

Enric Daniel
Ollé Bidó - DNI
39895905J
(TCAT)

Aprobat
definitivament per
acord del Ple de
l'Ajuntament de
data 01-10-2025
2025.11.05 14:17:04
+01'00'

SERVEIS TÈCNICS MUNICIPALS - PLANEJAMENT
SECCIÓ DE PLANIFICACIÓ I GESTIÓ ESTRATÈGICA DE CIUTAT



AJUNTAMENT DE SALOU



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT
PER LA DEFINICIÓ DELS USOS I CONDICIONS
D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI
SITUADA L'AV CARLES BUIGAS, C DE
TORREMOLINOS I AV DEL PLA DE MASET.



Signatura electrònica
Firma electrónica

Cap de Secció de
Planificació i Gestió
Estratègica de la Ciutat
Elena Mas Salguero
19-09-2025 13:34



Signatura electrònica
Firma electrónica

Arquitecte Municipal
- Cap del Servei
Tècnic
d'Arquitectura
Lluís Serra Solé
17-09-2025 14:02
6/2024

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

El present document de Pla Especial Urbanístic d'assignació d'usos i de determinació de les condicions d'edificació de la parcel·la situada entre l'Avinguda Carles Buigas, Carrer de Torremolinos i Avinguda Pla de Maset, es redacta en base al *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* (TRLR), el vigent Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU) i el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (RLU) i segons el que especifica el Pla Director Urbanístic del Centre Recreatiu i Turístic, aprovat definitivament el 29 de desembre de 2016 i publicat al DOGC núm. 7277, de 30 de desembre de 2016 (PDU CRT) i Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou (POUM), aprovat definitivament en data 1 de d'octubre de 2003 per la Comissió Territorial d'Urbanisme i Publicat al DOGC el 19 de desembre de 2003.

D'acord amb el que estableix l'art. 94 RLU, els Plans Especials urbanístics estan integrats per la documentació escrita i gràfica adequada a llur naturalesa i finalitat. En qualsevol cas, hauran de contenir una memòria descriptiva i justificativa de la necessitat i conveniència del pla i de l'ordenació que aquest preveu i els plànols d'informació i d'ordenació que corresponguin.

Per tant, els documents que integra el present Pla Especial Urbanístic (PEU) son els següents:

A- MEMÒRIA

1 MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA DE LA NECESSITAT DEL PLA ESPECIAL

- 1.1 INTRODUCCIÓ
- 1.2 ÀMBIT
- 1.3 OBJECTE DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC
- 1.4 JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT I CONVENIÈNCIA DE LA PROPOSTA
- 1.5 MARC LEGAL
- 1.6 DOCUMENTACIÓ ADEQUADA A LA FINALITAT, CONTINGUT I ABAST DEL PLA ESPECIAL

2 MEMÒRIA DE L'ORDENACIÓ

- 2.1- DETERMINACIONS DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC
- 2.2- DOCUMENTACIÓ INDICATIVA DEL PROJECTE DE L'EDIFICI A IMPLANTAR AL CARRER DE TORREMOLINOS A SALOU. (ANNEX 1)

B- NORMATIVA URBANÍSTICA

C- DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

- 1. Plànol de situació
- 2. Plànol d'emplaçament
- 3. Plànol d'ordenació

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

D- ANNEXES

ANNEX 1. DOCUMENTACIÓ INDICATIVA DEL PROJECTE DE L'EDIFICI A IMPLANTAR
AL CARRER TORREMOLINOS A SALOU

ANNEX 2. DOCUMENTACIÓ ECONÒMICA

ANNEX 3. PERSPECTIVA DE GÈNERE

ANNEX 4. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA PARCEL·LA
MUNICIPAL QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A
L'AV. CARLES BUIGAS, C TORREMOLINOS I L'AV. PLA DE MASET DEL
MUNICIPI DE SALOU. MAIG 2025

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

A- MEMÒRIA

1- MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA DE LA NECESSITAT DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

1.1- INTRODUCCIÓ

En virtut del Projecte de reparcel·lació del Subsector-2 del Centre Recreatiu i turístic CRT, aprovat definitivament en data 22 de setembre de 2006 es va inscriure a nom de l'Ajuntament, la finca registral núm. 65440 situada entre el carrer de Torremolinos i l'Avinguda Carles Buigas, i de Ref. Cad. 5184102CF4458C0001SD.

Es tracta d'un solar provinent de la cessió obligatòria i gratuïta del desenvolupament urbanístic del Subsector-2 del Pla Parcial del Centre Recreatiu i Turístic CRT, aprovat definitivament el 2 de febrer de 2006 (DOGC núm.4639, de 23 d'abril de 2006).

L'esmentat Pla parcial, va classificar el terreny com a sòl Urbà i el va qualificar d'EQUIPAMENT COMUNITARI, (EQ), sense concretar-ne l'ús.

En data 29 de desembre de 2016 s'aprova definitivament el Pla Director Urbanístic del CRT (DOGC núm. 7277, de 30 de desembre de 2016) amb la finalitat d'aprovar una reordenació global de l'àmbit del CRT, que es concreta en la determinació de la superfície del sòl i l'edificabilitat dels espais destinats a complexos turístics integrats (CTI).

Aquest PDU 2016 deroga el Pla Parcial del Subsector 2, abans esmentat, si bé manté la classificació i la qualificació del terreny de Sistema d'equipaments comunitaris, amb clau SE, també sense concretar-ne l'ús.

És en el Capítol 4 del PDU esmentat, Sistema d'equipaments comunitaris (SE), que determina el següent:

"...

Article 37. Definició dels usos i condicions d'ordenació

1. Per a la definició dels usos i condicions d'edificació del sistema d'equipaments comunitaris, clau SE, cal tramitar un pla especial urbanístic d'acord amb la normativa aplicable en cadascun dels municipis.

..."

És per tant el present Document de Pla Especial Urbanístic que es redacta, per tal d'assignar els usos, de determinar les seves intensitats, i de justificar-ne la necessitat.

Pel que fa a la normativa aplicable s'està tramitant MP POUM 117 referent a la regulació dels usos del sistema d'equipaments comunitaris.(Aprovació inicial en data 25-09-2024)

L'esmentada MP POUM afecta directament al present Pla Especial, en la mesura que introdueix, entre d'altres, l'ús de servei de transport, i determina la dimensió i proporció de les activitats complementàries permeses. És per l'anterior que tot i que ambdues figures de planejament es tramiten simultàniament l'aprovació i vigència del Present Pla Especial quedarà supeditada a l'aprovació definitiva de la MP POUM 117.

Per tal de mantenir una coherència amb els expedients a tràmit, val a dir que quan es faci esment en el present document als articles del POUM que regulen el sistema d'equipaments (Arts. 122-128) no es fa referència a l'articulat vigent, sinó a les prescripcions de l'articulat que resultarà de l'aprovació de la MP POUM 117 que serà aplicable, un cop es publiqui i entri en vigor.

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET

1.2- ÀMBIT

El solar és de titularitat pública i està situat al sud-est del municipi de Salou, a l'extrem est del nucli urbà. Limita per la part nord amb l'Avinguda Pla de Maset, per la part sud amb l'Avinguda de Carles Buigas, per la part est, amb el carrer de Torremolinos i per la part oest, amb una altra finca de titularitat pública, qualificada d'espai lliure públic, zona verda.



El terreny és de forma pràcticament rectangular i té una superfície de 7.887 m².

En l'actualitat està asfaltat i hi existeix un aparcament en superfície.

El terreny està situat al punt final de l'Avinguda de Carles Buigas, un dels carrers de màxima concentració del Salou- turístic, i limita amb carrers perifèrics del casc urbà.

1.3- OBJECTE DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

El present document té la consideració de Pla Especial urbanístic de desenvolupament de les previsions del planejament urbanístic general, previst a l'article 67.1.d) TRLUC, per al desenvolupament del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris i es redacta amb l'objecte de concretar els usos i les condicions d'edificació de la parcel·la de titularitat municipal, situada en sòl Urbà, qualificada pel PDU del CRT de sistema d'EQUIPAMENT (SE), sense assignar cap ús concret.

Tant l'art. 37.1 del PDU del CRT, com l'art. 127.1 del POUM de Salou, estableixen la necessitat de tramitar un Pla Especial urbanístic que concreti els usos, i també determini el paràmetres urbanístics i la titularitat de l'equipament.

És objecte del present document assignar a la parcel·la de titularitat municipal, els següents usos d'equipament comunitari:

- Serveis de transport, clau 9T, definit a l'art. 124.10 del POUM.
- Centre públic, clau 9Cp, definit a l'article 124.1 del POUM.

L'article 127.3 del POUM, especifica també que el Pla Especial ha de justificar, pel que fa als usos complementaris dels equipaments comunitaris, el seu percentatge, la seva compatibilitat, dimensió i proporció, no podent superar el 45% del sostre de l'equipament.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

El present PEU, proposa com a usos complementaris, els usos de bar, restauració i comercial

1.4- JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT I CONVENIÈNCIA DE LA PROPOSTA

Des del punt de vista de la mobilitat, precisat amb les accions del Pla de Mobilitat Urbana sostenible de Salou, aprovat en data 27-07-2022, es fa visible la presa de consciència, sobre la necessitat de pacificar els nuclis de les Ciutats, la qual cosa, cal dir, ha comportat a totes les ciutats, la potenciació dels pàrquings dissuasius.

