394.655 €	421.314 €
Diurno/Matinal	132.679 €	192.500 €	205.907 €	219.372 €
Tarde	16.678 €	24.062 €	25.738 €	27.477 €
Motos	86.043 €	133.681 €	142.991 €	152.650 €
Rotación	4.225.197 €	8.720.229 €	11.743.079 €	15.797.827 €
Cesión derecho uso	1.152.000 €	0 €	0 €	0 €
Otros ingresos	1.717 €	2.566 €	3.128 €	3.813 €
TOTAL INGRESOS	8.885.411 €	9.441.997 €	12.515.499 €	16.622.454 €
Gastos	1.801.636 €	2.659.552 €	3.255.351 €	3.949.123 €
Reparación y conservación	536.994 €	799.722 €	988.228 €	1.185.513 €
Suministros	230.024 €	343.826 €	419.122 €	510.908 €
Primas de Seguro	15.808 €	12.331 €	15.032 €	18.323 €
Gastos varios	197.408 €	295.075 €	359.695 €	438.466 €
Publicidad y propaganda	20.610 €	11.620 €	14.165 €	17.267 €
Tributos	268.647 €	401.558 €	489.498 €	596.695 €
Gestión y administración	532.144 €	795.419 €	969.612 €	1.181.951 €
Margen Bruto	7.083.776 €	6.782.445 €	9.260.148 €	12.673.331 €
Gastos de Personal	669.472 €	1.000.689 €	1.219.834 €	1.486.971 €
Gastos de reposición		300.000 €	250.000 €	500.000 €
Construcción	12.664.356 €			
EBITDA	-6.250.051 €	5.481.756 €	7.790.314 €	10.686.360 €

En el Anexo I al presente documento se recoge detalladamente las previsiones económicas de la concesión una vez incluida la aportación económica por 3.000.000 € solicitada al Ayuntamiento de Sevilla con la siguiente valoración del contrato:

TIR proyecto: 5,0888%

tasa descuento 5,0317%
VAN proyecto 88.611,55

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	53/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





9.- ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD

Dando cumplimiento a lo previsto en el inciso i) del artículo 247.2 LCSP acompañamos, como **Anexo III**, estudio de seguridad y salud.

10.- EXISTENCIA DE AYUDAS Y SU COMPATIBILIDAD CON EL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA.

Sin perjuicio de la aportación económica de la Corporación Local en los términos del precedente apartado 8º, que se destina a financiar una parte menor de las obras de construcción conforme a lo previsto en el artículo 266.1 LCSP, y que, por tanto, no cumple los requisitos previstos en el artículo 2.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso k) del apartado 247.2 LCSP se pone de manifiesto que no se tiene constancia de la existencia de posibles ayudas de Estado, ni se han contemplado para la viabilidad de la construcción o explotación de la concesión.

Firmado digitalmente
por 340324908
340324908 ANTONIO
ANTONIO MARTIN (R:
B41014028)
Fecha: 2025.04.25
15:15:14 +02'00'

75329164R
FRANCISCO
MARQUEZ (R:
A41155847)

Sevilla, a 25 de abril de 2025.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	54/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





ANEXO II

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	55/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	56/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
(DOCUMENTO AMBIENTAL)**
**EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO
II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN
Y EXPLOTACIÓNEN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN
APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN
MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA**

Abril de 2024

Asistencia Técnica
**IBERMAD, MEDIO AMBIENTE Y
DESARROLLO, S.L.**



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	57/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA.

ÍNDICE

1.	MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO.....	3
2.	CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DEL PROYECTO.....	4
2.1	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL PROYECTO	4
2.2	UBICACIÓN DEL PROYECTO	5
3.	EXPOSICIÓN DE LAS PRINCIPALES ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.	7
3.1	EXAMEN DE ALTERNATIVAS DEL PROYECTO	7
3.1.1	Principales Alternativas Estudiadas.....	7
3.1.2	Justificación de la Alternativa Seleccionada.....	9
4.	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES QUE PUEDAN VERSE AFECTADOS DE MANERA SIGNIFICATIVA POR EL PROYECTO	10
4.1.1	Clima.....	10
4.1.2	Relieve.....	11
4.1.3	Hidrología	11
4.1.4	Vegetación.....	13
4.1.5	Fauna	14
5.	EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS DE LOS PROYECTOS	15
5.1	ANÁLISIS DE LOS RESIDUOS, VERTIDOS Y EMISIONES	15
5.1.1	Residuos	15
5.1.2	Vertidos	16
5.1.3	Emisiones	16
5.2	IDENTIFICACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL PROYECTO.....	17
5.2.1	El ser humano.....	17
5.2.2	Flora.....	18
5.2.3	Fauna	19
5.2.4	Suelo.....	19
5.2.5	Agua.....	21
5.2.6	Aire	21
5.2.7	Clima.....	22
5.2.8	Paisaje	23
5.2.9	Los bienes materiales y el patrimonio cultural	23
6.	VULNERABILIDAD DEL PROYECTO ANTE RIESGOS DE ACCIDENTES GRAVES O DE CATÁSTROFES 24	
6.1	RIESGOS DE ACCIDENTES GRAVES.....	25
6.2	ANÁLISIS DE LOS RIESGOS NATURALES.....	27
7.	MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS	33
7.1	SOBRE LA ATMÓSFERA.....	33
7.2	SOBRE EL RUIDO Y LAS VIBRACIONES	34



1

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	58/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓNEN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA.

7.3 SOBRE EL SUELO 35

7.4 SOBRE LA HIDROLOGÍA 37

7.5 SOBRE LA VEGETACIÓN 38

7.6 SOBRE EL PAISAJE 38

7.7 SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO 39

7.8 SOBRE EL PATRIMONIO 39

8. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO..... 40

9. IDENTIFICACIÓN Y TITULACIÓN DE LOS RESPONSABLES DE LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL 42

ANEXO I: CARTOGRAFÍA

01.- PLANO DE LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

Página 193 de un total de 282

Página 59 de 132

CVE: BOP-SE-2025-241025

Nº 241 - martes 16 de diciembre de 2025



2

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	59/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





1. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

La propuesta consiste en la implantación de un aparcamiento subterráneo de uso mixto en las proximidades de la Plaza San Martín de Porres de Sevilla. Para ello se ha redactado un Estudio de Viabilidad que tiene como objetivo analizar los distintos extremos previstos en el artículo 247.2 de Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP) para justificar la viabilidad de la construcción y explotación del aparcamiento subterráneo en régimen de concesión.

El aparcamiento proyectado, dado el especial entorno en el que se enclava (confluencias de las calles López de Gomara, Ronda de Triana y calle San Jacinto), contribuirá a la descongestión del tráfico en un área emblemática de la ciudad, aportando una mejora sustancial de la vida de vecinos, comerciantes, áreas de restauración y usuarios de los centros sanitarios allí ubicados.

El Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Sevilla, aprobado definitivamente el 19 de julio de 2006, clasifica los terrenos afectados por el nuevo aparcamiento como Suelo Urbano en la categoría de Consolidado.

Según el punto cuarenta y siete del artículo 235 del Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía, en el que se modifica el Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LGICA), la actuación que se pretende llevar a cabo se encuentra sometida a **CA (Anexo II)**: Calificación ambiental que incluye el resultado de la evaluación de impacto ambiental simplificada, de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, con las adaptaciones a la misma recogidas en esta Ley y sus desarrollos reglamentarios. En concreto se incluye en el epígrafe 25 del anexo.

Proyectos de urbanizaciones, incluida la construcción de centros comerciales y aparcamientos, en suelo urbano.



3

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	60/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



2. CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

2.1 Características físicas del proyecto

La construcción de aparcamientos públicos tiene como fin esencial, en términos generales, el satisfacer la necesidad de dotación de plazas de estacionamiento de residentes y rotación en un determinado ámbito urbano. Así sucede, con el proyecto de construcción de un aparcamiento en la Plaza de San Martín de Porres, zona en la que la demanda de plazas de estacionamiento por parte de distintos colectivos, y por su cercanía al centro Histórico de la ciudad, justifica por sí misma la construcción del aparcamiento objeto de la iniciativa.

Existe una demanda real por parte de los vecinos que han visto como el crecimiento de la demanda de estacionamiento de la zona, generado principalmente por los usuarios del Hospital Infanta Luisa, ha mermado la oferta de plazas de las que históricamente disponían.

Es el Hospital Infanta Luisa el que atrae mayor número de visitantes y el que así mismo potencia también el desarrollo de esta zona emblemática de Triana. La ejecución del Proyecto es una necesidad que favorecerá tanto a los vecinos y residentes, como a los trabajadores, usuarios y visitantes del Hospital, entre otros colectivos, reactivando y consolidando la zona como eje comercial y turístico.

El Proyecto consiste en la construcción de un aparcamiento subterráneo que se desarrollará en dos plantas bajo rasante, conectadas entre sí por rampas independientes de subida y bajada para la circulación rodada y por tres núcleos peatonales que permiten el acceso desde el viario público.

En la planta primera de sótano, se ubican un total de 110 plazas tipo T1 (2.50m x 5.00m), siete de las cuales estarán provistas de posibilidad de recarga eléctrica; cuatro plazas para personas de movilidad reducida tipo MN (3.60m x 5.00m), una de las cuales estará provista de posibilidad de recarga eléctrica; y 14 plazas para vehículos de dos ruedas, tipo MT (2.50m x 1.50m). En total se diseñan 114 aparcamientos para vehículos y 14 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

En la planta segunda de sótano, se ubican un total de 123 plazas tipo T1 (2.50m x 5.00m), 4 plazas para personas de movilidad reducida tipo MN (3.60m x 5.00m), y 16 plazas



4

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	61/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



para vehículos de dos ruedas, tipo MT (2.50m x 1.50m). En total se diseñan 127 aparcamientos para vehículos y 16 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

Se reserva en el sótano -2 una zona exclusiva para residentes, dotada de barrera de entrada y salida para que no puedan ocuparse por los usuarios de rotación, que dota al vecindario de 32 plazas para residentes, una de ellas reservada para personas de movilidad reducida.

Respecto a la urbanización, se mantendrá el diseño actual de la Plaza San Martín de Porres actualizándose y mejorándose, al ser necesario ajustar la actual zona de aparcamiento y de carga y descarga del mercado y ambulatorio, así como reordenar la situación actual del quiosco. Se repondrán los árboles existentes utilizando parterres en altura o maceteros de gran volumen.

2.2 Ubicación del proyecto

El término municipal de Sevilla se encuentra ubicado en la provincia de Sevilla, en la margen izquierda del río Guadalquivir en su mayor parte. En el entorno de Sevilla hay una campiña de tierras marismeñas y una zona elevada que conforma la comarca del Aljarafe, muy vinculada con la ciudad por ser la zona de expansión residencial de Sevilla.

El término municipal de Sevilla, de 140,8 Km² de extensión, limita al Norte con La Rinconada, La Algaba y Santiponce; al Este con Alcalá de Guadaira; al Sur con Dos Hermanas y Gelves y por el Oeste, San Juan de Aznalfarache, Tomares y Camas.

El aparcamiento se situará en la Plaza de San Martín de Porres de Sevilla, esta plaza se ubica en la confluencia de distintos viarios principales de la ciudad, como son la Ronda de Triana, la Avenida de Coria, la Avenida Alvar Núñez, López de Gomara y San Jacinto.

En las inmediaciones, existen edificaciones de un alto interés público, tales como el Mercado San Gonzalo, el Ambulatorio Amante Laffon, el Hospital Quirón Infanta Luisa, el Colegio Salesianos o instituciones como el geriátrico de las Hermanitas de los Pobres.



5

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	62/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA.

Se trata, por lo tanto, de un enclave singular en la ciudad de Sevilla con una alta demanda de usuarios por las distintas ofertas de servicio existente en la zona, que actualmente carece de espacio suficiente que resuelva la necesidad de aparcamiento de dichos usuarios.



Figura 1. Localización del proyecto Ciudad de Sevilla

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	63/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



El aparcamiento se situaría en un entorno urbano fuertemente antropizado, no se identifican áreas geográficas sensibles medioambientalmente que puedan verse afectadas por el proyecto.

Será objeto del Proyecto de Ejecución posterior resolver técnicamente las afecciones a los servicios e infraestructuras públicas que se ocasionen debido a la implantación del aparcamiento, de tal forma que cualquier servicio, entendiendo como tal los aprovechamientos de los espacios públicos, superficiales o subterráneos, sean de saneamiento, agua, gas, electricidad, telefonía, semáforos, alumbrado público, mobiliario urbano, marquesinas de bus, de venta en la vía pública, cabinas, señalización vertical, etc. que pudiera existir en la zona afectada por el aparcamiento, se trasladarán, tanto provisional como definitivamente.

3. EXPOSICIÓN DE LAS PRINCIPALES ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.

3.1 Examen de Alternativas del Proyecto

En este apartado se lleva a cabo un estudio de las alternativas propuestas, así como el análisis de la adecuación de estas al medio.

3.1.1 Principales Alternativas Estudiadas

Se plantean 2 alternativas:

- **Alternativa 0** o de no ejecución, que consiste en la no construcción del aparcamiento.

En aplicación del artículo del artículo 45.1.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe considerarse la alternativo cero o de no realización del proyecto.

La alternativa cero contempla la posibilidad de no llevar a cabo la actuación. Esta alternativa supone una consideración fundamental y debe ser incluida en el análisis de alternativas de cualquier documento de análisis de incidencia ambiental.



7

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	64/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



Lógicamente, optar por esta alternativa no genera alteración alguna, conservando todos y cada uno de sus parámetros originales, tanto naturales, como artificiales. Pero se perdería la oportunidad de dotar a la zona de una infraestructura que permitiría una mejora en el ordenamiento urbanístico y de movilidad, y que haría posible un entorno más atractivo para sus visitantes y residentes, incidiendo de forma significativa en toda su zona de influencia.

La Alternativa 0 supone una privación, al no atender a la demanda real por parte de los vecinos que han visto como el crecimiento de la demanda de estacionamiento de la zona, generado principalmente por los usuarios del Hospital Infanta Luisa, ha mermado la oferta de plazas de las que históricamente disponían.

Se descarta esta Alternativa por suponer una opción que desaprovecha la posibilidad de dotar de un aparcamiento, que además de dar servicio a los residentes, trabajadores y usuarios de la zona hospitalaria, comerciantes, zona de restauración y oferta hotelera, supondría una puerta de entrada al centro para los usuarios que provengan del área metropolitana, contribuyendo a la obtención del objetivo del PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 del Municipio de Sevilla), de reducción de la intensidad de tráfico en el Casco Antiguo y mejorará la movilidad peatonal en el centro de la ciudad.

El no desarrollo del proyecto sería por tanto incompatible con los intereses de la Ciudad de Sevilla y su Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

- **Alternativa 1**, que consiste en la construcción de un aparcamiento subterráneo de uso mixto en la Plaza San Martín de Porres de Sevilla, que satisfaga la necesidad de dotación de plazas de estacionamiento de residentes y rotación en un enclave singular en la ciudad con una alta demanda de usuarios por las distintas ofertas de servicio existente en la zona, que actualmente carece de espacio suficiente que resuelva la necesidad de aparcamiento de esos usuarios.

Tal y como se describe en el apartado de 2.1, la Alternativa 1 consiste en la construcción de un aparcamiento subterráneo que se desarrollará en dos plantas bajo rasante, conectadas entre sí por rampas independientes de subida y bajada para la circulación rodada y por tres núcleos peatonales que permiten el acceso desde el viario público.



8

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	65/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



3.1.2 Justificación de la Alternativa Seleccionada

Como ya se ha mencionado se descarta la Alternativa 0 por suponer una opción que desaprovecha la posibilidad de cubrir la necesidad de dotación de aparcamiento que requiere la zona tanto en régimen de rotación como para cubrir necesidades de los residentes de la zona.

Con la Alternativa 1 se pretende implantar un aparcamiento con 241 plazas para vehículos y 30 plazas para vehículos de 2 ruedas.

Respecto a la urbanización, se mantendrá el diseño actual de la Plaza San Martín de Porres actualizándose y mejorándose, al ser necesario ajustar la actual zona de aparcamiento y de carga y descarga del mercado y ambulatorio, así como reordenar la situación actual del quiosco. Se repondrán los árboles existentes utilizando parterres en altura o maceteros de gran volumen.

La construcción del aparcamiento incidirá de forma significativa en toda la zona de influencia, entre otros factores por:

- Generar un valor añadido en la zona de influencia potenciando a todos los establecimientos vinculados con la oferta turística como hoteles, bares, restaurantes y demás actividades culturales y comerciales, que potencie su atractivo para sus potenciales clientes, al facilitarles alternativas de estacionamiento que agilice su movilidad y desplazamiento a la zona histórica.
- Contribuir, por su cercanía al centro de la ciudad, a que se haga realidad una nueva ordenación de la movilidad, siendo un apoyo fundamental para los posibles futuros proyectos de peatonalización de la calle San Jacinto como vehículo tractor para la descongestión del centro de Sevilla en aras a potenciarla como una ciudad sostenible.
- El PMUS propone la continuación de la peatonalización de la calle San Jacinto desde Pagés del Corro hasta Esperanza de Triana, que permita generar un eje peatonal potente que conecte el resto de Triana desde Pagés del Corro hasta el Muro de Defensa, con el Casco Antiguo de forma cómoda para los peatones y ciclistas, y generar a su vez zonas de esparcimiento en el corazón de estos barrios que permitan



9

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	66/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



revitalizar y recuperar los espacios públicos, dentro de la estrategia de ejes conectores de barrio.

- Favorecer el establecimiento de nuevos negocios en un entorno atractivo, que permita una reactivación económica de toda la zona.
- Mejora sustancial para la vida de los vecinos dotándoles, no solo de nuevas alternativas de aparcamiento sino descongestionando la zona del tráfico actualmente existente.
- Fomentar el crecimiento de la oferta hospitalaria de la zona. En la calle San Jacinto se encuentra ubicado el Hospital Infanta Luisa que cuenta con más de 500 trabajadores, efectúa más de 300.000 consultas externas anuales y más de 15.000 intervenciones quirúrgicas, y donde el crecimiento del servicio de urgencias (más de 80.000 al año) se ve constreñido por el crónico déficit de aparcamiento en la zona que dificulta el acceso de trabajadores, pacientes y familiares.

Por todo lo anteriormente expuesto se considera que la Alternativa 1 es la solución más ventajosa para la ciudad de Sevilla.

4. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES QUE PUEDAN VERSE AFECTADOS DE MANERA SIGNIFICATIVA POR EL PROYECTO

Las características ambientales del ámbito de los Proyecto se presentan de modo sucinto a continuación.