En base a l'anterior, l'Ajuntament de Salou, l'any 2020, va acordar transformar l'Avinguda de Carles Buigas, un dels eixos més importants del Salou turístic, en una zona per a vianants

La primera fase de l'obra es troba ara executada i la segona està previst que finalitzi en data febrer de 2025.

La transformació de la primera fase de l'esmentat Carrer en zona per a vianants, ha provocat una afectació important pel que fa a la mobilitat de la zona. Específicament la mobilitat rodada, tant pel que fa al vehicle privat, com al transport públic, i les mercaderies que s'han hagut de desviar per altres indrets causant una important problemàtica a la mobilitat general i als avituallaments, (zones de carrega i descarrega) als comerços, i restauració, donada la densitat d'establiments a la zona en funcionament durant la temporada estival.

Sent a més, que els últims anys s'ha observat un important increment de turisme amb vehicle rodat, s'ha produït un augment en la demanda per part dels ciutadans de disposar d'un Servei de Transport a la zona.

El solar objecte del present Pla Especial, està situat a l'extrem est de l'esmentada Avinguda de Carles Buigas, a un extrem del nucli de població, comunicat amb els eixos principals del municipi, Avinguda de Pompeu Fabra, Avinguda de les Pedreres i Avinguda del Pla de Maset, i per tant, és la ubicació idònia per la construcció d'un edifici que pugui satisfer les necessitats de servei al ciutadà de transport, tant de viatgers com de mercaderies.

El present document, proposa per tant, assignar l'ús de Servei de transport, que segons l'Art. 124.10 del POUM, té la següent definició:

"...

10. Estacions i cotxeres d'autobusos, taxis i vehicles públics i privats, centres d'emmagatzematge, de recollida i lliurament de paquets de comerç electrònic, de mobilitat de viatgers, punts de recàrrega elèctrica i espais per estacionament de bicicletes i vehicles, vehicles de mobilitat personal, de caravanes i autocaravanes, espais reservats per a operadors de lloguer de vehicles o de serveis de vehicles compartits i altres centres destinats a prestar serveis de transport..

..."

Es pretén la construcció d'un edifici amb ús majoritari de serveis de transport i amb menor intensitat s'admet l'ús de centre públic, ambdós usos propis del sistema d'equipament comunitari. Com a usos complementaris, s'admeten el comercial, bar i restauració.

L'ús de servei de transport, integra serveis que s'adeqüen a les característiques de la nova mobilitat sostenible i als requeriments de serveis propis vinculats a la mobilitat, que poden anar des de punts de recàrrega elèctrica i espais segurs per deixar-hi la bicicleta, vehicles de mobilitat personal o les caravanes i autocaravanes a la temporada d'hivern, espais

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

reservats per a operadors de lloguer de vehicles o de serveis de vehicles compartits, fins a consignes per recollir paquets del comerç electrònic.

L'ús de servei de transport contribueix a la reducció del trànsit i les emissions contaminants generades per la distribució urbana de mercaderies (DUM) de l'última milla, gràcies a la instal·lació d'espais 'click and collect', on la ciutadania podrà recollir i retornar la paqueteria les 24 hores del dia. També podrà disposar de punts de micro-distribució, és a dir, petits espais d'emmagatzematge des d'on els operadors de distribució podran repartir mercaderies als barris dels entorns fent ús de vehicles sostenibles.

La principal demanda urbana de serveis de transport de mercaderies i logística prové dels establiments comercials, entre els quals sobresurt el sector d'hoteleria i gastronomia que requereix d'aprovisionament diari, pel que la ubicació en aquest terreny d'un centre de transport, que anirà més enllà d'un simple aparcament, serà idoni, ja que és el barri a on es concentra la major part d'hotels, bars i restaurants del municipi, els qual funcionen principalment a la temporada estival.

Ambdós sistemes, el de mobilitat de viatgers i el de mobilitat de mercaderies, han de conviure a les ciutats, compartint viari i espai públic. Les Administracions Públiques locals són les encarregades de fer polítiques municipals, regulacions urbanes, plans de transport urbà, incentius sensibilització, difusió i promoció, regulació de vehicles, etc., a més de tenir lideratge per a aconseguir la integració i consens entre els actors implicats per a que la DUM es desenvolupi de manera positiva.

És en aquesta zona a on té veritable sentit la implantació d'un centre d'aquestes característiques que desenvolupi un ús de servei de transport que vagi més enllà del simple ús d'aparcament de vehicles, tenint en compte, per una banda, que la transformació com s'ha dit en zona de vianants de l'Avinguda de Carles Buïgas, que s'està executant, ha disminuït considerablement les places d'aparcament i, per una altra, que és la zona a on més es concentra l'activitat turística del municipi, amb gran demanda de zones de distribució de mercaderies.

Es tracta d'una veritable solució de mobilitat amb valor afegit, que dona resposta a nous hàbits i necessitats socials, la qual cosa, tenint en compte com s'ha dit abans el caràcter encara estacional del turisme al nostre municipi, pren especial rellevància, podent donar un ús polivalent a aquest terreny, de manera que s'optimitzi al màxim el seu rendiment i funcionalitat, complint, així mateix, amb el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible, previst a l'article 3 TRLUC.

Donat que Salou és un destí turístic, avui en dia, de caràcter estacional, la demanda més creixent de places d'aparcament és durant els mesos de maig a octubre, amb especial intensitat des del 15 de juny al 15 de setembre, motiu pel qual durant aquests mesos el funcionament estimat de l'edifici serà majoritàriament d'aparcament.

Amb la incorporació dels altres serveis de mobilitat es permet que la resta de mesos de l'any (novembre-abril) aquest edifici es pugui fer servir amb una certa rendibilitat, de manera que es pretén un ús híbrid i flexible de l'equipament.

Pel que fa a l'ús de centre públic, es preveu la possibilitat que, donada la ubicació i dimensió de l'equipament, es pugui reservar algun espai per a l'Administració destinat a Serveis urbans, seguretat, ambientals, definits a l'Art. 124 del POUM com Equipament comunitari de Centre públic, clau 9 Cp.

Així mateix els usos complementaris que s'introdueixen tenen per finalitat dinamitzar l'equipament i complementar l'activitat comercial de la zona. Aquests usos seran el de bar,

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

restaurant i comercial, en una proporció inferior al 45% del sostre de l'equipament, amb la possibilitat de situar-se en planta baixa i planta pis.

És per aquest motiu que es justifica la definició l'ús de servei de transports amb la possibilitat de usos complementaris, de forma que es pugui destinar a altres finalitats, de manera híbrida i flexible, durant tot l'any i especialment, els mesos en que la demanda d'aparcament sigui més baixa, oferint el màxim servei a la ciutadania.

1.5- MARC LEGAL

LEGISLACIÓ APLICABLE

- El Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text Refós de la Llei d'Urbanisme estableix els supòsits per a la redacció dels plans especials urbanístics i en determina les especificitats, concretament la article 67.1, estableix:

Article 67

Plans especials urbanístics de desenvolupament

1. En desenvolupament de les previsions del planejament territorial o del planejament urbanístic general, es poden aprovar plans especials urbanístics si son necessaris per a assolir les finalitats següents:

...

d) El desenvolupament del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris. Si el planejament urbanístic general no ho fa, poden concretar l'ús de l'equipament comunitari i la titularitat pública o privada.

- El Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, disposa en relació als plans especials urbanístics, segons l'article 92.2.c, el següent:

Secció sisena

Plans especials urbanístics

Article 92

Disposicions generals

...

92.2 Els plans especials urbanístics no previstos pel pla d'ordenació urbanística municipal han de justificar la necessitat de llur formulació i llur compatibilitat amb el planejament urbanístic general. A aquests efectes, es consideren compatibles amb el planejament urbanístic general, i no requereixen la seva modificació prèvia:

...

c) Els plans especials que modifiquin el destí concret dels terrenys qualificats pel planejament urbanístic general com a sistemes urbanístics d'equipaments comunitaris, o el seu caràcter local o general, tot mantenint la qualificació com a sistema d'equipaments comunitaris.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

PLANEJAMENT URBANÍSTIC

- El PDU del CRT 2016, com s'ha dit, remet a la figura de Pla Especial Urbanístic per tal de concretar els usos de la parcel·la, segons l'Article 37 abans esmentat:

" ...

Article 37.

Definició dels usos i condicions d'ordenació

1. Per a la definició dels usos i condicions d'edificació del sistema d'equipaments comunitaris, clau SE, cal tramitar un pla especial urbanístic d'acord amb la normativa aplicable en cadascun dels municipis.

..."

- POUM. Articles 122-128 en modificació. MP117 "Proposta de Modificació Puntual del POUM referent a la regulació dels usos del sistema d'equipaments comunitaris. (Clau 9)":

Art.122 Definició

1. El sistema urbanístic d'equipaments comunitaris comprèn els centres públics, els equipaments de caràcter religiós, cultural, docent, esportiu, sanitari, assistencial, de serveis tècnics i de transport, d'allotjament dotacional i els altres equipaments que siguin d'interès públic o d'interès social. (Art. 34.5 TRLU)
2. Inclou els sòls que es dediquen a usos col·lectius al servei dels ciutadans. Els equipaments podran ser de titularitat pública o privada, i podran construir-se segons les regulacions previstes per aquestes Normes.
3. En els plànols d'ordenació els sòls adscrits a aquest sistema es qualifiquen amb la clau 9. A més, la clau de sistema també distingeix entre els existents i els projectats, entenent com a projectats aquells el sòl dels quals encara no és de titularitat pública.

Art.123 Definició dels usos

Els sòls destinats a equipaments comunitaris, amb les edificacions, instal·lacions, i resta de serveis sobre els mateixos es classifiquen en els tipus següents:

Cp, centre públic
R, religiós
SCu, sòcio-cultural
Do, docent
Es, esportiu
Sa, sanitari-assistencial
St, serveis tècnics
CF cementiri Funerari
AD, allotjament dotacional
T, servei de transport
DE, Desenvolupament econòmic
RC, Recerca
Ps, altres d'interès públic o d'interès social

Art.124 Tipus d'equipaments

Els sòls destinats a equipaments comunitaris, amb les edificacions, instal·lacions i resta de serveis comprenen:

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

1. Centres públics. (Clau 9 Cp) Comprèn els edificis de titularitat pública destinats al servei de la comunitat, dintre aquesta categoria s'inclou:

- Centres administratius. Aquest ús inclou centres d'oficines i serveis de l'Administració pública.
- Serveis urbans. Aquells destinats a dotar dels serveis necessaris al municipi, com son el magatzem de la brigada i el dipòsit municipal de vehicles.
- Serveis de seguretat. Inclou instal·lacions centres dels cossos de defensa, seguretat i emergències.

Abastament. Comprèn edificis l'activitat principal dels quals sigui la de mercat, escorxadors públics, altres centres de proveïment.

- Serveis ambientals. Centres de reutilització, deixalleria, reciclatge i gestió de residus, centres de neteja i manteniment de l'espai públic, aules ambientals i altres instal·lacions ambientals d'interès públic o social.
- Altres ...

2. Religios. (Clau 9R)

Centres destinats a l'exercici col·lectiu d'activitats de culte, de conformitat amb la legislació vigent en aquesta matèria. Inclou monestirs, seminaris i altres centres equivalents

3. Sòcio-Cultural. (Clau 9SCu) Aquest ús inclou tots els edificis i terrenys l'objectiu dels quals és la difusió de la cultura, entesa aquesta en totes les seves vessants. Centres cívics, casals, ludoteques, arxius, biblioteques i altres centres destinats a promoure la cultura i les arts com ara museus, teatres, auditoris, espais d'arts visuals i centres culturals polivalents, centres d'interpretació dels valors naturals, culturals, històrics i patrimonials, de conformitat amb la normativa vigent en matèria de cultura.

4. Docent. (Clau 9Do)

Centres d'educació infantil, bàsica, secundària, superior i de règim especial definits per la normativa vigent en matèria d'educació i altres centres de formació d'interès públic o social.

5. Esportiu. (Clau 9ES)

Instal·lacions i centres destinats a l'activitat esportiva, de conformitat amb la normativa vigent en matèria d'esports

6. Sanitari-assistencial. (Clau 9Sa)

Centres sanitaris i d'internament definits per la normativa vigent en matèria de salut i centres assistencials destinats als serveis bàsics i especialitzats definits per la normativa vigent en matèria de serveis socials

7. Serveis tècnics. (Clau 9St)

Són serveis tècnics les infraestructures d'utilitat pública o d'interès social corresponents a:

a) Les xarxes i instal·lacions connexes de subministrament d'aigua, d'energia elèctrica i de gas, de sanejament d'aigües residuals, d'enllumenat públic i de telecomunicacions.

b) Les instal·lacions de producció d'energia elèctrica renovable amb una potència superior a 100 kW estiguin o no connectades a les xarxes de transport o de distribució d'electricitat.

8. Cementiri- Funerari. (Clau 9CF) Comprèn el cementiri i altres centres destinats a prestar serveis definits per la normativa vigent en matèria de serveis funeraris.

9. Allotjament dotacional. (Clau 9AD)

Centres destinats a satisfer les necessitats temporals d'habitació de les persones definits per la normativa vigent en matèria d'urbanisme i habitatge.

10. Serveis de Transport. (Clau 9T)

Estacions i cotxeres d'autobusos, taxis i vehicles públics i privats, centres d'emmagatzematge, de recollida i lliurament de paquets de comerç electrònic, de mobilitat de viatgers, punts de recàrrega elèctrica i espais per estacionament de bicicletes i vehicles, vehicles de mobilitat personal, de caravanes i autocaravanes, espais reservats per a

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

operadors de lloguer de vehicles o de serveis de vehicles compartits i altres centres destinats a prestar serveis de transport.

11. Desenvolupament econòmic (Clau 9DE)

Centres de congressos i convencions, recintes firals, centres designats al foment de l'ocupació, l'emprenedoria i la promoció econòmica i viviers d'empreses.

12. Recerca (Clau 9RC)

Centres destinats a la recerca, innovació, investigació, desenvolupament i transferència de coneixement, de titularitat pública o promoguts per una entitat sense ànim de lucre.

13. Altres d'interès públic i d'interès social diferents als anteriors. (Clau 9Ps).

Art.125 Determinacions en sòl urbà

En sòl urbà, el Pla d'ordenació urbanística municipal indica de forma detallada la localització de cada equipament, llevat de les àrees que es preveu el desenvolupament obligatori mitjançant plans de millora urbana. En general, les condicions de superfície i situació són determinades pels plànols d'ordenació.

Art.126 Altres determinacions

En el sòl urbanitzable, el Pla d'ordenació urbanística municipal es limita a indicar com a mínims els estàndards corresponents conforme a la legislació urbanística vigent.

Art.127 Assignació d'usos

1. En aquest Pla d'ordenació urbanística municipal s'assigna dins del sòl urbà els usos del sistema d'equipaments.

Caldrà la tramitació d'un Pla especial per tal de determinar la titularitat, els paràmetres urbanístics, i l'assignació del l'ús quan no es concreti l'ús específic o bé es modifiqui l'existent.

S'entenen com a autoritzables els usos definits per l'article 124.

2. En el sòl urbanitzable haurà de fer-se l'assignació mitjançant el planejament parcial.

3. S'admetran com a usos complementaris de l'ús principal, quan sigui necessari per l'adequat funcionament de l'equipament, els usos de bar, restauració, comercial, aparcament i habitatge del conserge. Serà el Pla Especial el que justificarà el percentatge d'usos complementaris admès, així com la seva compatibilitat, dimensió i proporció amb la funció principal de l'equipament i amb el volum d'usuaris del mateix. El percentatge màxim dels usos complementaris no podrà superar el 45% del sostre de l'edifici destinat a sistema d'equipament comunitari.

El Pla especial d'assignació d'usos haurà de contenir pel que fa als usos complementaris, la documentació que acrediti la vinculació de les esmentades activitats amb la funció principal de l'equipament.

4. Destinació dels equipaments actuals. Els equipaments qualificats com tals i ja existents que no disposin d'un planejament que en concreti els usos, la titularitat i les condicions d'edificació quedaran afectats pels usos, la titularitat i les condicions d'edificació que tinguin actualment. La modificació d'aquests paràmetres es farà d'acord amb els articles inclosos al present capítol.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

Art.128 Condicions d'edificació

1. En les àrees qualificades d'equipament comunitari quan la titularitat sigui pública, tant l'edificació com els seus elements complementaris s'ajustaran a les necessitats funcionals i projectuals de propi equipament, al paisatge i a l'organització general del teixit urbà on se situï. Per a la resta de situacions s'hauran d'aplicar els paràmetres de la zona en la qual se situa l'equipament.
2. En les àrees destinades a equipament comunitari de titularitat pública els paràmetres edificatoris (sostre màx., ocupació, separacions i altres) seran de lliure disposició en funció de les necessitats de l'equipament, havent de ser el Pla Especial el que concreti i justifiqui les condicions d'edificació resultants.
3. Pel que fa als equipaments privats, l'edificació es regularà en funció dels usos, amb les següents intensitats màximes:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| a) Equipament religiós: | 1,00 m ² t/m ² s |
| b) Equipament cultural : | 1,00 m ² t/m ² s |
| c) Equipament docent: | 1,00 m ² t/m ² s |
| d) Equipament esportiu: | 0,30 m ² t/m ² s |
| e) Equipament sanitari-assistencial: | 1,00 m ² t/m ² s |
| f) Altres: | 1,00 m ² t/m ² s |

1.6- DOCUMENTACIÓ ADEQUADA A LA FINALITAT, CONTINGUT I ABAST DEL PLA ESPECIAL

La documentació dels plans especials ha de ser la que determina les exigències del planejament territorial o urbanístic corresponent o, a manca d'aquest, les pròpies de llur naturalesa i llur finalitat, degudament justificades i desenvolupades en els estudis, els plànols, les normes i els catàlegs que escaiguin, segons disposa l'article 69 TRLUC.

L'article 94 RLUC exigeix que estiguin integrats per la documentació escrita i gràfica adequada a llur naturalesa i finalitat i, com a mínim, ha de contenir una memòria descriptiva i justificativa de la necessitat o conveniència del pla i de l'ordenació i els plànols d'informació i ordenació que corresponguin, la qual cosa es conté en el present pla especial. Igualment es requereix la incorporació d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, quan ho exigeixi la legislació sobre mobilitat.

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

La regulació de la mobilitat a Catalunya està prevista a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. En desenvolupament de la mateixa és d'aplicació el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG). L'article 3 de l'esmentat Decret preveu que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

L'exigència d'aquest estudi només podria tenir cabuda al punt c), donat que els pla especials tenen la categoria de planejament urbanístic derivat. No obstant, entenem que amb aquest pla especial no s'estan implantant nous usos ni activitats, donat que l'ús de la parcel·la en qüestió és la de sistema urbanístic d'equipament comunitari (clau 9), la qual cosa no es modifica amb la tramitació del present Pla Especial que l'únic que fa és d'entre tots els usos d'equipaments i activitats complementàries admeses al POUM, escollir els que finalment s'implantaràn en aquesta parcel·la.