4.1.1 Clima

El clima de Sevilla es mediterráneo levemente continentalizado, con precipitaciones variables, veranos secos muy cálidos e inviernos suaves. Según la clasificación climática de Köppen, corresponde a un clima Csa. La temperatura media anual es de 17,7 °C, una de las mayores de Europa. Enero es el mes más frío con una media de temperaturas mínimas de 5,7 °C; y julio es el mes más caluroso, con una media de temperaturas máximas diarias de 34°C. Se superan los 45 °C varias veces al año.



10

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	67/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



El número de días a lo largo del año con helada es inferior a 10, con grandes diferencias de un año a otro. Los días de lluvia en un año son del orden de 60 a 70 días, centrándose en invierno, algo en la primavera y el resto en otoño.

El rasgo climático típico es la sequía: julio y agosto con escasas lluvias, mientras que junio y septiembre son meses biológicamente secos. El número de horas de sol al año es de unas 2900.

La humedad relativa se mantiene en un valor medio alto, debido a la influencia del Río Guadalquivir, lo que hace que la sensación térmica aumente (bochorno) sobre todo en los meses de verano.

En cuanto a los vientos prevalecen de dirección NE en los meses de enero y febrero, haciéndose en los siguientes meses más patentes los de dirección SO, que llegan a ser predominantes en el período entre los meses de mayo y agosto, volviendo entonces a predominar los de dirección NE.

4.1.2 Relieve

La ciudad, se caracteriza por un relieve predominantemente plano, con una altitud media de apenas 11 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.). En algunos puntos de la ciudad se alcanzan hasta los 20 m.s.n.m. La ciudad se encuentra ubicada en la depresión del Guadalquivir, una amplia llanura aluvial formada por los sedimentos depositados por el río a lo largo de miles de años.

La plaza donde se ubicará el aparcamiento es prácticamente llana, con presencia de arbolado ornamental, presentando algunos ejemplares un porte medio. La altitud de la zona es de 8 m.s.n.m. aproximadamente en todo el entorno.

4.1.3 Hidrología

La ciudad está enclavada en el curso bajo del río Guadalquivir, el área metropolitana se caracteriza por la confluencia de los regímenes fluvial y marino. El régimen fluvial se caracteriza por importantes oscilaciones temporales, reflejo del régimen pluviométrico correspondiente al clima mediterráneo, con matices oceánicos, y de las características



11

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	68/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



topográficas y morfológicas de la cuenca receptora. Este régimen entraña un gran riesgo para Sevilla ya que se traduce bien en periodos de sequía coincidiendo con la época estival, bien en frecuentes avenidas invernales.

La hidrología del área metropolitana de Sevilla, que se organiza en torno al eje que constituye el río Guadalquivir, se caracteriza por:

- Confluencia de varios colectores secundarios de importancia como el Rivera de Huelva, el Guadaira o el Tamarguillo.
- Estrangulamiento natural del corredor aluvial del Guadalquivir a su paso por Sevilla, acentuado por la ubicación de la ciudad y el trazado de sus muros de defensa.
- Marcada incidencia antrópica en la red de drenaje.
- Escasez de pendiente y gran amplitud de la llanura aluvial del río.
- Existencia de numerosos arroyos que drenan las cuencas del Aljarafe y Alcores con funcionamiento torrencial y una capacidad de evacuación de sus avenidas variable en función de la altura de la lámina de agua en el Guadalquivir.

Las crecidas más frecuentes del río activan los cauces de aguas altas (Quijano y Madre Vieja de la Rivera de Huelva) produciendo desbordamientos parciales, pero en general, no existen dificultades importantes en el desagüe de agua. Con caudales de hasta 5000 m³/s, el nivel de aguas alcanza las llanuras de inundación y los diques y muros de defensa impiden que la avenida alcance la ciudad.

Los primeros efectos de la crecida sobre la zona inundable recaen sobre las actividades económicas y los asentamientos no defendidos del tramo de San Juan - Gelves mientras que avenidas mayores afectarían a la totalidad de los asentamientos del Valle del Guadalquivir.

En cuanto a la calidad del agua del Guadalquivir en su tramo sevillano ha mejorado notablemente en las últimas décadas gracias a la inversión en infraestructuras de



12

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	69/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



saneamiento y depuración. Sin embargo, aún persisten algunos problemas de contaminación puntual por vertidos urbanos e industriales.

En cuanto a su hidrología subterránea, todo el núcleo de Sevilla se sitúa sobre el acuífero aluvial del Guadalquivir. Se extiende en una franja a lo largo del cauce de dicho río. Dentro de la provincia de Sevilla, comprende una superficie de unos 200 km² desde el límite con la provincia de Córdoba, al Norte, hasta la población de La Puebla del Río, al sur.

El agua está, en general, muy deteriorada en todo el acuífero, conteniendo en disolución elementos con concentraciones superiores a los parámetros admisibles legalmente.

La contaminación procede, fundamentalmente, de los compuestos químicos (fertilizantes y pesticidas) usados para la agricultura, entre los que destacan los nitratos por su alta concentración y su variabilidad, directamente relacionada con la pluviometría.

Las concentraciones de cloruros y sulfatos permanecen más estables en el tiempo y en niveles próximos a los máximos permitidos para consumo humano.

Las mayores concentraciones en sulfatos se dan en las zonas más próximas al río, lo que manifiesta que el incremento se produce en el sentido del flujo y directamente relacionado con el tiempo de permanencia en el acuífero. Por el contrario, los nitratos disminuyen por efecto de una mayor dilución en las zonas de mayor recarga, originada por el excedente de riegos.

De todo lo expuesto, se deduce que el acuífero presenta un alto grado de vulnerabilidad ante todo tipo de contaminación superficial, con una rápida distribución en todo él.

4.1.4 Vegetación

A pesar de ser una ciudad grande y cosmopolita, Sevilla conserva una estrecha conexión con la vegetación, presente en sus numerosos parques, jardines, patios y arboledas que ocupan las calles y plazas. En la actualidad Sevilla cuenta con más de 670 Has. de zonas verdes que se están incrementando continuamente con el desarrollo del llamado Cinturón



13

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	70/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Verde mediante la recuperación de solares degradados en el entorno de la SE-30. En la actualidad se cumple las recomendaciones de la Unión Europea, con una ratio de 10,86 m² por habitante.

A lo largo de los siglos, la ciudad ha sido influenciada por diferentes culturas, lo que se refleja en la variedad de especies vegetales que se encuentran en sus calles y espacios verdes.

Entre las especies autóctonas destacan encinas, alcornoques, olmos, quejigos, fresnos y sauces, propios del bosque mediterráneo. Además, crecen aromáticas como el romero, el tomillo y la lavanda, en sus parques y jardines también aparecen flores silvestres como las amapolas y los jacintos.

El legado histórico de Sevilla ha traído consigo la introducción de especies de todo el mundo. Naranjos, limoneros, palmeras datileras y cipreses son algunos ejemplos de especies que pueden encontrarse en calles y sus espacios libres.

Más de 750 especies y variedades vegetales de varias partes del mundo se hallan integradas en la ciudad.

Los jardines históricos de la ciudad presentan un amplio muestrario de diferentes estilos y tamaños con especies exóticas, como en los Jardines de los Reales Alcázares, el Parque de María Luisa, el Parque de las Delicias, el Jardín Americano o el Parque del Alamillo. En ellos es posible encontrar árboles como eucaliptos, árboles del caucho, magnolias, además de acacias blancas y jacarandas.

En la plaza donde se situará el aparcamiento la especie más destacada son los naranjos amargos, entre otras.

4.1.5 Fauna

La diferente tipología de los espacios verdes de Sevilla va a suponer una gran diferencia en las especies animales que se van a encontrar en cada uno. Así, el casco antiguo con su rosario de placitas va a presentar una fauna muy distinta de la que se encuentran en los jardines históricos próximos a este casco antiguo, y estos a su vez serán diferentes a los



14

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	71/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



parques urbanos más próximos al borde urbano, a las márgenes de los ríos Guadalquivir y Guadaira, o por último a La Corchuela.

De las cinco clases existentes de vertebrados, los mejor representados en las zonas verdes de Sevilla son las aves, y por tanto las más estudiadas, del resto de los grupos los datos son escasos cuando no inexistentes.

Las aves son, por tanto, el grupo más numeroso y visible de la fauna sevillana. En los parques y jardines algunas de las especies que puede encontrarse son gorrones, mirlos, palomas, tordos, jilgueros, verderones y ruiseñores, que amenizan la ciudad con sus cantos. En las zonas húmedas habitan patos, garzas y gaviotas, mientras que en los árboles anidan cigüeñas y búhos.

La fauna de Sevilla se beneficia de la presencia de diversos ecosistemas urbanos que le proporcionan refugio, alimento y agua. Los árboles que ocupan las calles y plazas de Sevilla no solo proporcionan sombra y belleza, sino que también sirven de refugio y alimento para aves e insectos.

5. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS DE LOS PROYECTOS

5.1 Análisis de los residuos, vertidos y emisiones

5.1.1 Residuos

El Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, establece, para los casos dispuestos en su artículo 3, la obligación de incluir en los Proyectos de Construcción, un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición (E.G.R.), cuyo contenido mínimo se contempla en el artículo 4. La disposición transitoria única establece que el Real Decreto se aplicará a los proyectos cuya aprobación se efectúe a partir del 14/02/2009. De acuerdo con lo anterior, el Proyecto Constructivo del APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES deberá contener un Plan de Gestión de Residuos.



15

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	72/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



En esta normativa se establecen los requisitos mínimos de la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (RCD's), con objeto de promover su prevención, reutilización, reciclado, valorización y el adecuado tratamiento de los destinados a eliminación.

El anteproyecto en su avance de presupuesto ha valorado la gestión de los residuos en 88.612,45 €.

5.1.2 Vertidos

En fase de obras, durante el movimiento de tierras y la adecuación del terreno, el suelo puede verse afectado por la posible contaminación debida a vertidos accidentales, a un manejo inadecuado de determinados residuos o a la realización incorrecta de una serie de operaciones (cambios de aceite, roturas de latiguillos, etc.).

Los vertidos accidentales en obras de construcción de aparcamientos subterráneos pueden tener graves consecuencias para el medio ambiente, afectando tanto al suelo como a las aguas subterráneas. Por lo que deberán diseñarse una serie de medidas correctoras que minimicen y/o eliminen el riesgo de contaminación por vertidos accidentales durante la fase de obra.

En la fase de explotación ni los suelos, ni las aguas subterráneas deberán verse afectados, el aparcamiento estará debidamente pavimentado y deberá disponer de una red de drenaje debidamente dimensionada para las operaciones de limpieza, contando con separadores de hidrocarburos en previsión de derrames accidentales de combustibles, aceites, etc...

5.1.3 Emisiones

Las labores de fresado y demolición de diferentes elementos propios del viario, así como la propia excavación necesaria para el aparcamiento, conllevará que se incrementen las emisiones de partículas de polvo. También se puede producir este impacto durante el transporte de materiales sobrantes a través de camiones de no tomar las oportunas medidas protectoras. Por último, el acopio temporal de material, tanto para su posterior traslado o



16

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	73/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



para su uso en la propia obra puede ser otro foco de generación de partículas de polvo, debiendo aplicarse asimismo medidas protectoras para evitar esta afección. Por otra parte, estas emisiones de polvo serán temporales, desapareciendo cuando finalicen las obras.

También se producirán emisiones de gases procedentes de la oxidación de los combustibles utilizados en los motores de la maquinaria de obra y vehículos de transporte, a pesar de ello no se prevé que superen los niveles permitidos por la normativa en calidad del medio ambiente atmosférico.

La utilización de maquinaria pesada y la circulación de vehículos y operarios con motivo de la obra provocará un aumento en los niveles de ruido de la zona. Éstos suelen tener una naturaleza intermitente y diversa intensidad y frecuencia. Como resultado su transmisión puede ocasionar, un aumento en los niveles de inmisión actuales, constituyendo uno de los impactos más advertidos por la población.

La contaminación acústica en fase de obra puede considerarse de acción moderada sobre el medio dado que está localizada en espacio y tiempo. Será fácilmente absorbida por el medio circundante y se podrá mitigar adoptando una serie de medidas protectoras y correctoras.

5.2 Identificación de los efectos significativos del Proyecto

Los factores ambientales receptores de impacto son todos aquellos elementos o componentes del entorno que pueden ser objeto de algún tipo de perturbación, directa o a través de complejos mecanismos de interacción como consecuencia de las actividades que se llevaran a cabo en la fase de obras, principalmente, y en la de funcionamiento, posteriormente.

5.2.1 El ser humano

Según la Organización Mundial de la Salud, la salud ambiental está relacionada con todos los factores físicos, químicos y biológicos externos de una persona. Es decir, engloba factores ambientales que podrían incidir en la salud y se basa en la prevención de las enfermedades y en la creación de ambientes propicios para ese “estado saludable”.



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	74/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Las obras necesarias para la construcción del aparcamiento pueden ocasionar molestias temporales sobre las poblaciones más próximas, por las propias obras y por el tráfico de vehículos y de maquinaria pesada.

Durante la fase de construcción del aparcamiento se podrían producir efectos directos negativos sobre la población residente en su entorno próximo debidos a molestias de diversa naturaleza: ruido, generación de polvo, circulación de vehículos, etc. El alcance de los efectos es función de su naturaleza y de la intensidad o potencia de la emisión o cambio en las circunstancias ambientales que supone.

Por el contrario, se puede decir que en la fase de funcionamiento se producen impactos positivos sobre el ser humano. Se producirá un importante incidencia económica y social en su área de influencia, la construcción y explotación del aparcamiento subterráneo mixto en la plaza San Martín de Porres conllevará un impacto positivo tanto económico como social ya que, supondrá un nuevo equipamiento que contribuirá al incremento de uno de los estándares urbanísticos, las plazas de aparcamiento, en una zona que resulta deficitaria.

Además, paliará las necesidades de estacionamiento de los trabajadores, pacientes y visitantes de los equipamientos sanitarios existentes en la zona de influencia, suponiendo una indudable mejora en la zona de influencia desde el punto de vista social.

5.2.2 Flora

Como ya se ha hecho referencia en el apartado de “4.1.1” la plaza donde se situará el aparcamiento, cuanta con aproximadamente 20 ejemplares en su mayoría de naranjos amargos, entre otros. Durante la construcción del aparcamiento deberá retirarse cualquier elemento de cobertura vegetal del solar.

Las obras de urbanización se proyectan manteniendo el diseño actual de la Plaza San Martín de Porres, será necesario ajustar la actual zona de aparcamiento y carga y descarga de mercado y ambulatorio, así como reordenar la plaza actual del quiosco. Se repondrán los árboles que hayan sido extraídos utilizando parterres en altura o maceteros de gran volumen.



18

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	75/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



5.2.3 Fauna

La fauna que podrá verse más afectada por las obras de construcción, son las aves que se refugian en los árboles de la plaza.

La presencia de personal y maquinaria para la ejecución de las obras conlleva molestias sobre la fauna que de forma habitual utiliza esa plaza. Esas molestias se traducen en pequeños desplazamientos de la fauna, aunque en determinadas épocas (reproducción) pueden afectar seriamente a los individuos, el grupo faunístico que puede sufrir mayores molestias durante el periodo reproductor es la avifauna.

Durante la fase de obra las aves podrían sufrir una incidencia directa que daría lugar a dispersión de ejemplares por alteración del hábitat, buscando refugio en otras plazas o espacios verdes cercanos.

Se prevé que una vez finalizadas las obras y repuesta la vegetación, las aves volverán a la plaza en busca de refugio y alimento.

5.2.4 Suelo

El suelo donde se prevé la ejecución del aparcamiento subterráneo en la Plaza San Martín de Porres se encuentra clasificado como Suelo Urbano y categorizado como Consolidado, por lo que la actuación no conlleva un cambio de uso ni clasificación del suelo.

Tras la aprobación de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (en adelante LISTA), dicho espacio ostenta la clasificación de suelo urbano ya que, conforme a lo dispuesto en sus artículos 12 y 13 en relación con su disposición transitoria primera, regla a)-1ª, tienen tal consideración “los terrenos (...) clasificados como suelo urbano por el instrumento de planeamiento general vigente”.

Por otra parte, los terrenos se ubican en zona exterior al Conjunto Histórico Declarado, sin que estén incluidos en el Catálogo Periférico, ni resulten afectados por el Catálogo de Espacios Urbanos Protegidos.



19

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	76/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



En el precálculo y diseño de la estructura se ha tenido en cuenta las consideraciones del Código Estructural y SE Seguridad Estructural, junto con el resto de Documentos Básicos relativos a estructuras, en particular, el DB- SE-AE. Acciones en la Edificación y valores geotécnicos habituales en la construcción de aparcamientos en la ciudad de Sevilla.

La construcción del aparcamiento subterráneo podría tener diversos impactos sobre el suelo, tanto durante la obra como a largo plazo. Es importante considerar estos impactos en la fase de planificación del proyecto constructivo e implementar medidas de mitigación adecuadas para minimizar los riesgos y proteger el suelo.

En cuanto a la fase de funcionamiento no se prevé afecciones al suelo, ya que en la impermeabilización de los diferentes elementos del aparcamiento se tendrá en cuenta lo que dicta el Código Técnico de la Edificación (HS 1).

La impermeabilización de forjado superior se resolverá mediante la aplicación de una membrana asfáltica o betún.

La impermeabilización se protegerá con una capa de hormigón $f_{ck} = 150 \text{ Kg/cm}^2$ de 10 cm de espesor, armada con una malla de acero corrugado electrosoldado de diámetro 6 mm. Entre el hormigón de protección y la impermeabilización se dispondrá una lámina de polietileno de alta resistencia.

Dado que el cerramiento perimetral del aparcamiento se plantea mediante muro pantalla, se confiará al espesor del mismo la impermeabilidad del edificio. Se deberá realizar un Estudio Geotécnico que permita un reconocimiento geotécnico del subsuelo donde se ubicará el aparcamiento, con vistas a la definición de los siguientes parámetros y datos geotécnicos:

- Situación del plano de cimentación.
- Recomendaciones acerca del modelo de cimentación.
- Tensión admisible (caso de cimentación superficial).
- Asientos estimados.
- Situación del nivel freático, si existe.
- Estudio de la agresividad del terreno y/o nivel freático a la cimentación.
- Excavación.



20

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	77/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



5.2.5 Agua

El Estudio Geotécnico permitira conocer la cota a la que se encuentra el nivel freático del acuífero. No se considera posible que la construcción del aparcamiento puede afectar al funcionamiento hidráulico del acuífero, pero se debe valorar una posible alteración de la calidad de las aguas, tanto durante el desarrollo de las obras, como posteriormente durante la explotación del aparcamiento.

La incidencia sobre el agua se deriva de las alteraciones de los recursos hídricos debido a la contaminación accidental de los mismos, por acumulación en lugares inapropiados de residuos de construcción o vertidos líquidos accidentales. Se trata de actuaciones que deben estar prohibidas por las empresas constructoras y se reducen a los casos accidentales. Al igual que en el caso del suelo, las posibles afecciones tendrían lugar durante la construcción, ya que se trata de unas instalaciones debidamente pavimentadas y que dispondra de una red de drenaje debidamente dimensionada para las operaciones de limpieza, contando con separadores de hidrocarburos en previsión de derrames accidentales de combustibles, aceites, etc...

5.2.6 Aire

La calidad del aire es una característica que afecta de una manera muy directa y clara a todos los seres vivos. Si su calidad es baja, podría acarrea importantes problemas tanto para la salud humana como para la de los ecosistemas.

El efecto que puede tener la construcción del aparcamiento sobre la calidad atmosférica se produce, principalmente por la emisión de partículas contaminantes que generan los motores de combustión durante la fase de obras, las instalaciones auxiliares de obra y por el incremento de partículas en suspensión debido al movimiento de tierras.

Los contaminantes potenciales que en algún momento pueden sobrepasar los valores límite, y que deberán ser objeto de control durante la ejecución de las obras, son los óxidos de nitrógeno y el monóxido de carbono, cuyos criterios de calidad están regulados por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	78/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Las operaciones propiamente dichas del movimiento de tierras y el desplazamiento de la maquinaria de obra producirán el incremento de polvo en la atmósfera, disminuyendo la calidad del aire próximo a las actuaciones y la de aquellas zonas a las que se desplacen las partículas como consecuencia de los vientos locales.

El impacto de unas y otras emisiones depende tanto de la cantidad de partículas emitidas como de su composición, tamaño y de las condiciones topográficas y atmosféricas.

La cantidad de polvo en la atmósfera está directamente relacionada con los agentes atmosféricos (lluvias, vientos...) y con la frecuencia e intensidad de las acciones generadoras de polvo (funcionamiento de la maquinaria en las zonas de demolición y excavación de tierras, superficies de desbroce y despeje de vegetación, transporte de tierras).

5.2.7 Clima

El efecto de las acciones previstas sobre la calidad atmosférica en fase de construcción del aparcamiento se restringe a la emisión de los motores de combustión derivada de la circulación de la propia maquinaria durante de las principales actuaciones proyectadas, principalmente de movimiento de tierras. A pesar del impacto negativo también existen algunos potenciales beneficios que contribuirán a la lucha contra el cambio climático, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ y la calidad del aire:

- Menos tráfico en superficie: Los aparcamientos subterráneos pueden ayudar a reducir la congestión del tráfico en las calles, lo que a su vez puede reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos.
- Menos recorridos en busca de aparcamiento: Al tener un lugar designado para aparcar, los conductores pueden pasar menos tiempo buscando aparcamiento, lo que reduce el consumo de combustible y las emisiones de CO₂.
- Menos emisiones de gases de escape: Al estar los vehículos estacionados bajo tierra, se reduce la cantidad de emisiones de gases de escape liberadas a la atmósfera, lo que mejora la calidad del aire en las zonas urbanas.
- Menos ruido: Los aparcamientos subterráneos pueden ayudar a reducir la contaminación acústica causada por el tráfico, lo que puede tener beneficios para la salud y el bienestar de las personas.



22

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	79/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



5.2.8 Paisaje

Durante la fase de obras la modificación de los componentes del paisaje la producen los movimientos de tierras, la presencia de maquinaria pesada y vehículos de obras, la colocación de los paneles, etc. Éstos se restringirán a las áreas de la plaza en las que se instalará el aparcamiento, por lo que la modificación del paisaje resulta reducida espacialmente.

Durante la explotación, se mantendrá el diseño actual de la Plaza San Martín de Porres, será necesario ajustar la actual zona de aparcamiento y carga y descarga de mercado y ambulatorio, así como reordenar la plaza actual del quiosco. Se repondrán los árboles existentes utilizando parterres en altura o maceteros de gran volumen.

5.2.9 Los bienes materiales y el patrimonio cultural

Los suelos sobre los que se ubicará el aparcamiento se sitúan en una zona exterior a la del Conjunto Histórico Declarado de Sevilla, sin que estén incluidos en el Catálogo Periférico, ni resulten afectados por el Catálogo de Espacios Urbanos Protegidos, o por otras normas específicas de protección del patrimonio arqueológico que en principio pudieran impedir movimientos de tierra. Tampoco resultan afectados por el entorno de ningún Bien de Interés Cultural, tal y como, puede observarse en el Plano de información “i.5.8” del PGOU (Yacimientos Arqueológicos), insertado a continuación:



23

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	80/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



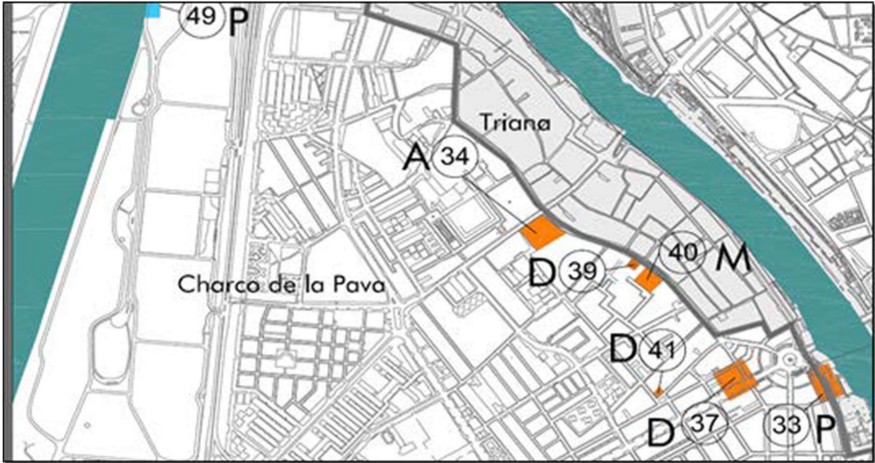


Figura 2. Detalle de la zona del Plano de información "1:5.8" del PGOU (Yacimientos Arqueológicos)

6. VULNERABILIDAD DEL PROYECTO ANTE RIESGOS DE ACCIDENTES GRAVES O DE CATÁSTROFES

Atendiendo a la dimensión de los proyectos objeto del presente Estudio de Impacto Ambiental, tanto en su fase de construcción como en su posteriores fase de explotación, así como a los condicionantes propios del territorio, se van a considerar un conjunto de riesgos que podrían darse en este proyecto y los que se derivan del medio en el que se va a ubicar en mencionadas circunstancias, realizando un análisis y valoración más en detalle de los mismos, los posibles efectos y las medidas a adoptar.

El Artículo 4 de La Ley 9/2018, en sus apartados 3g y 3h respectivamente, define "accidente grave" y "catástrofe":

- Accidente grave: suceso, como una emisión, un incendio o una explosión de gran magnitud, que resulte de un proceso no controlado durante la ejecución, explotación, desmantelamiento o demolición de un proyecto, que suponga un peligro grave, ya sea inmediato o diferido, para las personas o el medio ambiente.



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	81/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



- Catástrofe: suceso de origen natural, como inundaciones o terremotos, ajeno al proyecto que produce gran destrucción o daño sobre las personas o el medio ambiente.

Se han analizado estos riesgos asociados a eventos concretos tanto para la fase de obra del estudio como para la fase de explotación.

6.1 Riesgos de accidentes graves

Los accidentes graves en fase de obra pueden tener las siguientes causas:

- Presencia de sustancias peligrosas
- Ocurrencia de fallos o errores de equipos e instalaciones

Durante la construcción de la infraestructura, los potenciales accidentes que pueden producirse son los que se indican a continuación:

Incendios provocados por las actividades propias de la obra, pudiendo generarse en:

- Cualquier zona de la obra en la que se lleven a cabo estas actuaciones:
 - Trabajos de soldadura: montaje de vía, apoyos de la catenaria, otros...
 - Cortes de materiales, como consecuencia de chispas...
 - Presencia de fumadores
 - Otras
- En las zonas de ocupación temporal:
 - Zonas de instalaciones: no habrá en obra plantas de hormigonado, ni de machaqueo. Estos materiales procederán de industrias existentes en el ámbito.
 - Zonas de almacén de sustancias peligrosas inflamables y depósitos de combustible. En principio estas sustancias son almacenadas y manipuladas en condiciones seguras, siguiendo las fichas técnicas de estos productos indicadas por los productores.



25

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	82/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Explosiones, debidas a trabajos de voladuras y almacén de sustancias explosivas durante la obra. No hay trabajos de voladura en estas obras. No se produce almacenamiento de sustancias explosivas en obra.

Vertidos de sustancias peligrosas, principalmente debidos a accidentes de vehículos y maquinaria de obra, y a zonas de almacenamiento. El riesgo de producirse vertidos accidentales con la aplicación de las medidas correctoras implantadas destinadas específicamente a la minimización de este riesgo se puede considerar bajo.

En cuanto a los riesgos en fase de explotación que pudieran tener lugar en el aparcamiento son:

Incendios. Los aparcamientos subterráneos son espacios cerrados con poca ventilación, lo que favorece la rápida propagación del fuego en caso de incendio. El equipamiento cumplirá con Código Técnico de Edificación- Documento Básico SI. Seguridad en caso de Incendio. (CTE DB-SI), la implantación de las exigencias en cuanto a prevención de incendios del Código mencionado minimizará el riesgo de propagación de incendios en el interior del aparcamiento.

Intoxicación. El monóxido de carbono (CO) es un gas tóxico que puede ser producido por los motores de combustión interna de los vehículos. En un aparcamiento subterráneo, el CO puede acumularse y alcanzar niveles peligrosos para la salud. Tal y como se ha mencionado respecto al riesgo de incendio, en la construcción del aparcamiento se implantarán todas las normas y exigencias contenidas tanto en el Código Técnico de Edificación- Documento Básico SI. Seguridad en caso de Incendio, como en el Código Técnico de Edificación- Documento Básico HS. Salubridad “Higiene, salud y protección del medio ambiente” (CTE DB-HS).

El equipamiento contará con un Plan de Autoprotección que abordará la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. El Plan de Autoprotección deberá, además, hacer cumplir la normativa vigente sobre seguridad, facilitar las inspecciones de los servicios de la Administración y preparar la posible intervención de los recursos la posible intervención de los recursos y medios exteriores en caso de emergencia



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	83/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



6.2 Análisis de los riesgos naturales

Riesgos sísmicos

La sismicidad mide la actividad sísmica, según la frecuencia e intensidad a lo largo del tiempo, es el conjunto de parámetros que definen totalmente el fenómeno sísmico en el foco y se representa generalmente mediante distribuciones temporales, espaciales, de tamaño, de energía, etc. El estudio de la distribución espacial de terremotos ha sido uno de los factores más importantes a la hora de establecer la teoría de la tectónica de placas, según la cual la superficie de la litosfera está dividida en placas cuyos bordes coinciden con las zonas sísmicamente activas.

El Instituto Universitario de Investigación Andaluz de Geofísica y Prevención de Desastres Sísmicos de la Universidad de Granada (IAGPDS), ha creado y mantiene la Red Sísmica de Andalucía. Asimismo, proporciona información al Servicio de Protección Civil de la Junta de Andalucía.

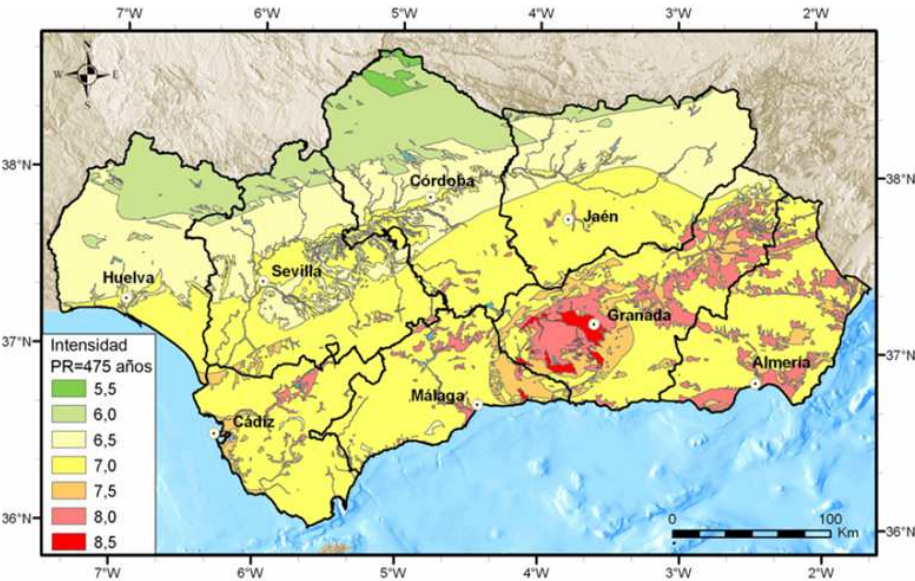


Figura 3. Mapa de Peligrosidad. Plan de Emergencia ante Riesgo de Sismo de Andalucía

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	84/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Recientemente los estudios dirigidos al cálculo del peligro sísmico realizados por el IAGPDS han arrojado mucha información sobre este tema, y se han llegado a diferenciar tres zonas según la intensidad máxima. Andalucía se sitúa casi por entero en la Zona tercera: por encima de la isosista 7 (intensidad alta); solo el tercio septentrional presenta riesgo medio.

Los datos que actualmente se conocen concentran la peligrosidad sísmica de Andalucía en varias zonas. Por un lado, la parte centro-oriental de la comunidad (Málaga, Granada y Almería) que junto con las áreas de Murcia y Alicante son las de mayor peligrosidad en España; y por otro, las zonas del Golfo de Cádiz y el Mar de Alborán, Norte de Marruecos y Argelia.

Según la Norma de Construcción Sismorresistente (NCSE-02), los daños que pueden ocasionarse sobre construcciones, independientemente del tipo de obra, se clasifican según su importancia en:

- Importancia moderada: son aquellas que presentan una probabilidad despreciable de que su destrucción por un sismo pueda causar víctimas, interrumpir un servicio primario o producir daños económicos a terceros.
- Importancia normal: son aquellas cuya destrucción por el terremoto pueda ocasionar víctimas, interrumpir un servicio para la colectividad, o producir importantes pérdidas económicas, sin que en ningún caso se trate de un servicio imprescindible ni pueda dar lugar a efectos catastróficos.
- Importancia especial: son aquellas en las que su destrucción por un sismo puede interrumpir un servicio imprescindible o tener efectos catastróficos. En este grupo se incluyen las construcciones que así se consideren en el plan urbanístico y documentos públicos análogos, así como reglamentos más específicos y, al menos, en las siguientes construcciones: hospitales y otros centros sanitarios; edificios o instalaciones de comunicaciones; centros de organización de funciones en casos de desastre; edificios de bomberos, policía y otros grupos de protección; instalaciones básicas para poblaciones, tales como servicios de agua o gas; estructuras de vías de comunicación, tales como puentes; muros de categoría especial en las normativas específicas; edificios y estructuras vitales para los medios de transporte; edificios e



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	85/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





instalaciones industriales con riesgo de accidentes con sustancias peligrosas; centrales nucleares y térmicas; presas; monumentos históricos o de interés cultural.

De acuerdo con el Anejo 1 de la NCSE-02, en el término municipal de Sevilla el valor de la aceleración sísmica básica (a_b) es de 0,07 /g, siendo g la aceleración de la gravedad.

Entre las construcciones exentas de cumplir la norma se encuentran todas aquellas de importancia normal, que están situadas en áreas con una aceleración sísmica básica inferior a 0,08 g.

El Proyecto de aparcamiento subterráneo es una instalación de importancia normal y se sitúa en un municipio con aceleración sísmica inferior a 0,08 g , lo que supone un Riesgo Bajo.

Riesgos geológicos

Los riesgos geotécnicos son eventos o condiciones del terreno que pueden afectar la estabilidad y seguridad de una construcción, infraestructura o incluso el medio ambiente.

Partiendo del Mapa Geotécnico General de España que permite conocer las características geotécnicas del terreno, constituyendo una herramienta fundamental para la planificación territorial, el diseño de infraestructuras y la evaluación de riesgos geotécnicos, se identifica la zona de implantación como un ámbito con condiciones constructivas aceptables.



29

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	86/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA.



CONDICIONES CONSTRUCTIVAS ACEPTABLES			
	Problemas de tipo Geomorfológico		Problemas de tipo Hidrológico y Geotécnico (p.d)
	Problemas de tipo Geotécnico (p.d)		Problemas de tipo Litológico, Geomorfológico y Geotécnico (p.d)
	Problemas de tipo Litológico y Geomorfológico		Problemas de tipo Litológico, Hidrológico y Geotécnico (p.d)
	Problemas de tipo Litológico e Hidrológico		Problemas de tipo Geomorfológico, Hidrológico y Geotécnico (p.d)

Figura 4. Mapa geotécnico de España. Fuente IGME

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	87/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Riesgos de inundación

Según el segundo ciclo de los Mapas de peligrosidad por inundaciones y de riesgo de inundación del Guadalquivir, el ámbito de implantación del Proyecto se sitúa entre dos Áreas de Riesgo Potencial de Inundación (ARPSis), Río Guadalquivir entre Alcalá del Río y La Puebla del Río ES050_APSFR_BG013 y Desembocadura río Guadalquivir ES050_APSFR_CS003. A pesar de su proximidad a estas áreas el ámbito está exento de riesgos por inundabilidad.

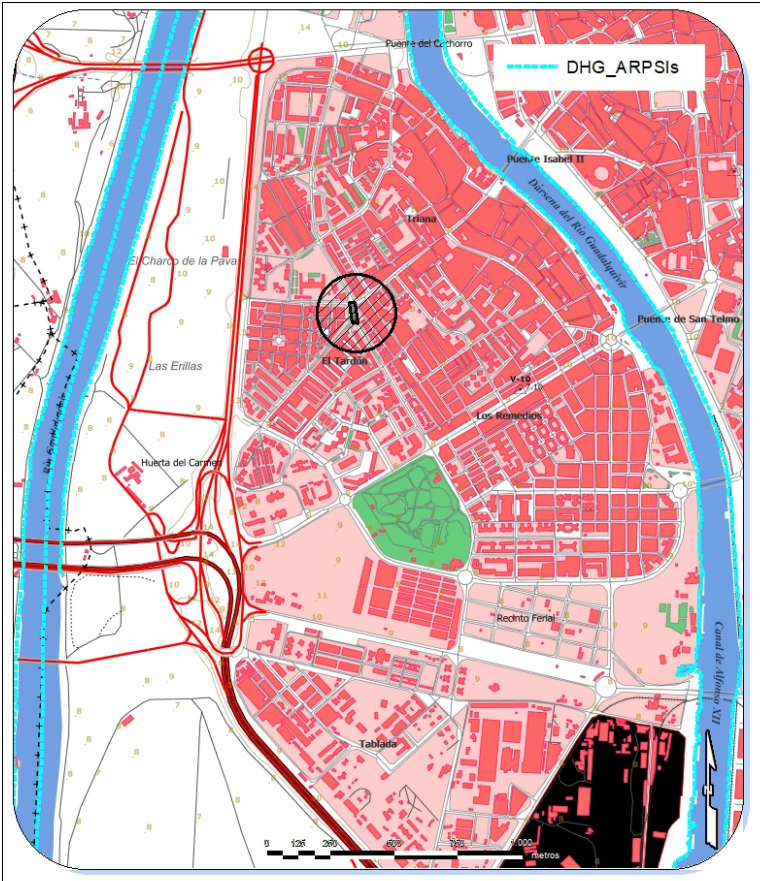


Figura 5. Localización Plaza de San Martín de Porres en Sevilla respecto a las ARPSis.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	88/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



Incendios

Los incendios en zonas urbanas representan un peligro significativo para la vida, la salud y los bienes de las personas. La densidad de población, la presencia de materiales combustibles y la complejidad de las infraestructuras en las ciudades aumentan el riesgo de que un incendio se propague rápidamente y cause daños considerables.