En qualsevol cas, s'haurà de determinar si amb l'aprovació del projecte d'equipament, que no requereix de tramitació urbanística, s'ha de considerar que estem davant una implantació singular que ha d'incorporar el seu propi estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en funció del previst a l'article 3.3 i 3.4 del Decret 344/2006.

Avaluació ambiental

L'apartat 6.c) de la Disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, de simplificació de l'activitat administrativa (que regula les regles aplicables fins que la Llei 6/2009 s'adapti a la Llei de l'Estat 21/2013) estableix que no s'han de sotmetre a avaluació ambiental, per la manca d'efectes que produeix en el medi ambient, el planejament urbanístic derivat no inclòs en l'apartat tercer de la lletra *a* que es refereix només a sòl urbà.

Aquest apartat Tercer de la lletra *a* es refereix al planejament urbanístic que estableixi el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental, dins els quals no està inclòs un edifici pel servei de transports que és l'ús principal que es vol atorgar a la parcel·la objecte del present pla especial.

Per tant, entenem que aquest Pla Especial no s'ha de subjectar al tràmit d'avaluació ambiental estratègica.

Documentació econòmica

És la que conté l'annex 2 del present pla especial.

Memòria social i perspectiva de gènere.

És la que s'inclou a l'annex 3 del present pla especial.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

2- MEMÒRIA DE L'ORDENACIÓ

2.1- DETERMINACIONS DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

La proposta del present Pla Especial assigna a l'equipament comunitari els usos de servei de transport i centre públic, clau 9T/Cp, i els usos complementaris de bar, restauració i comercial, a la vegada que defineix el gàlib on ha de situar-se l'edificació.

La determinació dels paràmetres màxims de sostre, ocupació i nombre màxim de plantes, es concreten a l'Article 10 de la normativa del PEU.

A data actual es disposa del projecte en el que estan definits tots els aspectes urbanístics d'una futura actuació.

Per tant, és també objecte del present Pla especial, la definició d'aquests paràmetres segons el Projecte redactat, el qual s'adjunta, amb caràcter indicatiu, una síntesi gràfica com Annex a la Memòria de l'Ordenació.

L'esmentat projecte està redactat en compliment amb les determinacions que el present Pla especial urbanístic determina.

S'adjunta també amb caràcter indicatiu el quadre de superfícies del Projecte:

QUADRE DE SUPERFÍCIES ÚTILS					
PLANTES SOBRE RASANT					
PLANTA	COTA DE NIVELL				
Planta Baixa	+0,00 (+15,00)			34,52 m ²	3.951,46 m ²
Planta Primera	+5,22 (+20,22)	159	14		5.201,94 m ²
Planta Segona	+8,26 (+23,26)	159	14		5.201,94 m ²
Planta Coberta	+11,30 (+26,30)	176	0		5.230,19 m ²
TOTAL SOBRE RASANT		494	28	34,52 m²	15.776,72 m²
PLANTA SOTA RASANT					
PLANTA	COTA DE NIVELL		DIPÒSIT	MAGATZEM	SOTERRANI
Planta Soterrani -1	-3,09 (+11,10)		32,47 m ²	166,05 m ²	4.897,57 m ²
TOTAL SOTA RASANT			32,47 m²	166,05 m²	4.897,57 m²
TOTAL SUPERFÍCIE ÚTIL					24.858,79 m²
QUADRE DE SUPERFÍCIES CONSTRUÏDES					
PLANTES SOBRE RASANT					
PLANTA	COTA DE NIVELL				
Planta Baixa	+0,00 (+15,00)			42,65 m ²	4.004,46 m ²
Planta Primera	+5,22 (+20,22)	159	14		5.373,11 m ²
Planta Segona	+8,26 (+23,26)	159	14		5.373,11 m ²
Planta Coberta	+11,30 (+26,30)	176	0		5.373,11 m ²
TOTAL SOBRE RASANT		494	28	42,65 m²	16.652,23 m²
PLANTA SOTA RASANT					
PLANTA	COTA DE NIVELL		DIPÒSIT	MAGATZEM	SOTERRANI
Planta Soterrani -1	-3,09 (+11,10)		36,72 m ²	179,18 m ²	5.148,48 m ²
TOTAL SOTA RASANT			36,72 m²	179,18 m²	5.148,48 m²
TOTAL SUPERFÍCIE CONSTRUÏDES					26.063,72 m²

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

**2.2- DOCUMENTACIÓ INDICATIVA DEL PROJECTE DE L'EDIFICI A IMPLANTAR
AL CARRER DE TORREMOLINOS A SALOU.**

S'adjunta a l'Annex 1 els plànols de planta i seccions del Projecte

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

B- NORMATIVA URBANÍSTICA

Article 1. Objecte del Pla Especial Urbanístic (PEU)

L'objecte del present Pla Especial Urbanístic és l'assignació dels usos d'equipament comunitari de servei de Transport i Centre públic, regulats pel Capítol IX del títol III del POUM, de "Sistemes d'equipaments comunitaris" i la concreció de les seves condicions d'edificació.

Article 2. Àmbit del Pla Especial Urbanístic.

L'àmbit del Pla Especial Urbanístic és el solar de titularitat municipal, de Ref. Cad. 5184102CF4458C0001SD, situat entre l'Avinguda de Carles Buigas, Carrer de Torremolinos i l'Avinguda del Pla de Maset, i de superfície. 7.887 m².

Article 3. Vigència

Aquest Pla Especial Urbanístic estarà en vigor l'endemà de la seva publicació definitiva en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, i tindrà vigència indefinida

Article 4. Marc legal

El present Pla Especial Urbanístic, es redacta de conformitat a la legislació i planejament vigent:

- 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
- Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme amb les diferents modificacions posteriors.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'urbanisme.
- Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del CRT de Vila-seca i Salou
- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou, aprovat definitivament en data 1 d'octubre de 2003 i publicat al DOGC de 19 de desembre de 2003.
- Modificació puntual

Article 5. Titularitat de l'equipament

La titularitat de l'equipament és pública.

Article 6. Assignació dels usos d'equipament i dels complementaris .

El Pla Especial Urbanístic proposa assignar al solar qualificat d'equipament comunitari els usos principals de Servei de transport i Centre públic, segons les definicions dels articles 124.1 i 124.10 de la MP117 del POUM referent a la regulació dels usos del sistema d'equipaments comunitaris, a tràmit.

S'admet com a usos complementaris els usos de bar, restauració i comercial.

El percentatge màxim de sostre dels usos complementaris ve regulat per l'art. 127.3 de la MP117 abans esmentada.

Article 7. Condicions d'ús de l'àmbit del Pla Especial

El PEU proposa els usos d'equipament de serveis de transport, clau 9T, i el de Centre públic, 9Cp, definits pels Art.124.1 i 124.10 del POUM següents:

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

"Art. 124 Tipus d'equipaments

1. Centres públics. (Clau 9Cp) Comprèn els edificis de titularitat pública destinats al servei de la comunitat, dintre aquesta categoria s'inclou:

- *Centres administratius. Aquest ús inclou centres d'oficines i serveis de l'Administració pública.*
- *Serveis urbans. Aquells destinats a dotar dels serveis necessaris al municipi, com son el magatzem de la brigada i el dipòsit municipal de vehicles.*
- *Serveis de seguretat. Inclou instal·lacions centres dels cossos de defensa, seguretat i emergències.*
- *Abastament. Comprèn edificis l'activitat principal dels quals sigui la de mercat, escorxadors públics, altres centres de proveïment.*
- *Serveis ambientals. Centres de reutilització, deixalleria, reciclatge i gestió de residus, centres de neteja i manteniment de l'espai públic, aules ambientals i altres instal·lacions ambientals d'interès públic o social.*
- *Altres ...*

...

10. Serveis de Transport. (Clau 9T)

Estacions i cotxeres d'autobusos, taxis i vehicles públics i privats, centres d'emmagatzematge, de recollida i lliurament de paquets de comerç electrònic, de mobilitat de viatgers, punts de recàrrega elèctrica i espais per estacionament de bicicletes i vehicles, vehicles de mobilitat personal, de caravanes i autocaravanes, espais reservats per a operadors de lloguer de vehicles o de serveis de vehicles compartits i altres centres destinats a prestar serveis de transport.

..."

El PEU proposa pels usos complementaris el de bar, restauració i comercial, regulats per. 127.3 del POUM,

Art. 127

..."

3. S'admetran com a usos complementaris de l'ús principal, quan sigui necessari per l'adequat funcionament de l'equipament, els usos de bar, restauració, comercial, aparcament i habitatge del conserge. Serà el Pla Especial el que justificarà el percentatge d'usos complementaris admès, així com la seva compatibilitat, dimensió i proporció amb la funció principal de l'equipament i amb el volum d'usuaris del mateix. El percentatge màxim dels usos complementaris no podrà superar el 45% del sostre de l'edifici destinat a sistema d'equipament comunitari.

..."

Article 8. Condicions de la parcel·la

Sòl urbà Consolidat. Parcel·la única de superfície 7.887 m², amb la condició de solar

Article 9. Condicions de l'edificació

- La tipologia serà en edificació aïllada
- l'edificabilitat neta màxima per la parcel·la s'estableix en 2,70 m²/m²
- L'ocupació màxima de parcel·la en planta baixa es fixa en 75%.
- El nombre màxim de plantes permès és de 4, corresponent a PB +3
- El gàlib on ha de situar-se l'edificació ve grafiat als plànols d'ordenació

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

Article 10. Condicions d'ús i localització

<u>Usos principals:</u>	<u>Localització</u>
Servei de Transport	Planta baixa i plantes pis
Centre públic	Planta baixa i plantes pis

<u>Usos complementaris</u>	
Bar	Planta baixa i planta primera
Restauració	Planta baixa i planta primera
Comercial	Planta baixa i planta primera

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

C- DOCUMENTACIÓ GRÀFICA



Ajuntament de Salou
Servis Tècnics Municipals

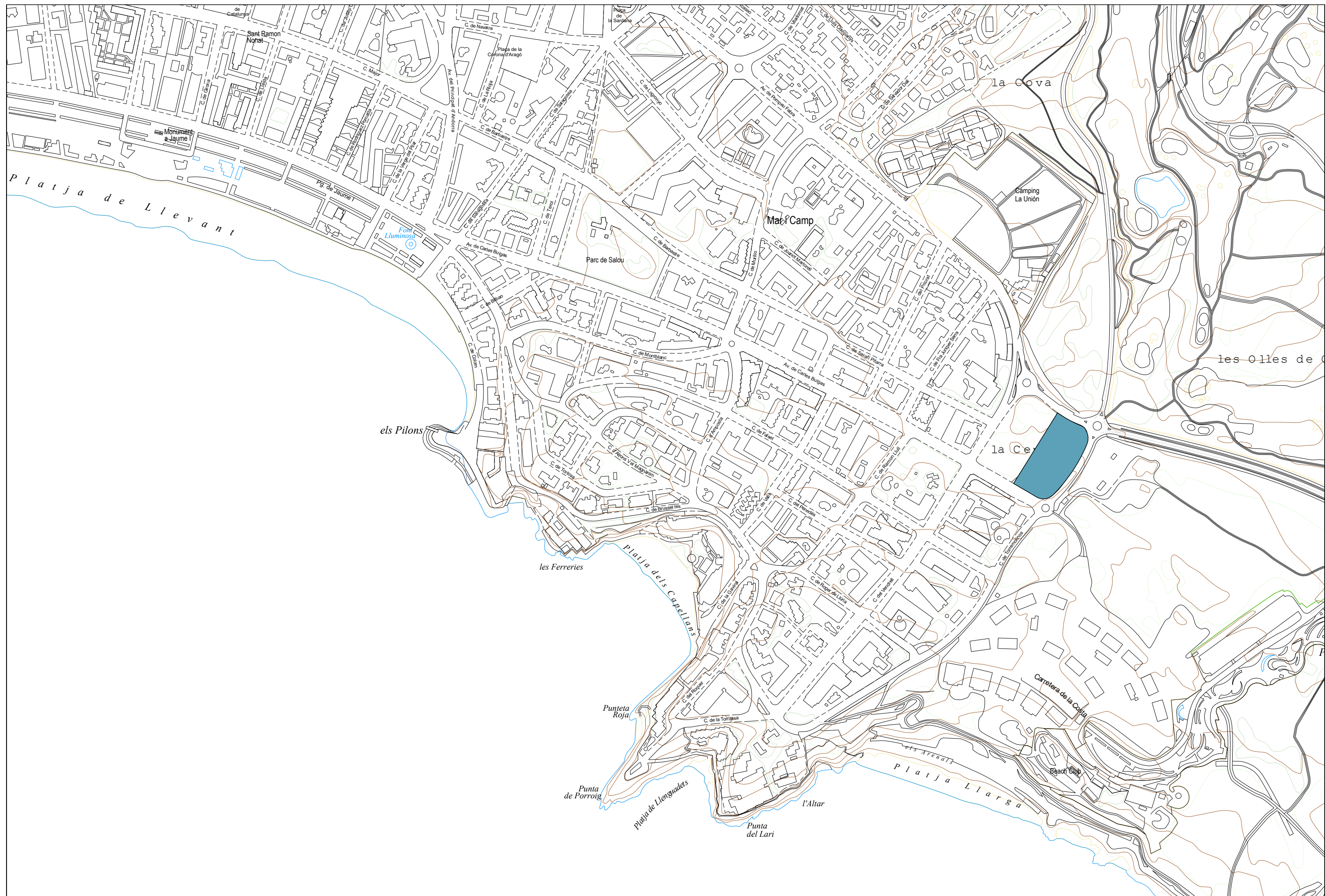
Codi STM	Codi Ajuntament	Escala	Data
P2474	13106/2024	----	OCTUBRE 2024

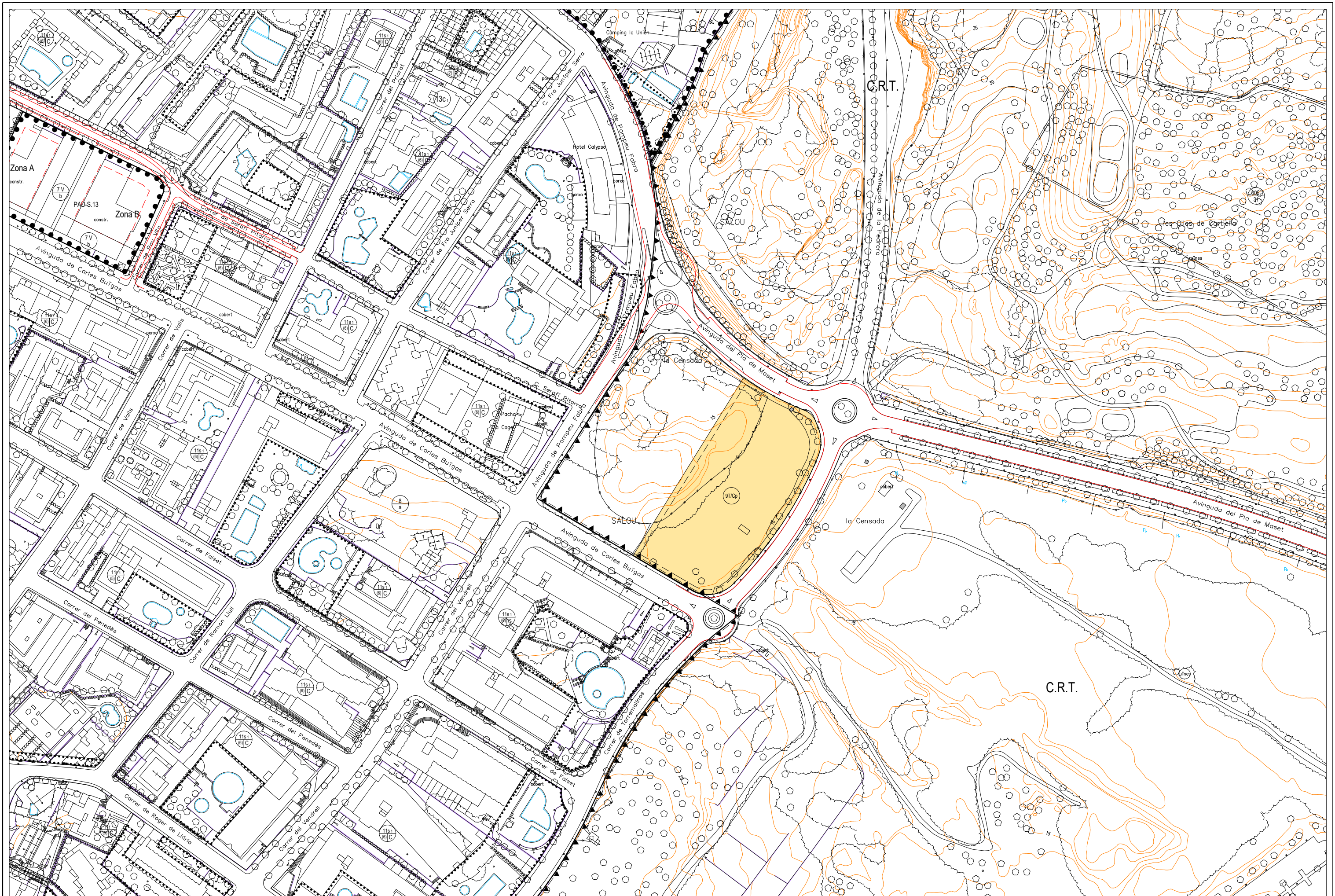
SITUACIÓ

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA L'AV CARLES BUIGAS, C DE TORREMOLINOS I AV DEL PLA DE MASET.