Principales riesgos de incendio en zonas urbanas:

- Propagación rápida del fuego: Las calles estrechas, los edificios altos y la presencia de materiales combustibles como madera, plástico y textiles pueden facilitar la rápida propagación del fuego.
- Dificultad de evacuación: La alta densidad de población en las zonas urbanas puede dificultar la evacuación segura de las personas en caso de incendio, especialmente en edificios altos o con accesos estrechos.
- Mayor riesgo de víctimas: La presencia de personas en edificios residenciales, centros comerciales, oficinas y otros espacios públicos aumenta el riesgo de que haya víctimas fatales o heridos en caso de incendio.
- Daños a la propiedad: Los incendios en zonas urbanas pueden causar daños considerables a la propiedad, tanto pública como privada, incluyendo edificios, infraestructuras y vehículos.
- Impactos económicos y sociales: Los incendios en zonas urbanas pueden tener un impacto significativo en la economía local, interrumpiendo la actividad comercial y productiva, y generando gastos adicionales para las administraciones públicas en labores de extinción y reparación de daños.

El Plan Territorial de Emergencia de Andalucía (PTEAnd.) se aprobó el 22 de noviembre de 2011, en este plan se integran los Planes de Emergencias Municipales (PEM) que constituyen la respuesta de la Administración Local para una mejor protección de la vida y bienes dentro de su ámbito territorial en el desarrollo de sus responsabilidades y competencias.



32

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	89/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



El Plan de Emergencia Municipal de Sevilla ha tenido una actualización, se elaboró en el año 2001 y fue homologado el 20/12/2001 y posteriormente se ha hecho una revisión de dicho plan homologándose el 19/11/2015, que es el que está actualmente en vigor. Para que un PEM sea efectivo se debe de INFORMAR Y FORMAR a la ciudadanía y a los agentes intervinientes en las emergencias.

7. MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS

Todas las medidas que se proponen en el presente estudio de impacto ambiental serán de aplicación a todo el ámbito afectado por el aparcamiento, así como a todas aquellas áreas afectadas por estas instalaciones (accesos, lugares de acopio...) no incluidas en el ámbito, sin perjuicio de las imposiciones normativas que les sean de aplicación. Los proyectos en su diseño específico, forma de ejecución de los trabajos y plan de obra, incorporan numerosas medidas que minimizan e incluso llegan a anular numerosos impactos.

Las medidas propuestas se agruparán en función del factor ambiental sobre el que se pretende actuar:

7.1 Sobre la Atmósfera

- La ejecución de las obras se restringe al periodo diurno, al objeto de evitar molestias a la población por la generación de ruidos.
- Durante la fase de obras, se controlará la emisión de gases contaminantes de los vehículos y maquinaria, con un programa de puesta a punto, así como posibles pérdidas de aceites, carburantes, etc. Se evitará la generación de ruidos con la utilización de silenciadores.
- Cubrición de los camiones de transporte de material térreo: La emisión debida a la acción del viento sobre la superficie de la carga de los volquetes se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas, de forma que se evite la incidencia directa del viento sobre ella y, por tanto, la dispersión de partículas. Las lonas deberán cubrir la totalidad de las cajas de los camiones. Esta medida se aplicará a todos los medios de transporte de materiales pulverulentos.



33

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	90/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





- Se minimizará la generación de polvo mediante el riego periódico de las zonas afectadas por movimientos de tierra, se emplearán lonas en el transporte de materiales sueltos para cubrirlos.
- Ubicación de las zonas de acopio de materiales térreos: el acopio temporal de tierras y otros materiales pulverulentos se hará en zonas protegidas del viento, así como en emplazamientos que minimicen su transporte, con objeto de reducir las emisiones de partículas a la atmósfera tanto durante su acopio como en su transporte.
- Limitación de la velocidad de los vehículos y maquinaria a 20 Km/h con objeto de minimizar la emisión de partículas y polvo a la atmósfera, así como la emisión de ruidos por circulación de maquinaria y camiones.
- Se exigirá el estricto cumplimiento de lo establecido por la Dirección General de Tráfico en lo referente a la Inspección de Vehículos (I.T.V). Para ello se comprobará que las maquinarias y los vehículos están homologados y cumplen los niveles de emisión acústica permitidos, y que todos los vehículos utilizados hayan superado las pruebas de la ITV.
- El sistema de alumbrado de la obra se diseñará teniendo en cuenta el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias.

7.2 Sobre el ruido y las vibraciones

- Correcto mantenimiento de la maquinaria cumpliendo la legislación vigente en la materia de emisión de ruidos aplicable a las máquinas que se emplean en las obras públicas (Real Decreto 212/2002 y Real Decreto 524/2006).
- Se limitará en lo posible el número de máquinas trabajando simultáneamente.
- Se evitará la utilización de contenedores metálicos.



34

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	91/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



- Uso de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico.
- Se realizarán mediciones periódicas de los niveles de ruido en el lugar de las obras.
- Empleo de medidas que mejoren las condiciones de trabajo en cumplimiento del Real Decreto 1316/1989.
- En los paneles informativos de la obra se dejará claramente patente el plazo de ejecución de la actuación para representar el carácter temporal de las molestias ocasionadas.
- Teniendo en cuenta el carácter urbano de las obras, para disminuir las afecciones por ruido y vibraciones, el horario y las condiciones de trabajo deberían ajustarse a lo establecido en la normativa vigente (Real Decreto 1367/2007 que desarrolla la Ley del ruido).
- El responsable de las obras adoptará las medidas oportunas para hacer cumplir las disposiciones recogidas en la legislación estatal, Real Decreto 212/2002, de 22 febrero (así como su modificación parcial Real Decreto 524/2006, de 28 de abril) por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. En ella se establecen los límites de potencia acústica admisibles de las máquinas de obra.

7.3 Sobre el Suelo

- Para minimizar la afección al suelo y la alteración en el entorno de las obras, se tomarán medidas para controlar al máximo la superficie de ocupación, tanto de las obras como de las instalaciones auxiliares a ella asociadas. Para ello, antes del comienzo de las obras se realizará el cerramiento provisional con objeto de minimizar la ocupación de suelo.
- Realizar un control estricto sobre los posibles vertidos accidentales de contaminantes (aceites, combustibles, lechadas, etc.) que se produzcan directa o indirectamente sobre los terrenos afectados



35

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	92/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA.

- El acopio de productos peligrosos se realizará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, en condiciones de seguridad. Para ello, se tendrán en cuenta las especificaciones técnicas del producto.
- Las zonas de instalaciones auxiliares de obra que se proyecten sobre terrenos no impermeabilizados, principalmente si en ellas tiene lugar el acopio de materiales o productos peligrosos, serán debidamente acondicionadas mediante la impermeabilización de las superficies de ocupación mediante soleras de hormigón.
- Durante la ejecución de las obras en ningún caso se verterán aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., directamente al terreno. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa vigente.
- El mantenimiento de vehículos y maquinaria se realizará en talleres debidamente acreditados.
- En caso de producirse algún vertido accidental de productos o residuos peligrosos recogerán en el menor tiempo posible y serán gestionados como residuos peligrosos, se retirará la capa edáfica afectada de la forma más rápida posible. Caso de que el vertido accidental sea líquido se empleará sepiolita o absorbente equivalente para su contención y recogida.
- El suelo contaminado, siempre que no pueda ser tratado “in situ”, será gestionado como residuo peligroso, procediéndose a su retirada a planta de tratamiento o depósito de seguridad.
- Una vez finalizadas las obras de construcción se procederá a la total retirada de cuanto material, embalajes o restos queden en los alrededores y se llevarán a vertedero autorizado.
- Se habilitará un emplazamiento en la obra para el almacenamiento bajo condiciones de seguridad de los residuos generados, separados según su naturaleza y debidamente etiquetados.



36

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	93/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



7.4 Sobre la Hidrología

- Las aguas residuales procedentes de la excavación, así como las aguas residuales procedentes de las instalaciones de obra y los parques de maquinaria se someterán a un sistema de desbaste y retención de sólidos y un sistema de separación y decantación de grasas e hidrocarburos.
- Queda prohibida la realización de operaciones de mantenimiento o reparación de vehículos y maquinaria en la zona de obras, debiendo realizarse estas labores en los talleres específicos.
- Se vigilará, muy especialmente, evitar cualquier tipo de vertido directo al acuífero a través de excavaciones abiertas, pozos, sondeos o taladros realizados durante la obra.
- Se realizará un Estudio Geotécnico que permita conocer entre otros parámetros y datos geotécnicos la situación del nivel freático y agresividad del terreno y/o nivel freático a la cimentación.
- Minimización de los riesgos de contaminación de las aguas mediante la instalación de barreras de sedimentos.
- Se realizará un seguimiento analítico de las aguas surgentes, de manera que sólo podrán ser vertidas en caso de que no sobrepasen los valores establecidos por la legislación vigente. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a la red de saneamiento cuando no igualen ni sobrepasen los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos.
- Los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares se localizarán en zonas de mínimo riesgo de contaminación para las aguas superficiales y especialmente las subterráneas.
- Durante la fase de obra deberán instalarse un sistema de saneamiento adecuado. Dependiendo de su ubicación y tamaño, el saneamiento se podrá realizar mediante conexión a la red de aguas residuales o WC químico o por cualquier otro sistema que asegure que no se producirá contaminación de las aguas.



37

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	94/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



- Todas las medidas implementadas para la protección del suelo también son eficaces en la protección de las aguas.

7.5 Sobre la Vegetación

- Se procurará el desarraigo del menor número posible de ejemplares arbóreos, siempre que su permanencia no suponga un peligro durante las obras. Estos ejemplares se rodearán con protectores arbóreos o con un cercado eficaz para asegurar que no se afectan los troncos.
- En el caso que algún árbol quedara afectado por rotura de ramas, éstas deberán ser podadas y protegido el corte con antisépticos, éste se efectúa en época de actividad vegetativa.
- Se deberán recuperar todos los ejemplares viables de naranjos y otras ornamentales que puedan ser posteriormente empleados en la reposición.
- El diseño del espacio ajardinado de la plaza deberá realizarse teniendo en consideración criterios de bajos requerimientos de agua y recursos.

7.6 Sobre el Paisaje

- Con antelación al inicio de la obra se deberá informar a población sobre la obra, indicando datos como fecha de inicio y finalización, objetivo, etc...
- La obra debe estar vallada y señalizada adecuadamente para garantizar la seguridad pública y proteger el entorno.
- Otra medida genérica que le es de aplicación al Proyecto tanto en la fase de obra como en la de explotación es el mantenimiento adecuado de las instalaciones, así como su orden y limpieza.
- Deberá mantenerse una limpieza exterior periódica, los residuos recogidos no podrán ser almacenados en la instalación, tras la finalización de la jornada deberán ser trasladados y depositados en el área de contenedores adecuados más próximos.



38

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	95/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



- Deberán disponerse de manera ordenada aquellos elementos que deban estar en el exterior de manera separada, compacta y ordenada, preferiblemente en espacios donde no entorpezcan la visión.
- Retirada, tras la fase de construcción, de todas las instalaciones portátiles utilizadas, los restos de obra y cualquier otro tipo de residuo generado, gestionándolos conforme a la normativa vigente (separación en origen y retirada a vertedero autorizado en el caso de los residuos de naturaleza no peligrosa y por gestor autorizado en el caso de los peligrosos).
- Se limitará la iluminación a aquellas zonas que lo necesiten, instalando interruptores con control de horario según la hora de puesta y salida del sol.

7.7 Sobre el Medio Socioeconómico

- Se realizarán las obras en el menor tiempo posible con el fin de paliar las molestias a la población.
- Se favorecerá que el personal de obra pertenezca al término municipal de Sevilla o a las poblaciones próximas.
- Siempre que sea posible, se adquirirán materiales y servicios en el municipio de Sevilla o en los municipios de su entorno próximo.
- Deberá redactarse un Plan de Autoprotección que establece el marco orgánico y funcional previsto para el aparcamiento, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia, en la zona bajo responsabilidad del titular de la actividad, garantizando la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.

7.8 Sobre el Patrimonio

- Durante las obras y, especialmente durante las excavaciones y movimientos de tierras, se aconseja realizar un seguimiento exhaustivo con el objeto de evitar cualquier daño



39

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	96/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



sobre posibles yacimientos arqueológicos, de acuerdo con la normativa vigente en materia de patrimonio histórico y artístico.

- Si se detectasen restos arqueológicos deberá ser comunicado a la administración competente en Cultura, en el transcurso de 24 horas.

8. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO

Una vez establecidas las Medidas Correctoras y Preventivas que deberán llevarse a cabo para la implantación del Proyecto, se crea un sistema que permite realizar un seguimiento eficaz y sistemático del correcto funcionamiento de las mismas, llegando incluso a proponer medidas adicionales en caso de que hayan aparecido efectos que inicialmente no se habían previsto.

El Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) tiene como finalidad principal, el llevar a buen término las actuaciones que se han propuesto en el proyecto, dirigidas a la minimización o desaparición de las afecciones ambientales identificadas.

Los objetivos específicos del Programa de Vigilancia Ambiental son los siguientes:

- Controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto de construcción y en el presente EsIA.
- Verificar los estándares de calidad de los materiales (tierra, plantas, agua, etc.) y medios empleados en el proyecto.
- Comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados.
- Detectar impactos no previstos y prever las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad del promotor del proyecto de construcción, quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del PVA, de la emisión de los informes técnicos periódicos y de su remisión a la administración competente.



40

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	97/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		



El Contratista, por su parte, nombrará un responsable técnico de medio ambiente que será el responsable de la realización de las medidas correctoras, y de proporcionar al promotor la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento del PVA.

Durante la fase de obra hay que comprobar la ejecución que las medidas indicadas en el apartado anterior se cumplen y son efectivas, especialmente:

- Supervisión del terreno utilizado para la construcción del aparcamiento y comprobación de la no afección a espacios situados fuera de la zona delimitada para las obras.
- Control de la ocupación estricta de las zonas de actuación y accesos.
- Control del movimiento de tierras.
- Control de emisión de ruidos, partículas y gases; en concreto, se controlará, mediante la correspondiente señalización, que el transporte de materiales en la zona de obra y su entorno se realiza a baja velocidad, para evitar el levantamiento de polvo a la atmósfera.
- Control de las operaciones de mantenimiento y puesta a punto de la maquinaria utilizada para la construcción.
- Control de la calidad de las aguas.
- Protección de la vegetación que no haya sido trasplantada y permanezca en el área de la obra.
- Supervisión de la correcta gestión de los residuos conforme a la normativa de aplicación.
- Se controlará que las actividades particularmente ruidosas se realizan en periodos de mínima afección al entorno.
- Control del sistema de desbaste y decantación de sólidos en las obras de excavación y en los lugares ocupados por instalaciones generadoras de aguas residuales.
- Seguimiento de la calidad de las aguas contenidas en balsas de decantación mediante análisis previo al vertido.
- Comprobación de la protección de ejemplares arbóreos que no hayan trasplantados y permanezca en la zona de obra.



41

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	98/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





9. IDENTIFICACIÓN Y TITULACIÓN DE LOS RESPONSABLES DE LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

Este ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓNEN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA, ha sido realizado por la consultoría especializada IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo, S.L.

FIRMAS AUTORES:

Juan José Caro Moreno, Geógrafo, Colegiado Nº 26 Colegio de Geógrafos.

52326171K JUAN JOSE CARO (R: B11475738)

Firmado digitalmente por 52326171K JUAN JOSE CARO (R: B11475738)
Fecha: 2024.10.03 19:08:47 +02'00'

Cristóbal Ruiz Malia, Biólogo, Colegiado Nº 2128 Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de Cádiz, Sección Ciencias Biológicas.

31229896J CRISTOBAL LUIS RUIZ (R: B11475738)

Firmado digitalmente por 31229896J CRISTOBAL LUIS RUIZ (R: B11475738)
Fecha: 2024.10.03 19:09:13 +02'00'

EQUIPO TÉCNICO:

- Antonio Barbosa Sánchez.- Geógrafo.
- Iván Román Pérez-Blanco.- Geógrafo.
- Mª Teresa Ahumada Hueso.- Ingeniera Técnica Forestal.
- Ana Abellán Gomero.- Ambientóloga.



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	99/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (DOCUMENTO AMBIENTAL) EN EL MARCO DE LA CALIFICACIÓN AMBIENTAL (ANEXO II) DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓNEN RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE UN APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES DE SEVILLA.

ANEXO I: CARTOGRAFÍA
01.- PLANO DE LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

Página 234 de un total de 282

Página 100 de 132

CVE: BOP-SE-2025-241025

Nº 241 - martes 16 de diciembre de 2025



43

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	100/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	101/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	102/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





ANEXO III

ANTEPROYECTO

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	103/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





**ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO
SUBTERRÁNEO MIXTO EN LA PLAZA SAN
MARTÍN DE PORRES.**

Sevilla, Abril de 2.025

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	104/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



INDICE

1. ANTECEDENTES.....	2
2. UBICACIÓN Y ESTADO ACTUAL	2
3. SERVICIOS EXISTENTES.....	2
4. DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS.	3
5. DEFINICION DEL APARCAMIENTO Y URBANIZACIÓN	5
6. CONDICIONES GENERALES DE LA ESTRUCTURA.....	6
7. CONDICIONES GENERALES DE LA CONSTRUCCION DEL APARCAMIENTO	8
7.1. IMPERMEABILIZACIÓN	8
7.2. ALBAÑILERÍA.....	8
7.3. CARPINTERÍA Y CERRAJERÍA	8
7.4. ACABADOS.....	9
8. INSTALACIONES	10
8.1. ELECTRICIDAD	10
8.2. PROTECCION CONTRA INCENDIOS.....	11
8.3. SANEAMIENTO.....	12
8.4. VENTILACION Y DETECCION DE MONOXIDO DE CARBONO	12
8.5. ALUMBRADO	14
8.6. SEÑALIZACION	15
8.7. OTROS DISPOSITIVOS	16
9. AVANCE DE PRESUPUESTO.....	18
10. PLANIMETRIA.....	19

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

1

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	105/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15**1. ANTECEDENTES.**

El objeto del presente Anteproyecto es definir los aspectos fundamentales de las características generales para la propuesta de implantación de un aparcamiento subterráneo de uso mixto en las proximidades de la Plaza San Martín de Porres.

Se desarrollan por tanto los aspectos necesarios para comprobar su viabilidad, tales como aspectos funcionales, formales, constructivos y económicos, al objeto de proporcionar una primera imagen global.

El presente documento consta de Memoria, Planos y avance de presupuesto global de la intervención. Servirá como base para el desarrollo del Proyecto Constructivo.

Está redactado a petición de las empresas MARTIN CASILLAS SLU y CARMOCON SA por la Ingeniería BC ESTUDIO S.L., actuando como representante el Ingeniero de Caminos Canales y Puertos, D. Fco Javier Bernal Serrano.

2. UBICACIÓN Y ESTADO ACTUAL.

La ubicación se encuentra definida en los planos incluidos en este Anteproyecto. La Plaza San Martín de Porres, se ubica en la confluencia de distintos viarios principales de la ciudad, como son la Ronda de Triana, la Avenida de Coria, la Avenida Alvar Núñez, López de Gomara y San Jacinto.

En las inmediaciones, existen edificaciones de un alto interés público, tales como el Mercado San Gonzalo, el Ambulatorio Amante Laffon, el Hospital Quirón Infanta Luisa, el Colegio Salesianos o instituciones como el geriátrico de las Hermanitas de los Pobres.

Se trata, por tanto, de un enclave singular en la ciudad con una alta demanda de usuarios por las distintas ofertas de servicio existente en la zona, que actualmente carece de espacio suficiente que resuelva la necesidad de aparcamiento de esos usuarios.

Esta propuesta trata de dar solución a la necesidad de dotación de aparcamiento que requiere la zona tanto en régimen de rotación como para cubrir necesidades de los residentes de la zona.

3. SERVICIOS EXISTENTES.

Se recogen en este Anteproyecto los distintos servicios e infraestructuras públicas existentes, al objeto de identificar la afección que se ocasiona debida a la implantación del aparcamiento propuesto.

Será objeto del Proyecto de Ejecución posterior resolver técnicamente estas afecciones de forma que se estudien los Desvío de Servicios Urbanos, de tal forma que cualquier servicio, entendiendo como tal los aprovechamientos de los espacios públicos, superficiales o subterráneos, sean de saneamiento, agua, gas, electricidad, telefonía, semáforos, alumbrado público, mobiliario urbano, marquesinas de bus, de venta en la vía pública, cabinas, señalización vertical, etc. que pudiera existir en la zona afectada por el aparcamiento, se trasladarán, tanto provisional como definitivamente.

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

2

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	106/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15**4. DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS.**

Para el desarrollo de la propuesta de aparcamiento se ha tenido en cuenta los siguientes requisitos, además de las condiciones marcadas por el Código Técnico de la Edificación (en particular en el Documento Básico DB- SU Seguridad de Utilización):

1. Las plazas de estacionamiento tienen unas dimensiones de 5,00 metros de longitud y 2,60 metros de ancho, superior a lo indicado en el art 6.5.33 del PGOU de Sevilla. Dichas medidas se entenderán dimensiones libres entre ejes de pilares y marcas delimitadoras perimetrales de la plaza, admitiéndose una reducción del un 10% máximo de la anchura por existencia de pilares u otros obstáculos fijos.
2. Las dimensiones y número de las plazas previstas para personas discapacitadas o de movilidad reducida se ajustan a lo establecido en el Decreto 72/1992 y 298//1995 de la Junta de Andalucía para la accesibilidad y eliminación de Barreras y en la Ley 1/1999 de 31 de marzo de Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.
3. Las plazas adosadas lateralmente a una pared, disponen, en general, de un sobreechancho de 0,20 metros, respecto a la plaza tipo del aparcamiento.
4. La superficie mínima obligatoria del aparcamiento, incluyendo áreas de acceso y maniobra, es, en metros cuadrados, el resultado de multiplicar por 25 el número de plazas que se disponga.
5. Se reserva 1 plaza de aparcamiento para vehículo de dos ruedas por cada 10 plazas de automóviles cuyas dimensiones como mínimo son de 2,50 m. de largo por 1,50 m. de ancho.
6. Cuando la circulación de vehículos sea en doble sentido, el ancho mínimo del vial es de quinientos cincuenta centímetros (550cm).
Cuando la circulación es de sentido único, el ancho mínimo del vial es de trescientos cincuenta centímetros (350cm).
7. La altura libre es de doscientos treinta (290) centímetros.
La altura libre puede reducirse puntualmente a dos (240) centímetros por descuelgues de elementos constructivos, conductos o equipos de ventilación, tuberías o similares.
En zonas de circulación de vehículos, el gálibo mínimo no es, en ningún caso, inferior a doscientos treinta (230) centímetros.
8. Las rampas de acceso y de comunicación interna se proyectan con una pendiente máxima del dieciséis (16%) en los tramos rectos y del doce (12%) en los curvos, medida en el eje de las mismas y como peralte el dos (2%) medido radialmente en el centro del desarrollo.
9. Los acuerdos entre rampas y forjados serán circulares o parabólicos y con los parámetros necesarios para asegurar una cómoda transición, siendo convenientes unas tangentes iguales o superiores a dos (2) m. con un radio de curvatura equivalente (Kv) igual o superior a quince (15) m.
10. Los accesos de vehículos y rampas se han resuelto a viales de sentido único con un ancho de trescientos cincuenta (350) centímetros de anchura mínima al ser de directriz recta ambos accesos
11. Los garajes-aparcamientos públicos dispondrá como mínimo:

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

3

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	107/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15

- a) Cuando su superficie sea inferior mil quinientos (1.500) metros cuadrados, de un acceso formado por un vial de sentido alternativo, dotado de semáforo en sus extremos.
- b) Cuando su superficie esté comprendida entre los mil quinientos (1.500) metros cuadrados y los seis mil (6.000) metros cuadrados, dispondrá de un acceso formado por un vial con dos sentidos diferenciados o dos accesos formados por un vial de sentido único independientes, uno de entrada y otro de salida.
- c) Cuando su superficie sea superior a seis mil (6.000) metros cuadrados, como es nuestro caso, dispondrá de dos accesos, constituidos cada uno de ellos, por un vial con dos sentidos diferenciados. Estos accesos únicamente podrán dar a la misma vía pública cuando la distancia entre los ejes de ambos sea superior a cuarenta (40) metros. Cada uno de los accesos podrá ser sustituido por dos accesos de un vial de sentido único. Las 2 rampas de entrada se encuentran en la c/López de Gomara y Ronda de Triana. Las 2 rampas de salida se encuentran igualmente en la c/López de Gomara y Ronda de Triana.
12. Se acredita, mediante el barrido de la sombra de los vehículos de mayor dimensión prevista en las plazas, que todos los movimientos posibles de los vehículos, especialmente en las maniobras de giro que pudieran resultar conflictivos, pueden realizarse sin cambios en el sentido de la marcha, así como el acceso de los vehículos a los puntos de apertura de puertas.
13. Las rampas de conexión entre plantas están cerradas en sus paramentos laterales, mediante muro de hormigón, y se dispondrán bordillos de canalización a cada lado, ocupando una franja de 0'10 m de ancho, midiéndose entre caras interiores de bordillos el ancho del vial.
14. La línea de máxima pendiente del pavimento interior del aparcamiento no rebasará el cinco (5) % y las pendientes longitudinales o la transversal no rebasarán el cinco (5) % siendo la pendiente mínima en cualquier sentido del uno (1) %.
15. Las escaleras se proyectan con un ancho mínimo de 1,20 metros, y disponen de vestíbulos estancos en cada planta; tanto unos como otros estarán dotados de ventilación.
16. Los accesos de peatones cumplen, en todo caso, las disposiciones contenidas en la legislación vigente en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas, así como la normativa vigente en materia de recorridos de evacuación en la vigente CTE DB- SI Seguridad en caso de Incendio. Según los recorridos de evacuación, se diseñan 3 salidas peatonales: c/San Jacinto en el acerado del hospital, c/López de Gomara en ambos acerados (junto al mercado y esquina c/Asturias).
17. Se dispone de ascensor en dos de los tres núcleos proyectados. Están dotados de vestíbulos previos, que cumplen los requisitos de la reglamentación para uso de minusválidos, con desembarques coincidentes en las plantas.
18. Se disponen aseos separados por sexos, al menos uno de ellos, que será mixto, adaptado para uso de minusválidos.
19. La ventilación será forzada siendo canalizada siempre hacia el exterior del aparcamiento.

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

4

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	108/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15

20. Se contemplará lo especificado en el Reglamento de Baja Tensión ICT-BT-52 en lo relativo a la disposición de puntos de suministro de recarga para vehículo eléctrico, destinado en el interior del aparcamiento plazas reservadas para tal fin en una proporción de 1 plaza por cada 40 plazas de aparcamiento totales.

5. DEFINICION DEL APARCAMIENTO Y URBANIZACIÓN

El aparcamiento proyectado se desarrolla en dos plantas bajo rasante, conectadas entre sí por rampas independientes de subida y bajada para la circulación rodada y por tres núcleos peatonales que permiten el acceso desde el viario público.

En la primera planta de sótano, se ubican un total de 111 plazas tipo T1 (2.60m x 5.00m), 4uds de las mismas dimensiones estarán provistas de posibilidad de recarga eléctrica, 3 plazas de personas de movilidad reducida tipo MN (3.70m x 5.00m) y 1ud de las mismas dimensiones MN estará provista de posibilidad de recarga eléctrica. Se incluyen 8 plazas para vehículos de dos ruedas, tipo MT (2.50m x 1.50m). En total se diseñan 119 aparcamientos para vehículos y 8 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

En la segunda planta de sótano, se ubican un total de 126 plazas tipo T1 (2.60m x 5.00m), 1ud de las mismas dimensiones estarán provistas de posibilidad de recarga eléctrica, 2 plazas de personas de movilidad reducida tipo MN (3.70m x 5.00m) y 1ud de las mismas dimensiones MN estará provista de posibilidad de recarga eléctrica. Se incluyen 17 plazas para vehículos de dos ruedas, tipo MT (2.50m x 1.50m). En total se diseñan 130 aparcamientos para vehículos y 17 aparcamientos para vehículos de 2 ruedas.

La altura libre de cada planta es de 250cm dejando 40cm para instalaciones, por lo que la altura libre total por planta será de 290cm.

Se considera, por tanto, una excavación total de 8,60m desde la rasante actual de la urbanización.

Se reserva en el sótano -2 una zona exclusiva para residentes, dotada de barrera de entrada y salida, o sistema equivalente, para que no puedan ocuparse por los usuarios de rotación, que dota al vecindario de 32 plazas para residentes, 1 de ellas reservada para personas de movilidad reducida.

Respecto a la urbanización, se restituirán los sentidos de circulación rodada e itinerarios peatonales y se utilizará para reponer la pavimentación materiales de similares calidades a los existentes en la actualidad en la Plaza San Martín de Porres.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	109/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15**6. CONDICIONES GENERALES DE LA ESTRUCTURA**

En el precálculo y diseño de la estructura se ha tenido en cuenta las consideraciones del Código Estructural y SE Seguridad Estructural, conjuntamente con el resto de Documentos Básicos relativos a estructuras, en particular, el DB- SE-AE. Acciones en la Edificación y valores geotécnicos habituales en la construcción de aparcamientos en la ciudad de Sevilla, con el siguiente resumen de las características principales:

Perfil geotécnico de cálculo

NIVEL 1. Tierra vegetal – Rellenos. (0.00 a 2.00)

- Arcilla marrón rojiza con algo de grava.
- Angulo Rozamiento 25º.
- Densidad 1.7 kg/cm3.

NIVEL 2. Arcilla Marrón Oscura (2.0 a 6.0)

- Consistencia media-blanda.
- Cohesión sin drenaje 0.7 kg/cm2
- Angulo Rozamiento 21º.
- Densidad 2.0 kg/cm3.

NIVEL 3. Arcilla Gris (6.0 a 13.5).

- Consistencia blanda-muy blanda.
- Cohesión sin drenaje 0.6 kg/cm2
- Angulo Rozamiento 25º.
- Densidad 2.1 kg/cm3.

NIVEL 4. Limo Arenoso-Arcilloso amarillento (13.5 a 17.5).

- Consistencia blanda-muy blanda.
- Cohesión sin drenaje 0.1 kg/cm2
- Angulo Rozamiento 20º.
- Densidad 1.9 kg/cm3.

NIVEL 5. Arena Limosa

NIVEL 6. Grava Arenosa Marrón (17.5 a 19.5).

- Se toma un espesor de 2 mt puesto que es conservador.
- Compacidad densa a muy densa.
- Angulo Rozamiento 45º.
- Densidad 2.1 kg/cm3.

NIVEL 7. Arcilla Margosa Gris (19.5 a final).

- Alta plasticidad y Consistencia firme.
- Cohesión sin drenaje 0.6 kg/cm2
- Compresión simple 3.3 kg/cm2
- Angulo Rozamiento 25º.
- Densidad 2.1 kg/cm3.

Como características generales de la estructura se ha considerado:

- Se ha predimensionado muros pantallas de 80cm de espesor y 15m de profundidad. Son en total 320ml de perímetro.
- La cuantía de acero por m2 de pantalla asciende a 90Kg.
- Para evitar desplazamientos inadmisibles en la coronación de las pantallas, se ha predimensionado un nivel de apuntalamiento ubicado a la cota -3m tomando la cota 0 como la actual de urbanización. Dichos puntales metálicos estarán formados por

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

6

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	110/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





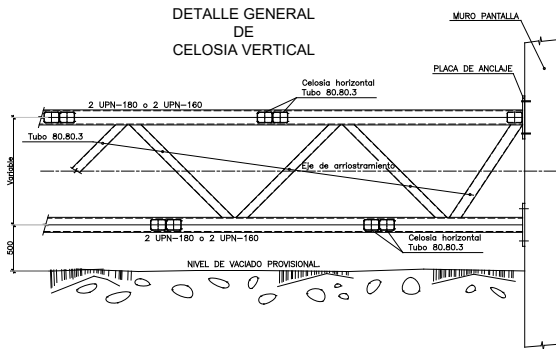
CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



estampidores formados por tubos de 500mm de diámetro en la zona de túnel (16m de anchura) y en la zona central (40m de anchura) estará formado por celosía metálica de 1,5m de canto. Los puntales en la zona de túnel (16m de longitud) se situarán arriostrando bataches de pantalla, es decir, cada 5m. Las celosías de 1,5m de canto se ubicarán cada 8m y estarán formadas por 2UPN-200 en su cordón superior y 2 UPN-300 en su cordón inferior.

- Se ha predimensionado el forjado de cubierta de 60cm mediante losa maciza de espesor con una cuantía de acero por m2 que asciende a 70Kg. La superficie de estructura asciende a 3.585m2.
- Se ha predimensionado el forjado intermedio de 40cm mediante losa maciza con una cuantía de acero por m2 que asciende a 60Kg. La superficie de estructura asciende a 3.585m2.
- Se ha predimensionado la losa de cimentación de 80cm de espesor con una cuantía de acero por m2 que asciende a 65Kg. La superficie de estructura asciende a 3.585m2.
- Los pilares se dimensionan rectangulares de 40x60cm, separados en luces múltiples del ancho de la plaza de aparcamiento. Se considera un total de 52 pilares.
- Las losas para las rampas se predimensionan de 30cm de espesor mediante losa maciza con una cuantía de acero por m2 que asciende a 60Kg. Cada rampa tiene una superficie aproximada de 100m2.
- Los muros para formación de rampas tendrán un espesor predimensionado de 40cm con una cuantía de acero por m2 que asciende a 60Kg.
- Las losas de las escaleras tendrán un espesor predimensionado de 20cm con una cuantía de acero por m2 que asciende a 60Kg.
- Se han considerado conectores (2uds/ml) en la unión del forjado de cubierta con la viga de atado de las pantallas.
- Además, se colocará doble junta hidroexpansiva en el contacto de losa de cimentación con pantalla y armadura con resina epoxi para el correcto empotramiento de la conexión.



Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	111/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15

7. CONDICIONES GENERALES DE LA CONSTRUCCION DEL APARCAMIENTO

La ejecución del aparcamiento contempla la realización de una primera fase de trabajos previos y desvíos de los servicios afectados.

Una vez dispuesto el ámbito de trabajo, se procederá a la ejecución de muros pantalla de contención perimetrales que posibiliten la excavación de las tierras en las condiciones de seguridad necesarias tanto para la propia obra como para las edificaciones existentes.

7.1. IMPERMEABILIZACIÓN

En la impermeabilización de los diferentes elementos del aparcamiento se tendrá en cuenta lo que dicta el Código Técnico de la Edificación (HS 1).

La impermeabilización de forjado superior se resolverá mediante la aplicación de una membrana asfáltica o betún.

La impermeabilización se protegerá con una capa de hormigón fck= 150 Kg/cm2 de 10 cm de espesor, armada con una malla de acero corrugado electrosoldado de diámetro 6 mm. Entre el hormigón de protección y la impermeabilización se dispondrá una lámina de polietileno de alta resistencia.

Dado que el cerramiento perimetral del aparcamiento se plantea mediante muro pantalla, se confiará al espesor del mismo la impermeabilidad del edificio.

No obstante, para evitar problemas de humedades o filtraciones, se plantea una lámina drenante en el trasdós que servirá para captar cualquier agua de infiltración y canalizarla a una red de drenaje perimetral. Esta agua terminará en el pozo de bombeo desde donde serán impulsadas a la red de saneamiento municipal.

El foso del ascensor se impermeabilizará con una pintura bituminosa a base de betún asfáltico del tipo G-1 (puesto que se encuentra bajo el nivel del terreno) cumpliéndose las condiciones exigidas en las normas UNE 104202-92 para la pintura y UNE 104234-92 para las imprimaciones.

7.2. ALBAÑILERÍA

Todas las divisiones interiores (cerramientos de escaleras, cuartos, aseos, etc.) se realizarán mediante ladrillo cerámico de medio pie enfoscado y pintado o fábrica de bloques de hormigón armado.

Las fábricas no llegarán a estar en contacto con el paramento inferior del forjado superior, para evitar así su fisuración por el movimiento normal de la estructura, debiendo rematarse con una banda de porexpan de 0,5 cm de espesor en el ancho del ladrillo y sellado con mastic elastómero.