Plànol

01





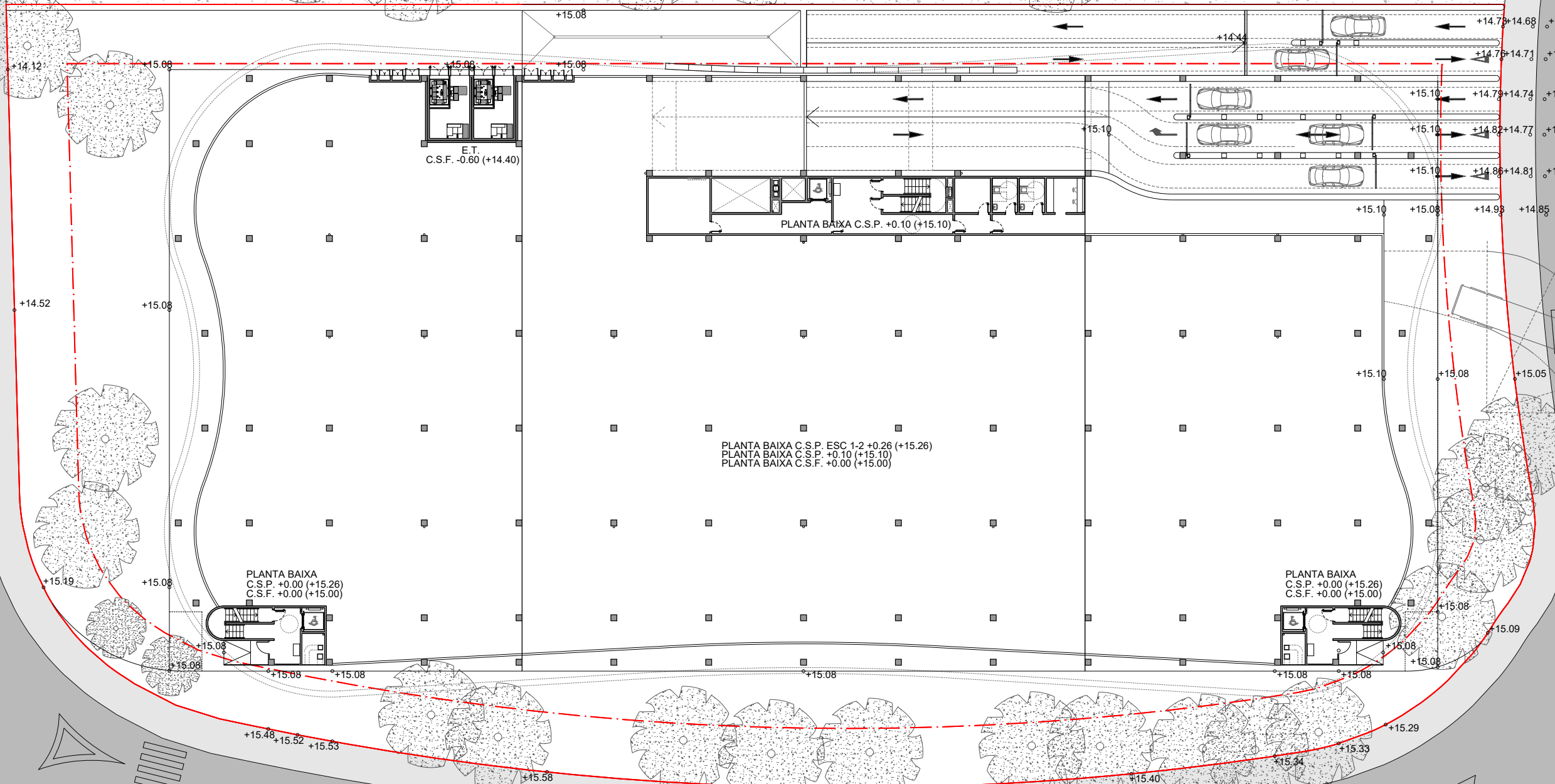
**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

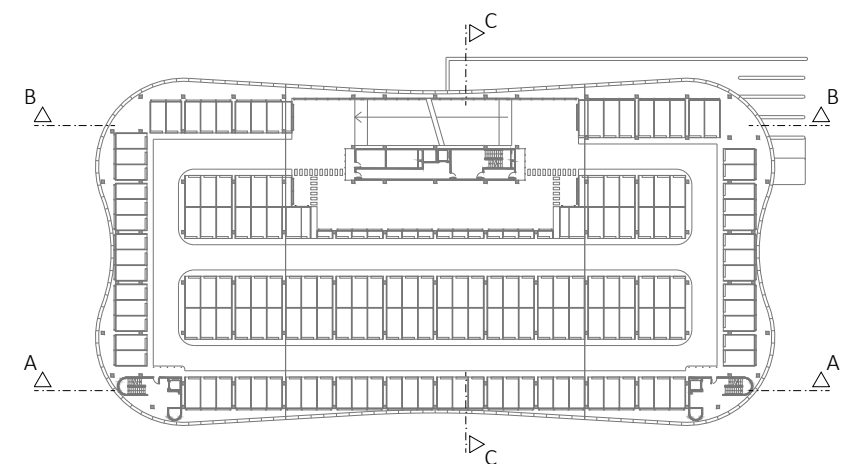
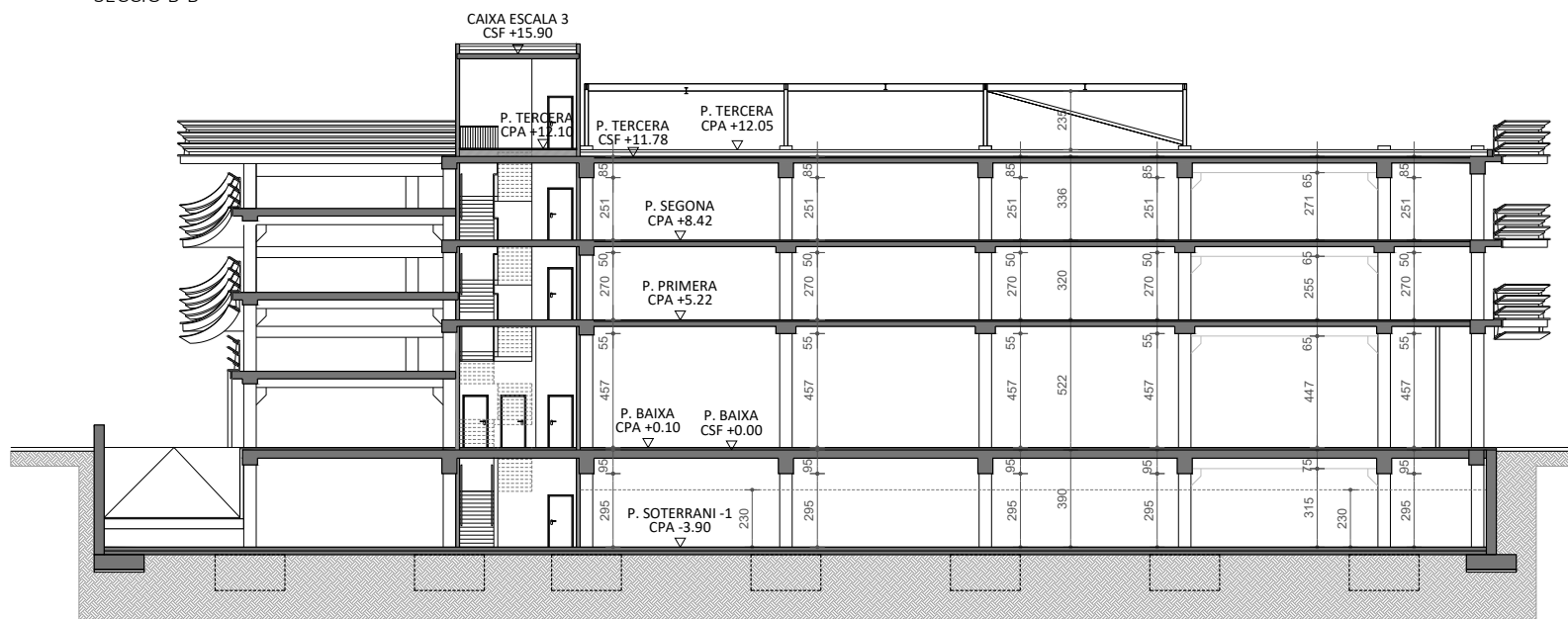
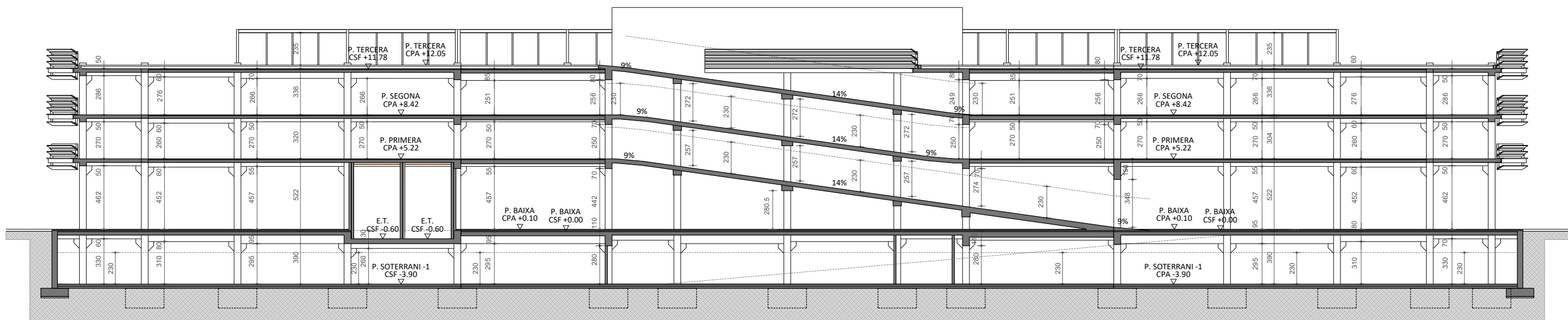
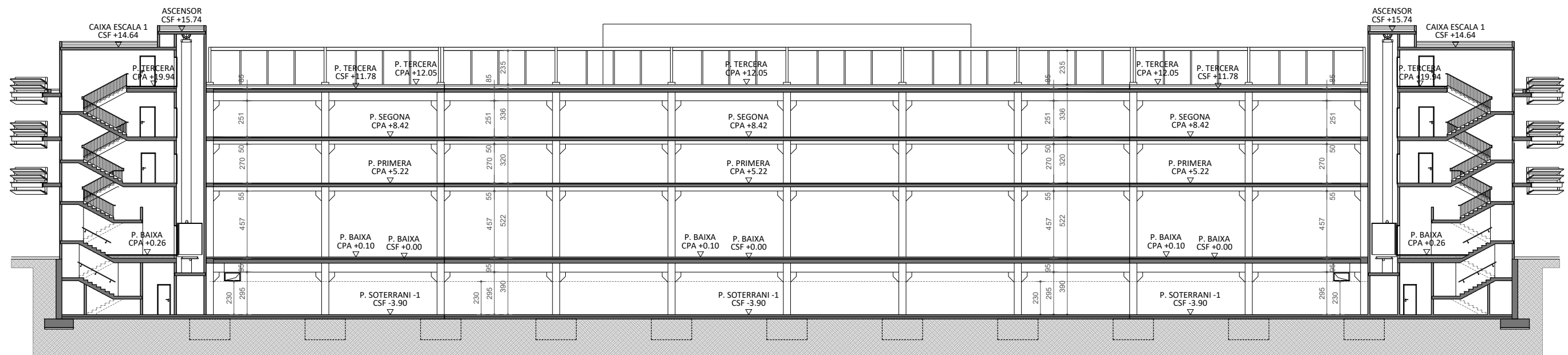
**ANNEX 1. DOCUMENTACIÓ INDICATIVA DEL PROJECTE DE L'EDIFICI A
IMPLANTAR AL CARRER DE TORREMOLINOS A SALOU.**