En todos los casos se cumplirá lo dispuesto en el Código Técnico de la Edificación (SE F). La compartimentación de cabinas de aseos se hará mediante tablero fenólico HPL, y los núcleos peatonales exteriores se realizan con estructura de hormigón, complementada cuando sea necesario por estructura metálica y carpintería acristalada.

7.3. CARPINTERÍA Y CERRAJERÍA

Puertas cortafuego en accesos peatonales y vestíbulos de 2,10 x 0,90 m, EI2 60-C5, conforme a lo establecido en el CTE DB-SI. Estas puertas estarán construidas con dos

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

8

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	112/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



chapas de acero galvanizado sobre bastidor de perfiles de acero laminado en frío con cámara rellena de poliuretano expandido.

Dispondrán de cierre automático, amortiguador de gas, barra antipánico en sentido salida y documento de idoneidad. Irán galvanizadas y pintadas, previa protección con minio antioxidante.

Las de conexión con el exterior dispondrán de un tragaluz tipo "ojo de buey" antivandálico.

Puertas de chapa de acero en cuartos y locales de instalaciones, de 2,10 m de altura y 0,70 ó 0,80 m de anchura, todas ellas EI2 60- C5, con características pertinentes para constituir sectores de incendio, construida con chapa de acero galvanizado sobre bastidor de perfiles de acero laminado en frío. Dispondrán de apertura mediante manivela. Irán galvanizadas y pintadas previa protección con minio antioxidante.

Puertas de chapa de acero en cuartos de instalaciones, de 2,10 m x 0,70 m. Construida con chapa de acero galvanizado sobre bastidor de perfiles de acero laminado en frío.

Dispondrán de apertura mediante manivela y lamas de ventilación en su parte superior cuando se especifique. Irán galvanizadas y pintadas previa protección con minio antioxidante.

Barandillas y pasamanos de escaleras peatonales a base de tubo de acero para pintar.

7.4. ACABADOS

Respecto a los revestimientos serán:

- En muros pantalla se realizará cámara bufa con revestimiento a 10cm de chapa prelacada grecada perfil 30/209 de 0,6 mm. de color blanco sobre muro de placas de hormigón prefabricado.
- En compartimentaciones de fábrica de ladrillo y bloques de hormigón, enfoscado de mortero de cemento listo para pintar.
- En aseos, alicatado de plaqueta de gres 20x20 tomado con mortero de cemento o adhesivo.

Se han previsto como pavimentos:

- En aseos, cuartos de ventilación y cuarto de control, pavimento de baldosas de gres de 30x30cm. Las baldosas deberán ser de clase 2 en cumplimiento con la resistencia al deslizamiento exigida por el CTE (SU 1).
- En rampas de acceso, se plantea una capa de hormigón o bien de hormigón ranurado, al objeto de garantizar un acabado que confiera una adecuada adherencia para los neumáticos de los vehículos. A ambos lados de las rampas se dispondrán unos bordillos de hormigón.
- En calles y dársenas se realizará un acabado superficial del hormigón con pulido mecánico con base de polvo de cuarzo, ejecutada mediante adición superficial sobre el hormigón durante las primeras horas de fraguado de una mezcla de 3 Kg de polvo de cuarzo y 1,5 Kg de cemento por m2.
- Las plazas se delimitarán en el suelo y paredes con pintura blanca al clorocaucho provista cada una de un número de 30 cm de altura para diferenciarlas.

Respecto a pinturas se ha previsto:

- En base de muros, paramentos y laterales de rampas, pintura plástica en banda de 0,80 m de altura de color negro, a continuación, una banda de 0,10 m de pintura

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	113/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15

blanca y otra banda más de 0,20 m de color rojo, azul o verde. El resto, hasta techo, pintura al silicato blanca.

- En aseos y cuarto de control y vestíbulos y tiros de escaleras, pintura plástica.
- En muros de rampas de acceso, pintura plástica especial para intemperie en color blanco con una banda de 0,80 m de altura de color verde formando flechas de dirección.
- Pintura al esmalte en puertas peatonales, barandillas, lamas de ventilación y protección de bajantes.
- Pintura plástica en bordillos de hormigón en franjas negra y blanca de 1 m de longitud.
- Pintura plástica rugosa intemperie en paramentos de muros de escaleras exteriores.
- Pintura plástica en falsos techos de escaleras.

8. INSTALACIONES

Todas las instalaciones deberán cumplir con las Ordenanzas Municipales y legislación vigentes en cuanto al uso de la actividad de un aparcamiento, así como, con todas aquellas que en lo sucesivo puedan aprobarse y que entrañen, por el notorio interés público que esta actividad comporta, una mejora en su riesgo y peligrosidad. Las zonas accesibles a los usuarios y aquellas en que los vehículos circulen por sus propios medios, dispondrán de las instalaciones y acabados establecidos en los siguientes subapartados.

Asimismo, se ajustará a lo establecido en este Pliego, en la CTE DB- SI Seguridad en Caso de Incendio en relativo a accesos peatonales, recorridos de evacuación etc.

8.1. ELECTRICIDAD

- Se deberá contar con la posibilidad de instalación de un centro de transformación si así lo exige la compañía suministradora.
- Es necesario dotar a la instalación de un suministro de energía complementario con capacidad, al menos, para un tercio de alumbrado, la totalidad de los aparatos de control, la totalidad del sistema de ventilación (si este se emplea como extracción de humos), al menos un ascensor, los sistemas de accesos de vehículos, la totalidad del sistema de protección contra incendios y la totalidad del sistema de bombeo. La potencia receptora mínima del suministro de seguridad debe ser el 15 % del total contratado para el suministro normal. La alimentación de los servicios de seguridad debe estar asegurada durante un tiempo apropiado, pudiendo optar por cualquiera de las siguientes soluciones como suministro complementario:
 - Conexión a un segundo transformador de distinta Compañía del suministro normal.
 - Conexión a una subestación distinta de la misma Compañía del suministro normal
 - Instalación de un grupo electrógeno de emergencia.
- Las canalizaciones serán vistas en todos los casos, pudiendo optar por bandejas portables o tubos de protección metálicos o de PVC de las características definidas por el R.E.B.T. El paso de las acometidas de agua y energía eléctrica a través de los muros, se hará con una arqueta, anterior, más profunda que la acometida, con desagüe si fuera necesario.
- La sección mínima de los conductores será de 1,5 mm².
- Los cables eléctricos a utilizar serán no propagadores del incendio y con emisión de humos y opacidad reducida
- El aislamiento de los cables será de 0,6/1 KV para las derivaciones individuales y líneas entre cuadros eléctricos y de 750 V para los circuitos de alimentación a receptores desde los cuadros parciales.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	114/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



- La instalación de puesta a tierra se diseñará de manera que la resistencia resultante no supere 10 Ω (ohmios).
- Los interruptores diferenciales que cubren directamente los receptores serán de una sensibilidad mínima de 30 mA. Si existen varios interruptores diferenciales en cascada deberá asegurarse la selectividad del sistema.
- El dimensionamiento de líneas y circuitos se realizará de manera que la caída de tensión máxima entre la caja general de protección y cualquier receptor no supere el 3% para alumbrado y el 5% para fuerza.
- El factor de potencia mínimo admisible será de 0,9 debiendo dotar a la instalación de medios adecuados para adaptarse a este valor en cualquier condición de funcionamiento.
- Se dispondrá en el cuadro general de espacio y embarrado para permitir futuras ampliaciones en las instalaciones.
- Se dejarán instaladas como mínimo seis tomas de corriente por planta, incluyendo las tomas de fuerza que obligatoriamente se dispondrán en los cuartos que alberguen maquinaria.
- Se hará la instalación para toma de teléfono con arqueta adosada en el exterior, y canalización por el interior con terminación en la cabina de control.

8.2. PROTECCION CONTRA INCENDIOS

Se debe cumplir con carácter general las exigencias de la siguiente normativa:

- Código Técnico de Edificación- Documento Básico SI. Seguridad en caso de Incendio. (CTE DB-SI)

En cualquier caso, con carácter específico, y siempre que no contravenga ninguna de las normativas anteriormente enumeradas, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- Se situarán alarmas de incendios en la caseta del vigilante y en cualquier otro lugar audible por otras personas, como puede ser las rampas de acceso o la portería de alguna de las casas próximas.
- La central de detección actuará sobre la puesta en marcha de los extractores de humos, en el caso de que se haya instalado un sistema de extracción forzada de humos.
- No se instalarán detectores de incendio de tipo iónico. Es posible la instalación de detectores de humos cuando dispongan de la tecnología adecuada que evite las falsas alarmas debidas a los humos producidos por la combustión de los vehículos, como pueda ser regulación de la sensibilidad, sistemas de identificación de los humos, o cualquier otro que se justifique. Es posible la instalación de detectores termovelocimétricos siempre y cuando la altura del aparcamiento sea la adecuada y permita que la activación del detector termovelocimétrico se realice en un corto periodo de tiempo, y los ópticos que son los que se recomiendan.
- Deberá instalarse al menos un hidrante de incendios en las proximidades de uno de los accesos al aparcamiento, si la distancia entre éste y algún acceso excediera de 100 m. se instalarán tantos como sea necesarios.
- Se dispondrán boca de incendios equipadas en número tal que bajo su acción quede cubierta la totalidad de la superficie en planta, debiendo instalar, al menos una boca en la proximidad de cada salida. Con presión mínima de 3,5 Kg./cm². y máxima de 6,0 Kg./cm².

En todo caso se cumplirá lo establecido al respecto en la vigente Ordenanza de Prevención de Incendios y CTE DB SI Seguridad en caso de Incendio.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	115/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



- Cuando la presión de suministro en horas punta, de la red general sea superior a 10 Kg./cm², se dispondrá entre el contador de suministro y la llave general de corte, de un válvula reductora de presión que la reduzca a la especificada como máxima en la Ordenanza de Protección de Incendios.
- Se dispondrán extintores fijos de las características adecuadas y distribuidos uniformemente por las plantas del aparcamiento, a razón de uno por cada 15 m de recorrido por los viales del aparcamiento siendo su grado de eficacia 21A-113 B. Se dispondrán también carros y areneros de las características adecuadas.

8.3. SANEAMIENTO

Se debe cumplir los siguientes requisitos:

- La pendiente de los tramos enterrados será como mínimo de 2 % y como máximo del 4 %, y la sección será Ø200 mm como mínimo, enterrada a una profundidad a la que, previa justificación, no le afecten las cargas inducidas por el tránsito de vehículos.
- En las redes enterradas se dispondrán arquetas registrables en todos los cambios de dirección, a pie de las bajantes, en cualquier derivación, así como en los tramos rectos cada 15 m. como mínimo.
- Las bajantes, y sus arquetas correspondientes, se situarán en las divisorias de plazas o en zonas en que éstas no existan.
- Las redes horizontales colgadas tendrán una pendiente mínima del 1%.
Se procurará reducir su longitud al mínimo posible, debiendo evitar su instalación siempre que sea posible.
Se preverán registros en todos los cambios de dirección, y en los tramos rectos en número suficiente para poder acceder a cualquier posible obstrucción.
- Antes de la conexión a la red de saneamiento exterior deberá disponerse un pozo separador de hidrocarburos y lodos.
- En el caso de que no sea posible la conexión por gravedad al saneamiento municipal, se dispondrá un pozo de bombeo de las aguas residuales, cuya capacidad estará calculada para acumular el vertido de al menos dos B.I.E. y un aseo vertiendo durante dos horas.
- En el supuesto que exista afluencia de agua del nivel freático, se aforará durante la obra, y si su caudal fuera tal que el pozo de bombeo no pudiera acumular el aportado durante 24 horas se tendrá que instalar una bomba adicional automática de motor diesel.
- Los materiales utilizados deberán poder garantizar una total estanqueidad de la red de saneamiento.
- Se dotará a cada planta de un sistema de canaletas perimetrales y sumideros, capaces de evacuar por gravedad o por medios mecánicos el caudal de agua máximo previsto para la extinción de un incendio y para cualquier eventual entrada de agua por los muros perimetrales, tales como rotura de canalizaciones externas próximas.
- Se dotará también a cada planta de un mínimo de dos grifos que en ningún caso serán utilizados por baldeo de la planta o lavado de los vehículos, para lo que se colocará el cartel indicador oportuno.

8.4. VENTILACION Y DETECCION DE MONOXIDO DE CARBONO

Deberán tenerse presentes las exigencias recogidas en los siguientes documentos:

- Código Técnico de Edificación- Documento Básico SI. Seguridad en caso de Incendio. (CTE DB-SI)
- Código Técnico de Edificación- Documento Básico HS. Salubridad "Higiene, salud y protección del medio ambiente" (CTE DB-HS)

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

12

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	116/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcstudio@bcstudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



En cualquier caso, y siempre que no contravenga ninguna de las normativas anteriormente enumeradas, deberán cumplirse los siguientes aspectos concretos:

- En las zonas accesibles al público deberá asegurarse un nivel de ventilación mínimo de 7 renovaciones/hora del volumen de cada local.
El nivel de ventilación indicado podrá incrementarse si es necesario para garantizar que no se alcanzan las concentraciones máximas de CO establecidas por la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente.
En cualquier caso, cualquier estancia cerrada en el interior del aparcamiento deberá estar dotada de la correspondiente ventilación con una capacidad de 15 m³/h por metro cuadrado de superficie.
- El caudal total de ventilación exigido anteriormente se repartirá entre dos zonas con sus correspondientes dispositivos de ventilación, en cada planta, como mínimo.
- Los dispositivos de ventilación se dispondrán en la planta a la que sirvan y en cuartos separados para cada uno, y se situarán lo mas próximo posible al centro geométrico de la zona que correspondiente, y de forma que la diferencia entre las pérdidas de carga de los distintos ramales no exceda del 5%.
- Los locales destinados al grupo electrógeno y, en su caso, a las bombas diesel, dispondrán de ventilación natural independiente.
- Los vestíbulos de independencia de ascensores y escaleras dispondrán de ventilación natural separada de otros sistemas de ventilación, conectados al exterior, según la Ordenanza de Prevención de Incendios y resto de normativa vigente.
- Los huecos de evacuación de humos, se dimensionarán considerando 1 m² por cada 400 m² de superficie de aparcamiento por planta. La evacuación natural de humos deberá ser independiente para cada planta y se efectuará mediante patios de uso exclusivos, situándose preferiblemente en las zonas más altas, topográficamente, de cada planta.
- Existirá una detección automática de monóxido de carbono en servicio permanente que actuará sobre el sistema de ventilación mecánica cuando se sobrepase el límite máximo admitido y que quedará desconectada automáticamente en caso de incendios mediante conexión con la central de incendios.
- Los detectores de monóxido de carbono serán el tipo de aspiración continua, adaptándose a las normas UNE 23300 y 23301 y deberán estar homologados. Se dispondrán en un número no inferior a un equipo por cada 300 m² de superficie.
- La chimenea de salida de ventilación forzada deberá tener la salida de gases a una altura mínima desde la superficie pisable de 2,5 m, si la descarga de aire se efectúa en una zona peatonal, y estará protegida horizontalmente en un radio de la misma dimensión, que según lo aconsejen las necesidades se podrá variar aumentando o disminuyendo el primer parámetro y al contrario el segundo (definiendo un triángulo de protección con hipotenusa fija).
- Si la salida al exterior es en calzada de circulación de vehículos, se dispondrá con rejilla tipo "tramex" galvanizada. El mismo tratamiento se dará a las ventilaciones naturales.
- La salida de gases de la ventilación forzada deberá encontrarse, siempre, alejada 10 m de cualquier hueco o abertura de las fachadas de construcciones colindantes, y las del apartado anterior, de zona pisable por peatones más de 2,5 m.
- Estas rejillas se calcularán para una sobrecarga equivalente a la de la cubierta en que se encuentran integradas prestándose atención no solo a su resistencia sino también a su deformación y durabilidad.
- La chimenea de ventilación se dimensionará de forma que pueda evacuar simultáneamente los caudales de ventilación de al menos dos plantas, sin producir

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

13

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	117/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15

- velocidades de salida por rejilla que exceda de 4 m/sg. ni que en ningún caso la sobrepresión produzca el revoco del caudal de una zona a otra.
- Dispondrá la chimenea, en la planta más profunda de puerta de paso de hombre y escalera de pates protegida (3 x 1 ml) por su interior para permitir su mantenimiento.
- Los detectores de CO deben estar situados a una altura sobre el suelo que oscile entre 1,50 y 2,00 m. y en lugares representativos, en consecuencia, se colocarán en pilares o paredes y en ningún caso se colocarán en el techo.

8.5. ALUMBRADO

Las instalaciones de alumbrado deben cumplir, con carácter general, con los requerimientos recogidos en los siguientes documentos:

- Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión (REBT), y sus Instrucciones Técnicas Complementarias, aprobado en Agosto 2002.
- Código Técnico de Edificación- Documento Básico SI. Seguridad en caso de Incendio. (CTE DB-SI)
- Código Técnico de Edificación- Documento Básico SU-4. Seguridad frente al riesgo derivado de Iluminación Inadecuada (CTE DB-SU)
- Código Técnico de Edificación- Documento Básico HE-3. Eficiencia Energética en Instalaciones de Iluminación (CTE DB-HE)

Con carácter particular deben cumplir los siguientes aspectos:

El diseño y la distribución de luminarias, se realizará de manera que se consigan, con todas las luminarias encendidas, en el plano del suelo, como mínimo los siguientes niveles de iluminación:

- Calles de circulación 100 lux
- Áreas de aparcamiento 50 lux
- Rampas de acceso 500 lux

Se dispondrán los circuitos de alumbrado de manera que pueda mantenerse encendido de forma permanente un tercio (1/3) de las luminarias, repartidas de forma uniforme, siendo el encendido de los otros dos tercios (2/3) a demanda mediante pulsadores con temporizadores, distribuyendo los pulsadores en todos y cada uno de los accesos de peatones y los demás de tal forma que el recorrido desde cualquier punto del aparcamiento no sea superior a 30,0 m. El coeficiente de uniformidad, definido como el cociente entre la iluminancia mínima y la media, debe ser al menos de 0.4.

Las escaleras de acceso de peatones deben contar con un nivel mínimo de iluminación de 150 lux.

La iluminancia vertical de columnas, muros, etc. a 1,8 m. de altura sobre el suelo debe ser similar a la de los niveles horizontales antes indicados.

Las luminarias a utilizar deben ser tales que el Valor de Eficiencia Energética de la Instalación (VEEI) no supere el valor límite especificado por el CTE. En general las luminarias adecuadas tanto para las zonas de estacionamiento como para las de rodadura son las fluorescentes con equipo de encendido electrónico. Además, se dispondrá del alumbrado de emergencia recogido en las Normas Urbanísticas Vigentes, REBT y en el CTE DB-SU-4 y DB-SI.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	118/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



8.6. SEÑALIZACION

Se entiende por señalización, los elementos a instalar que, en forma de pictograma, ya sean con gráficos o textos, que den a los usuarios unas indicaciones precisas de la forma de actuar en distintas circunstancias. Por ello la señalización será de los siguientes tipos:

SEÑALIZACIÓN DE IDENTIFICACIÓN.

Para identificar el aparcamiento, se situará en las inmediaciones de rampa de entrada, un cartel en forma de panel, sobre poste con unas dimensiones de 1,20 m de alto por 0,80 m. de ancho, y su contenido como se indica en el modelo que facilitarán los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Sevilla.

En el frontal de cada una de las escaleras de acceso de peatones, se colocará un cartel, por encima de la puerta, y sin que sobresalga una de la porción opaca del peto de protección del hueco, con unas dimensiones de 1,2 m. de ancho por 0,60 m. de alto, según el modelo que facilitarán los Servicios Técnicos.

En el frontal de la rampa de acceso de vehículos se colocará un cartel, que también comparte señalización de ordenación de la circulación, y situado en forma similar a la descrita en las escaleras, sin sobresalir de la zona opaca, que tendrá una dimensión de 2,40 m. de ancho por 0,80 m. de alto, según el modelo que facilitarán los Servicios Técnicos.

SEÑALIZACIÓN Y ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN INTERIOR.

La Ordenación de la circulación en el interior del aparcamiento se proyectará y se señalizará de manera que los recorridos de los vehículos desde la entrada hasta las plazas y de las plazas a la salida sea los más cortos posibles y reduciendo a lo mínimo posible los tramos de doble sentido. La señalización vertical se situará colgada del forjado de techo y próxima a los pilares, con una dimensión máxima en altura de 30 cm y no irán situadas nunca en el centro del vial de circulación para no perjudicar el gálibo de la planta en que se esté aplicando.

Se señalizarán, de forma inequívoca, de manera que el usuario sepa en todo momento qué movimientos puede realizar con el vehículo.

La señalización horizontal en forma de pintura sobre el pavimento, al igual que la vertical, se adaptará en dimensiones, a la velocidad de circulación de los vehículos en su interior a 20 km/h a los efectos se facilitará modelo reducido a escala, por los Servicios Técnicos Municipales.

Como mínimo, se colocarán los que se definen: en el panel del frontal de rampa de entrada, indicando la velocidad máxima de 20 Km./h (TR.301), las de limitación de gálibo (TR.205), que indican el de 1ª planta y el de las restantes, así como la prohibición de su uso por los peatones (R-400 c).

En las rampas, se situarán en ambos extremos la (R-400 c), así como la de gálibo (TR.205) correspondiente la de entrada, y la de acceso prohibido en su extremo.

En los tramos o recorridos de doble dirección se colocará en cada extremo la señal de precaución (P-25).

En los pasos de carruajes, de entrada y salida de vehículos, se pintará sobre el bordillo o en el borde de la calzada una línea discontinua de color amarillo de 10 cm de ancho, así como se colocará a cada lado de la barbacana la señal de prohibido estacionar (R-308).

Se instalarán en los accesos a los aparcamientos dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida de la vía pública.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	119/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15

Los bordillos interiores de delimitación de áreas peatonales de uso exclusivo, así como de balizamiento de rampas se pintarán en bandas alternadas blancas.

Las preferencias de los movimientos, seguirá los mismos criterios del Reglamento de Circulación.

SEÑALIZACIÓN DE SEGURIDAD.

Se señalizará mediante pictogramas los caminos de evacuación de peatones, integrándolos en la iluminación de emergencia, así como mediante pictogramas autoluminiscentes, según las condiciones de las Normas UNE (20034, 23033, 20062, 20392) y la Norma UNE 1115 de Colores y Señales de Seguridad. Así mismo, se debe cumplir la Norma MI-BT-025.

Así mismo, se indicará en los accesos a recintos que no tengan salida tal contingencia, así como se señalizarán mediante pictogramas autoluminiscentes, la posición de las B.I.E., así como la de los extintores, según indica la el CTE DB-SI.

En el exterior, próximo al aparcamiento se colocará la señalización normalizada que identifique la posición del hidrante de bomberos.

OTRAS SEÑALIZACIONES.

Mediante pictogramas de texto, se indicará en los accesos a recintos donde exista motores y cuadros de control, la prohibición de acceso con personas que no tengan encomendadas tareas de mantenimiento o control. Se indicará, junto a los grifos, la prohibición de hacer uso para limpieza por baldeo y la prohibición de uso para lavado de los vehículos.

8.7. OTROS DISPOSITIVOS

Dispondrá de los siguientes:

- El local destinado a albergar el transformador, caso de exigirlo la compañía suministradora.
- El local destinado a albergar el grupo electrógeno o motobomba diesel, dispondrá de vestíbulo estanco, con puertas metálicas de cierre automático, será resistente al fuego, impermeable y se instalará una cortina de agua.
- Los cuartos de guardería, destinado al uso de las persona que realice las funciones de vigilancia, tantos como usos diferenciados se den, residentes y/o rotación, serán de uso exclusivo, debiendo tener una superficie mínima de 4,0 m², con un ancho mínimo de 1,50 m., y deberá estar dispuesto en sitio y forma que se tenga desde él la mayor visibilidad posible, sobre el mayor número de accesos al aparcamiento y especialmente, en el de residentes sobre la entrada de vehículos y en los de rotación sobre la salida.
- Será en este cuarto de guardería donde se sitúen los cuadros sinópticos que recojan los indicadores del funcionamiento de todas las instalaciones o repetidores de los que están situados en otros puntos, así como del control de accesos.
- Anexo al local de guardería, y accesible solo desde este último, se dispondrá de otro local destinado a recoger los elementos de control de funcionamiento de las instalaciones y cuadros generales que estará independizado del de guardería mediante elementos resistentes al fuego y con ventilación independiente.
- Se dispondrá de un espacio independizado de otros usos y compartimentado al fuego, y ventilado, en el que se pueda realizar almacenamientos de útiles y enseres propios de la actividad, tales como los cubos de basura, así como repuestos para el mantenimiento de las instalaciones, que podría ser utilizado como vestuario del personal.

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	120/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



- Las puertas de acceso de vehículos, serán preferentemente, salvo imposibilidad manifiesta, de accionamiento de corredera y arrastre por cremallera dotadas de dispositivos de seguridad antichoque con los vehículos y embrague antibloqueo, situando el accionamiento del motor eléctrico a la altura del centro de gravedad de la puerta.
- Las puertas de los accesos peatonales y de vehículos estarán dotadas de elementos de control que solamente permitan su apertura (en sentido de entrada para los peatones y ambos para los vehículos) a quien esté provisto de la llave correspondiente u otro soporte de autorización.
Por motivos de seguridad estas llaves o soportes de autorización serán de material resistente e indeformable y no podrán ser reproducidos o duplicados.
Contendrán códigos de identificación individual que puedan ser emitidos (alta) o bloqueados (baja) en cualquier momento.
Sin coste suplementario sobre el precio de venta del derecho de uso de la plaza se suministrará a los usuarios mando a distancia que permita el accionamiento de las puertas de los accesos de vehículos a razón de uno por plaza.
En el caso de plazas de dimensiones especiales se entregará uno por cada vehículo que pueda estacionarse en dichas plazas.
- El equipo de control dispondrá de sistema antifraude y permitirá la conexión, directa o vía módem, a un ordenador de gestión, en el caso de los aparcamientos de rotación.
- En una de las rampas de acceso de vehículos y en el exterior del recinto del aparcamiento se dispondrá, dentro de un armario de uso exclusivo para bomberos, unos interruptores de mando del sistema de ventilación forzada que permitan su conexión o desconexión con supremacía sobre la actuación, a este respecto, del sistema de detección de incendios.
- Las zonas de uso rotacional dispondrán necesariamente de los siguientes dispositivos:
 - o Vigilancia por medio de cámaras de circuito cerrado de televisión que controlen tanto los accesos peatonales y de vehículos como las zonas de aparcamiento sin permitir áreas no vigiladas.
 - o Los accesos de vehículos contarán con puertas convencionales como las definidas más arriba para cierre nocturno y con barrera para uso diurno. Ambos sistemas se accionan con los mecanismos generales de acceso del usuario.

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

17

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	121/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



**CARMOCON, S.A.**
Empresa ConstructoraC/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15**9. AVANCE DE PRESUPUESTO.****APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO ROTACIONAL EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES.
(SEVILLA)**

CAPÍTULO 1	TRABAJOS PREVIOS, DESVÍOS Y DEMOLICIONES	290.000,00
CAPÍTULO 2	MOVIMIENTO DE TIERRAS	470.000,00
CAPÍTULO 3	CIMENTACION Y ESTRUCTURA	4.500.000,00
CAPÍTULO 4	SANEAMIENTO Y DRENAJE	115.000,00
CAPÍTULO 5	IMPERMEABILIZACION	200.000,00
CAPÍTULO 6	ALBAÑILERIA	123.000,00
CAPÍTULO 7	REVESTIMIENTOS	180.000,00
CAPÍTULO 8	CARPINTERÍA METÁLICA, CERRAJERÍA Y VIDRIOS	60.000,00
CAPÍTULO 9	PINTURAS	25.000,00
CAPÍTULO 10	FONTANERIA	25.000,00
CAPÍTULO 11	INSTALACION ELECTRICA	295.000,00
CAPÍTULO 12	ALUMBRADO	60.000,00
CAPÍTULO 13	INSTALACIÓN CONTRAINCENDIOS	95.000,00
CAPÍTULO 14	VENTILACION. DETECCION Y EXTRACCION DE CO	285.000,00
CAPÍTULO 15	ASCENSORES	50.000,00
CAPÍTULO 16	URBANIZACIÓN	2.600.000,00
CAPÍTULO 17	SEGURIDAD Y SALUD	110.215,00
CAPÍTULO 18	GESTIÓN DE RESIDUOS	148.682,90
CAPÍTULO 19	CONTROL CALIDAD, EST. GEOTÉCNICO Y AUSCULTACIÓN	90.000,00

TOTAL EJECUCION MATERIAL:	9.721.897,90 €
19% GG y BI:	1.847.160,60 €
TOTAL	11.569.058,50 €

TOTAL PRESUPUESTO BASE LICITACIÓN SIN IVA:	11.569.058,50 €
21% IVA	2.429.502,29 €
TOTAL	13.998.560,79 €

TOTAL PRESUPUESTO BASE LICITACIÓN IVA INCLUIDO:	13.998.560,79 €
--	------------------------

Asciende el PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN IVA INCLUIDO a la cantidad de:

**13.998.560,79 TRECE MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS
SESENTA EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS**Para un total de 249 plazas, implica una repercusión de ejecución material de 39.043,77€ y una
repercusión de ejecución por contrata (IVA excluido) de 46.462,08€ por plaza.

Sevilla, Abril de 2.025

Fco. Javier Bernal Serrano
I.C.C.P. Redactor

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

18

Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	122/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





CARMOCON, S.A.
Empresa Constructora

C/ Carlos de Cepeda 2, mód 204
Sevilla C.P.41005
e-mail: bcestudio@bcestudio.net
Tel/Fax: 954.41.38.15



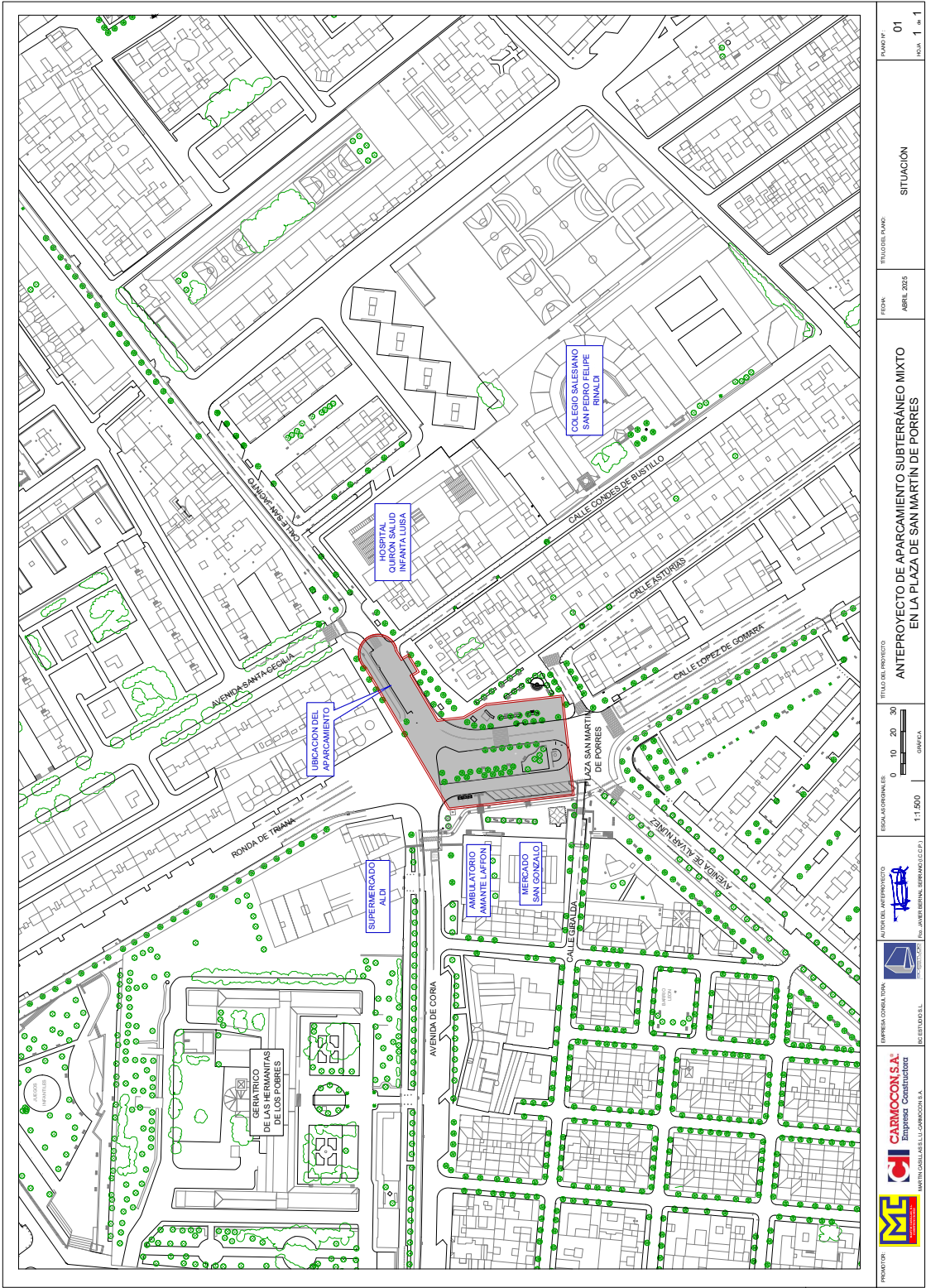
10. PLANIMETRIA.
- 01.- SITUACION DE LA PROPUESTA
- 02.- ESTADO ACTUAL
- 03.- SERVICIOS AFECTADOS
- 04.- DEFINICION GEOMETRICA DEL APARCAMIENTO
- 05.- URBANIZACIÓN EN SUPERFICIE

ANTEPROYECTO DE APARCAMIENTO EN PLAZA SAN MARTÍN DE PORRES

19

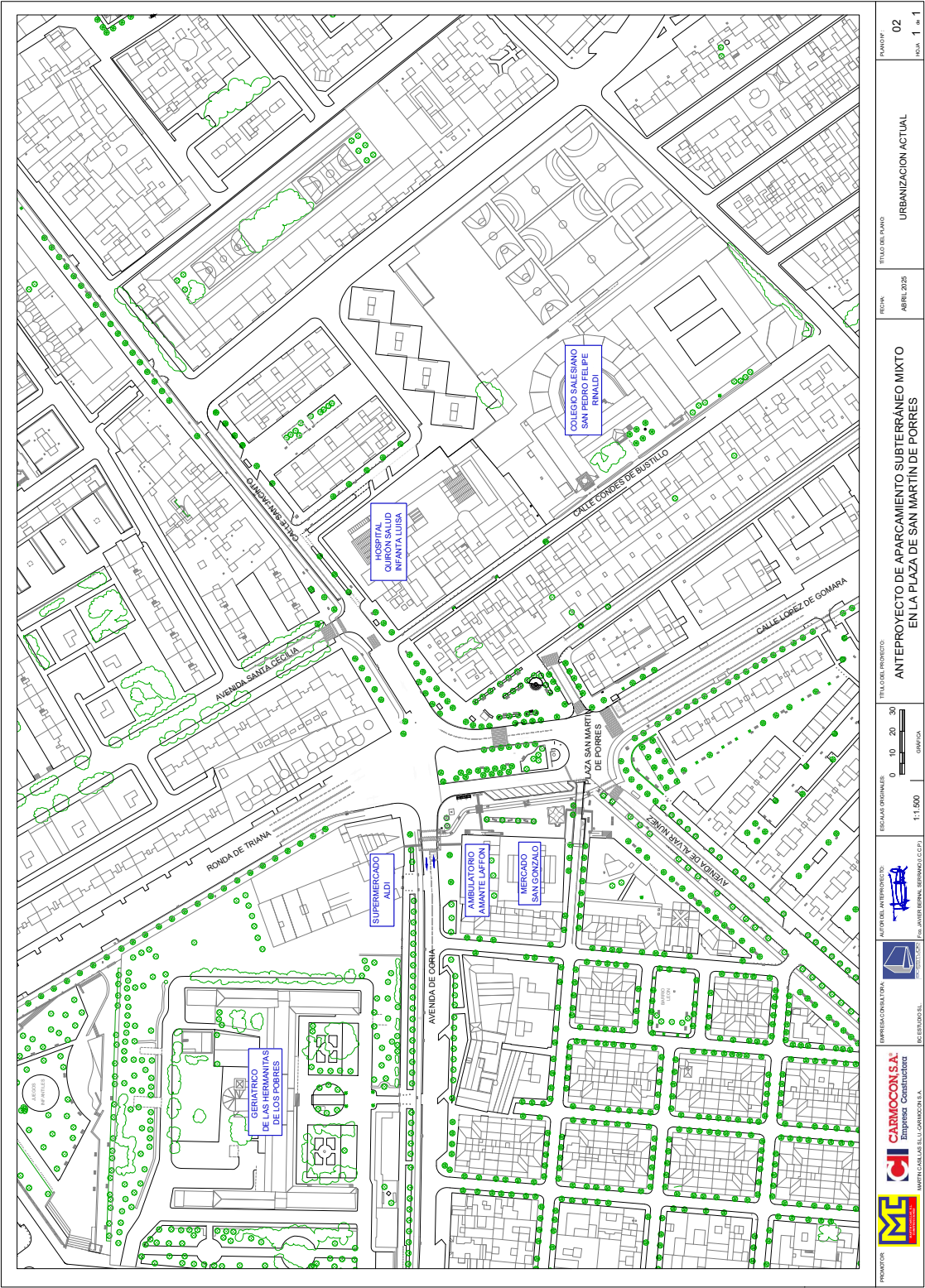
Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	123/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGA==		