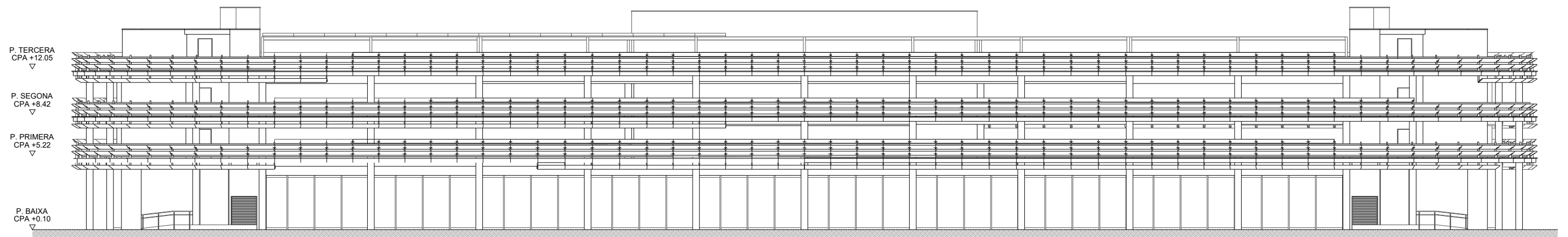
C/ CARLES BUIGAS

AV. PLA DE MASET

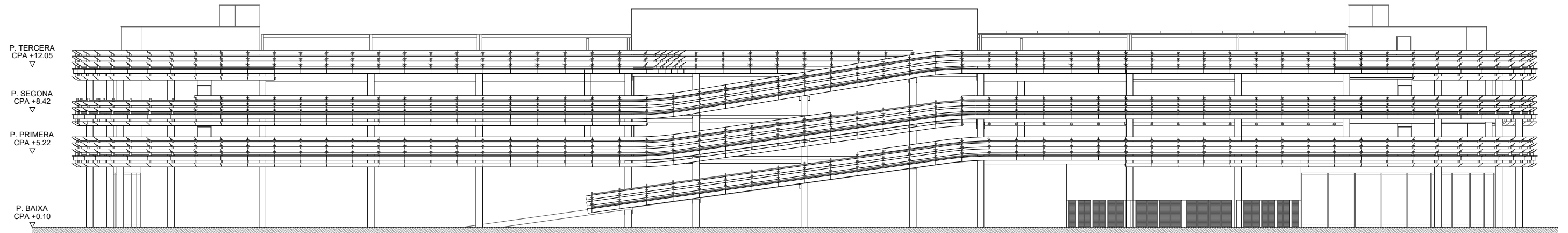
C/ DE TORREMOLINOS



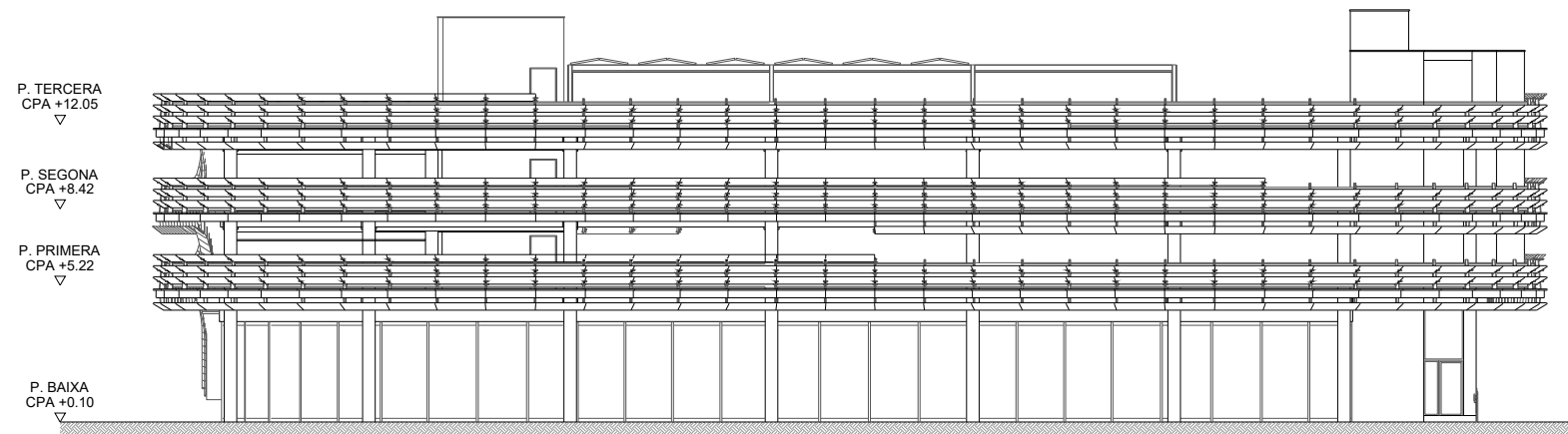




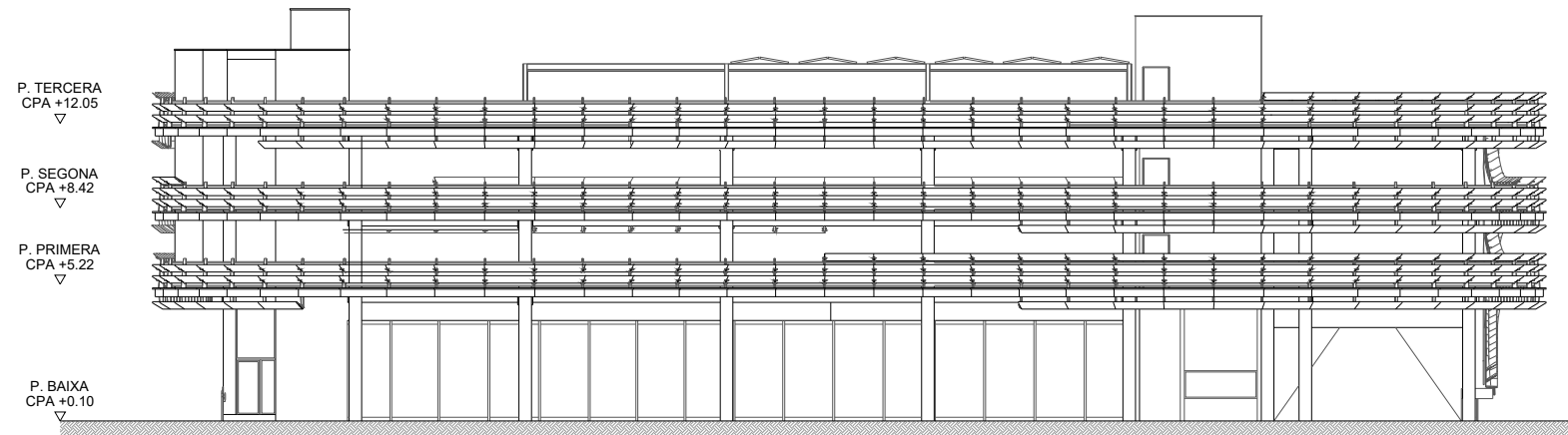
ALÇAT 1-1



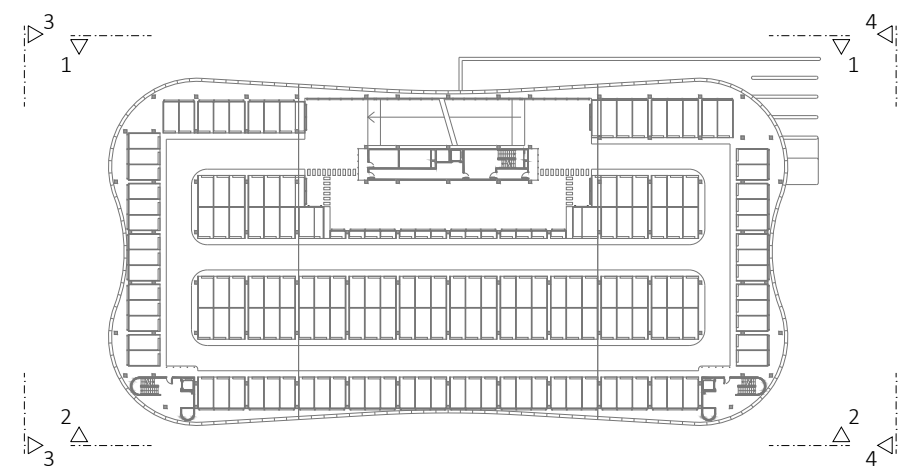
ALÇAT 2-2



ALÇAT 3-3



ALÇAT 4-4





VISTA 1



VISTA 2



VISTA 3



VISTA 4



VISTA 3 DIA



VISTA 3 NIT



VISTA 4 DIA



VISTA 4 NIT

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

ANNEX 2. DOCUMENTACIÓ ECONÒMICA

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

Als efectes de justificar la viabilitat econòmica d'implantar un equipament comunitari en el solar objecte del present Pla Especial, en data 17 de juny de 2014, el Cap de Gestió Tributaria de l'ajuntament de Salou, va elaborar un primer document nomenat " Estudi de viabilitat per la inversió administrativa de la construcció i l'explotació d'un edifici en un solar de titularitat municipal, destinat a un centre comercial i pàrquings" i posteriorment en data 12 de juliol de 2024, un segon document, nomenat, "Annex a l'Estudi de viabilitat per la inversió administrativa de la construcció i l'explotació d'un edifici en un solar de titularitat municipal, destinat a un centre comercial i pàrquings ".

Tal com es diu en la memòria del primer document, el seu objectiu és avaluar la conveniència econòmica de realitzar el projecte. Altres estudis previs que han de realitzar-se són els de mercat, tècnic, legal, ambiental, organitzacional i tècnic-financer, especialment la viabilitat econòmica del projecte i les seves sostenibilitat.

Aquestes eines permeten identificar, formular i avaluar el projecte per a prendre la millor decisió d'inversió per part de la Corporació. És crucial reconèixer les possibles solucions, seleccionar les diferents alternatives, triar la més probable i exposar els resultats de manera clara i coherent.

Resultat de l'anterior i prenent de referència el segon document, s'han analitzat tres escenaris sota el principi de prudència amb diferents finançaments de la inversió, a 10,20 i 30 anys .

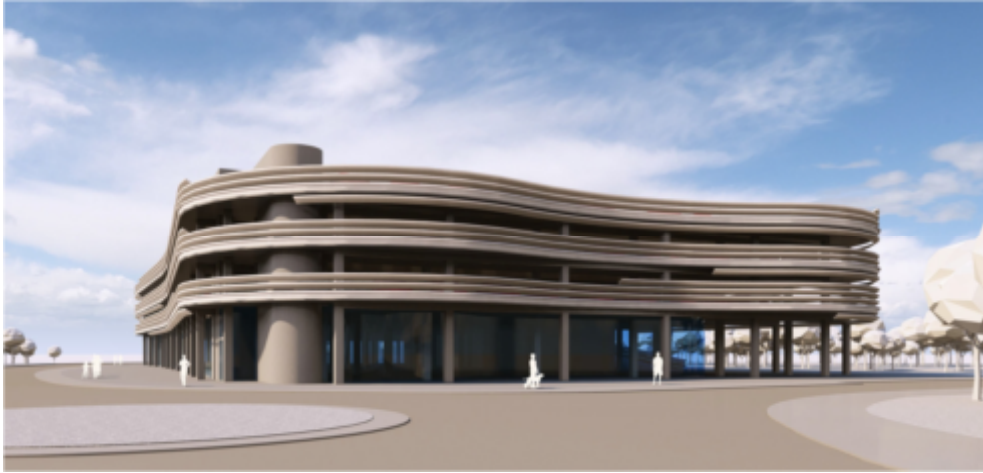
Amb el préstec a 10 anys, s'obté una rendibilitat negativa, de -499.216,45 €

Amb el préstec a 20 anys, s'obté una rendibilitat negativa de -31.414,85 €

Amb el préstec a 30 anys, s'obté una rendibilitat positiva de 124.519,02 €.

Analitzats els diferents escenaris de finançament i obtinguts els resultats, serà la Corporació Municipal la que haurà de determinar quin dels escenaris estudiats serà d'aplicació, si bé el préstec de 20 o 30 anys sembla el més idoni per portar a terme l'actuació.

S'adjunten els dos documents:



Estudi de viabilitat per la inversió administrativa de la construcció i l'exploració d'un edifici en un solar de titularitat municipal, destinat a un centre comercial i parkings.

Salou, 17 Juny del 2024
Fdo: Joan Ramon Miró Badia
Cap de Gestió Tributària Ajuntament de Salou

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Miró', written over a horizontal line.

Col.laborador:

Tècnic: Carme Cucurull Regueiro

ÍNDEX:

CAPITOL 1. DESCRIPCIO DEL PROJECTE URBANISTIC.

1.1 Introducció.....	Pàg.4
1.2 L'objecte del avantprojecte de la concessió administrativa de l'àrea comercial i explotació municipal dels parkings PL-1, PL-2 I PL-3.....	Pàg. 6
1.3 Descripció general del projecte.....	Pàg. 8
4. Situació Urbanística de la Finca. Ús regulat per el POUM.....	Pàg. 12