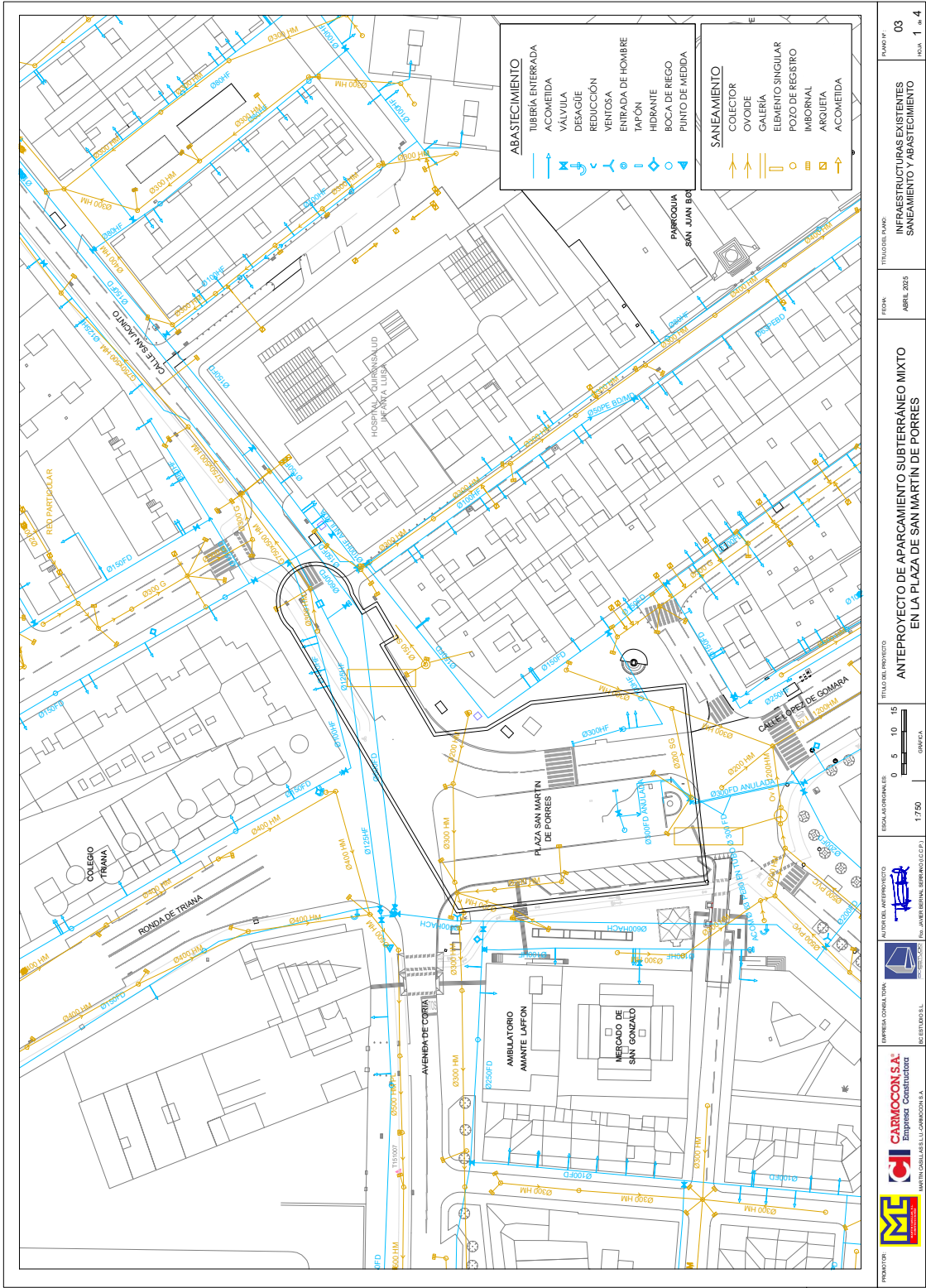
Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	124/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





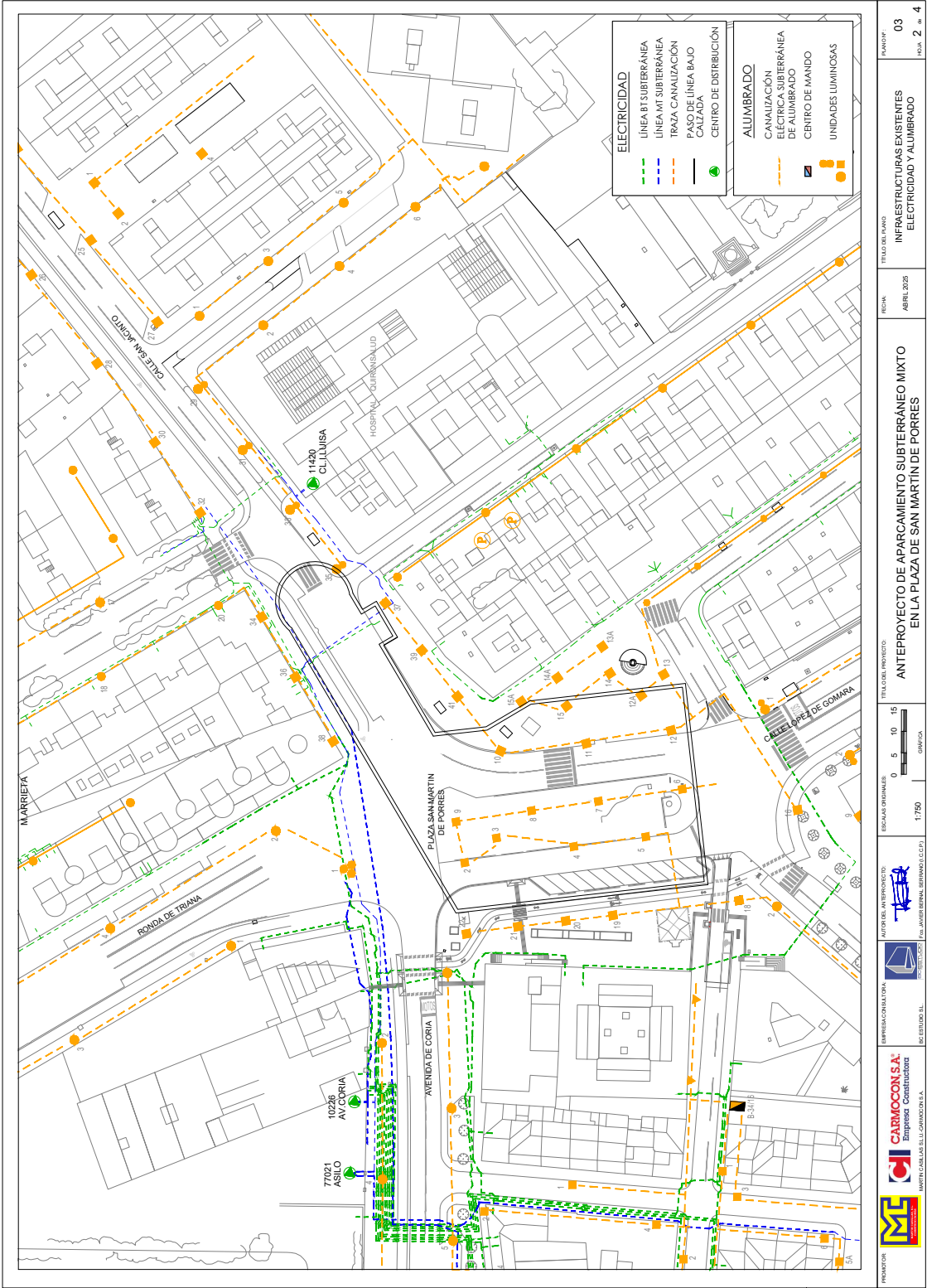
Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	125/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





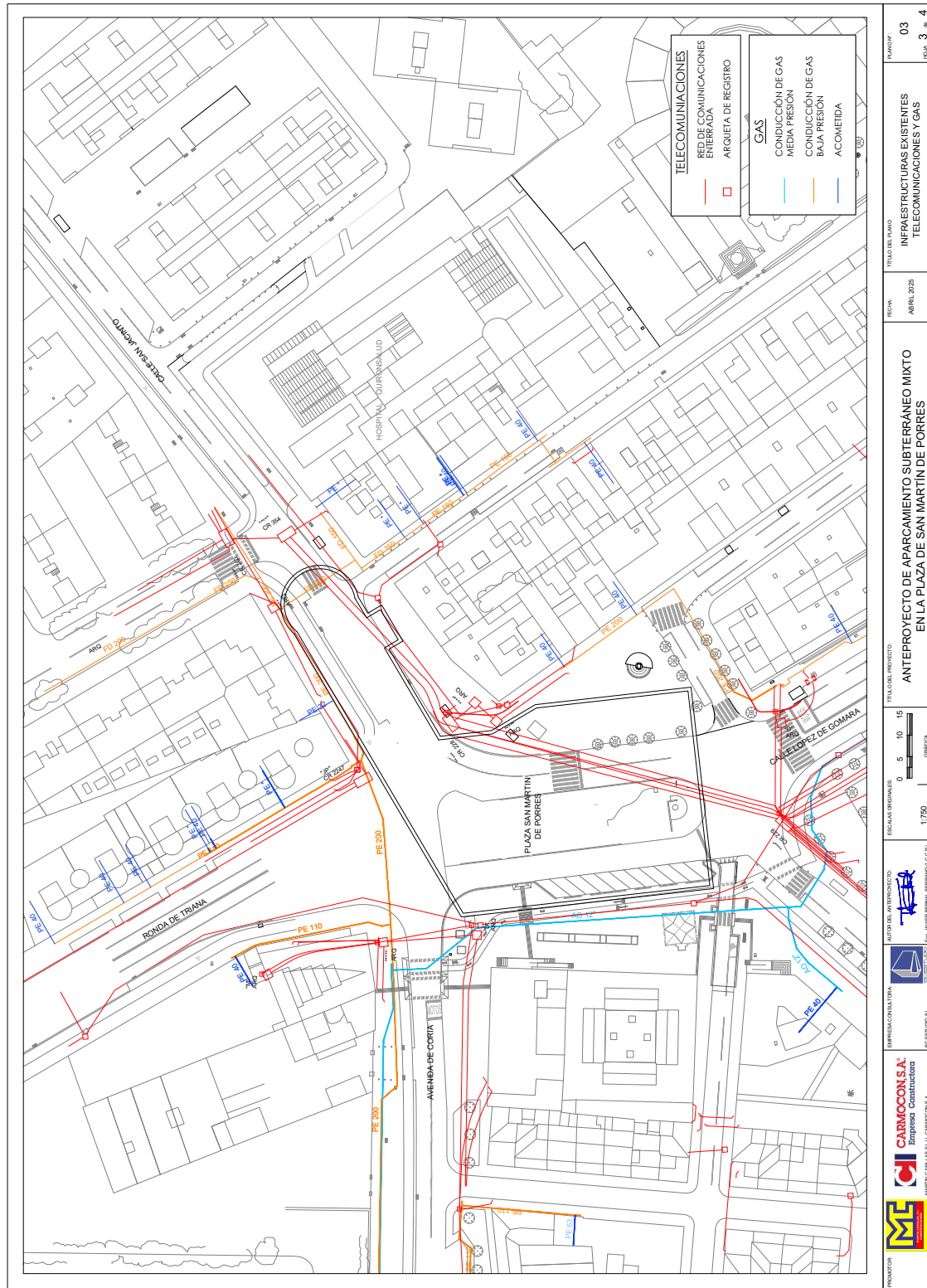
Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	126/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		





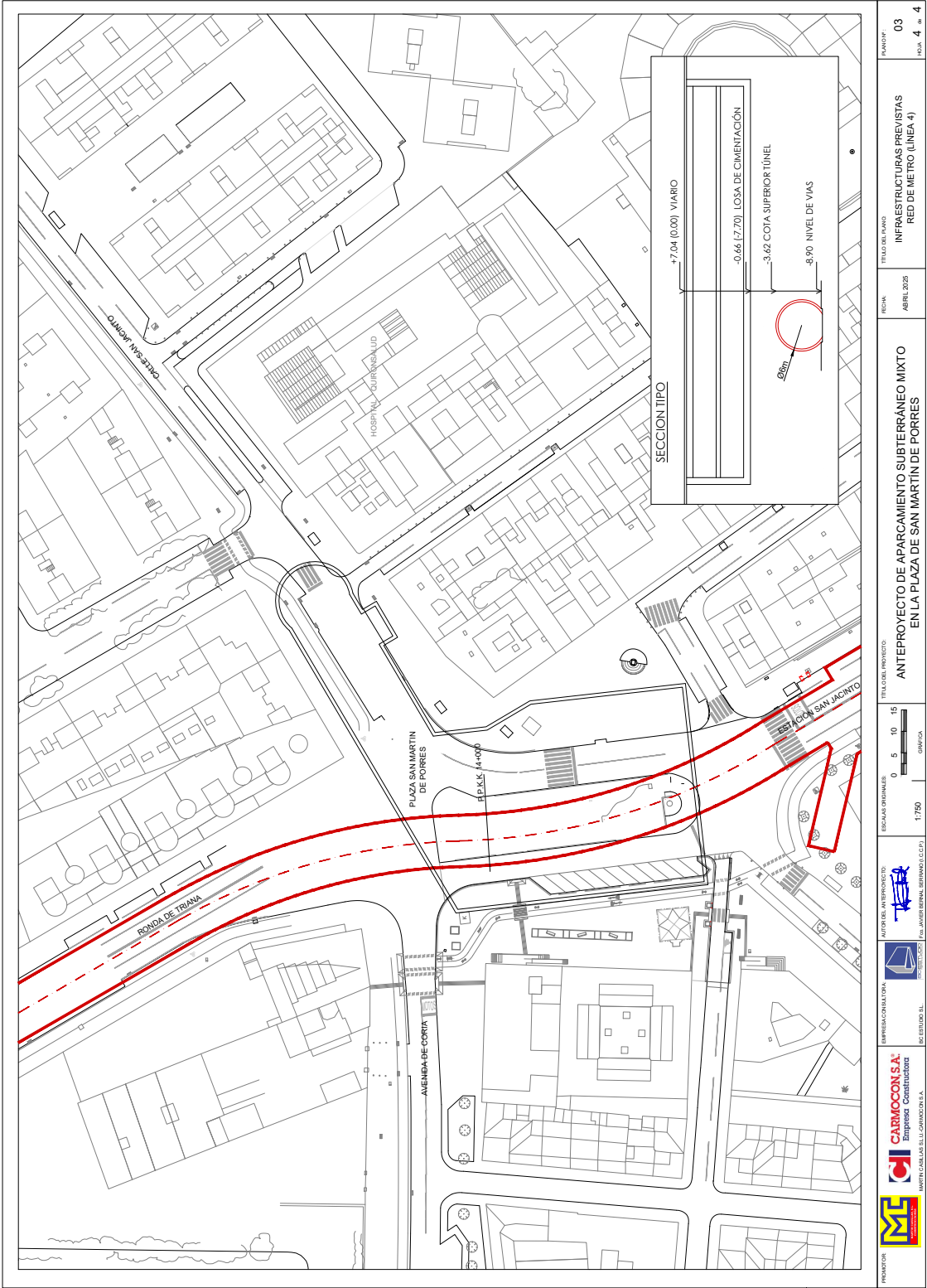
Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	127/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	128/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkWeIGAw==		





Código Seguro De Verificación	IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	129/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzglwLxnyU46bsUkweIGAw==		



TIPO	DIMENSIONES (en metros)	SUPERFICIE INDIVIDUAL	CANTIDAD
T1	2,80 x 5,00	13,00 m ²	111 UDS.
T2	2,80 x 5,00	13,00 m ²	4 UDS.
T3	3,70 x 5,00	18,50 m ²	3 UDS.
T3e	3,70 x 5,00	18,50 m ²	1 UDS.
MT	2,50 x 1,50	3,75m ²	8 UDS.

TOTAL SÓTANO 1: 119 PLAZAS

1. ASCENSOR
2. NÚCLEO DE COMUNICACIONES VERTICALES
3. VESTIBULO DE INDEPENDENCIA
4. CUARTOS DE VENTILACION FORZADA
5. CAMARA BUFA
6. RAMPA DE COMUNICACION RODADA
7. CUARTOS DE INSTALACIONES
8. CONTROL
9. ASESOS

TIPO	SUPERFICIE INDIVIDUAL (m ² persona)	CANTIDAD
T1	2,60 x 5,00	13,00 m ²
T2	2,60 x 5,00	13,00 m ²
T3	3,70 x 5,00	18,50 m ²
T3a	3,70 x 5,00	18,50 m ²
MT	2,50 x 1,50	3,75 m ²

PLAZAS TOTAL APARCAMIENTO

TOTAL 249 PLAZAS

DOTACION	MINIMO (p.e.0.1)	PROYECTO
P.L.2.2.5 GRABADOS (2.60x5.00m)	TOTAL ALAMBRADO REDUCCION	235 (2.60x5.00m)
P.L.2.2.5 MUNICIPIO ALDO (3.70x5.00m)	1 casa 40 7	7 (3.70x5.00m)
P.L.2.2.5 ELECTRICAS (2.60x5.00m)	1 casa 40	7 (2.60x5.00m)
P.L.2.2.5 VEHICULOS DOS VENTAS	1 casa 10 25	25 (1.50x2.50m)

NOTA:

Tipo	Dimensiones (en metros)	Superficie Individual	vehículo eléctrico
T2	2.60 x 5.00	13.00 m2	5 UDS.
T3e	3.70 x 5.00	18.50 m2	2 UDS.

TE-08-ME6	T2
-----------	----

PLAZA V

 PLAZA PARK

PLAZA PREVISIÓN VEHÍCULO ELÉCTRICO



MARTIN CASTILLO S.L.U.-CAMPOON S.A.

BOEHRINGER MANNHEIM S.p.A.

Prof. JAVIER BERNAL, SECRETARIO

1:350	GRATICA
-------	---------

1

N LA PLAZA DE SAN MARTIN DE PORRES

--	--

DISTRIBUCION Y FLUJOS

Nov 1 de	
----------	--

digest



Código Seguro De Verificación	IzgiwLxnyU46bsUkWeIGAw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Andres Salazar Leo	Firmado	11/12/2025 19:55:09
Observaciones		Página	130/132
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/IzgiwLxnyU46bsUkWeIGAw==		