CAPITOL 2: VIABILITAT ECONÒMICA DEL PROJECTE URBANÍSTIC.

2.1. Motivació del Projecte i la seva viabilitat.....	Pàg. 13
2.2.- Oferta teòrica de places de parking per part del hotels.....	Pàg. 14
2.3. Valor inversió del projecte.....	Pàg. 16
2.4.- Valoració teòrica de la amortització.....	Pàg. 17
2.5.- Valoració real de la amortització: capital + despeses financeres.....	Pàg. 18
2.6.- Valor rendiment de la concessió ús comercial.....	Pàg. 21
2.7.- Valor rendiment patrimonial de la zona comercial.....	Pàg. 22
2.8 – Valor explotació parking Ajuntament	Pàg. 23
2.9 – RESULTAT GLOBAL del projecte.....	Pàg. 27

CAPITOL 3: CONCLUSIONS SOBRE LES DADES NUMÈRIQUES INICIALS:

3.1 Conclusions sobre la viabilitat de l'explotació del parking.....	Pàg. 31
3.2. Conclusions sobre la viabilitat de la inversió global del projecte.....	Pàg. 32

CAPITOL 4: ESTUDI ALTERNATIVES SEGONS CONTRASTACIÓ AMB EL MERCAT. Càlcul moment de RETON DE LA INVERSIÓ REALITZADA.

4.1 Anàlisi alternativa sobre la viabilitat de l'explotació del projecte	Pàg. 34
4.1.1 El cànon de la Concessió Comercial.....	Pàg. 34
4.1.2 Recaptació places hotelers.....	Pàg. 34
4.1.3 Recaptació parkings Municipals	Pàg. 35
4.2 Anàlisi alternativa sobre la viabilitat de la inversió global del projecte.....	Pàg. 37
4.3 Càlcul moment de Retorn de la Inversió Realitzada.....	Pàg. 40

CAPITOL 5.- ANEXES.

- 1.- Inversió Pública efectiva. Principis d'acció de Bon Govern.
- 2.- Situació Urbanística de la Finca.
- 3.- POUM.- Places parking hotelers.
- 4.- Informe de quantificació de la repercussió de la superfície comercial.
- 5.- Valor rendiments aplicats : 7,5 %
- 6.- Condicions financeres. El cost financer capital e interessos
- 7- Tarifa Zona Blava
- 8- Pressupost de Projecte
- 9- Fotografies del Projecte

CAPITOL 1. DESCRIPCIO DEL PROJECTE URBANISTIC.

1.1 Introducció.

Estudi de viabilitat per la inversió administrativa de la construcció i l'explotació d'un edifici en un solar de titularitat municipal, destinat a un centre comercial i parkings.

El 16 de Novembre del 2023, la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Salou, acorda encarregar a TDA Arquitectura i Urbanisme 2002, SLP, la redacció de l'avantprojecte de l'aparcament en superfície al carrer Torremolinos (Núm. Expedient administratiu 14128/2023). L'encàrrec fou notificat a TDA Arquitectura i Urbanisme 2002, SLP el 15 de desembre del 2023.

Aquest encàrrec de l'Ajuntament de Salou es formalitza per mitjà del mecanisme d'adhesió a l'Acord Marc de serveis de redacció de projectes i direcció d'obra amb destinació a les entitats locals de Catalunya (exp.2021.05) de l'Associació Catalana de Municipis, ja que TDA Arquitectura i Urbanisme 2002, SLP va quedar classificada en primer lloc del Lot 4 relatiu a Redacció de projectes i direcció d'edificació d'obra nova, ampliació, manteniment, millora i/o rehabilitació, excloent patrimoni cultural a la demarcació de Tarragona.

METODOLOGIA: Els estudis de viabilitat i pre-inversió són imprescindibles per a assegurar la rendibilitat d'un projecte d'inversió.

1. MOTIVACIÓ:

La situació actual de les economies pressupostàries municipals , el focus d'atenció de les inversions ha ampliat. Més enllà de la rendibilitat, els interessa la sostenibilitat i la necessitat real de cada projecte d'inversió a avaluar, així com l'aportació i valor agregat que pugui generar per la societat. En aquest sentit, és clau que tot projecte d'inversió asseguri la seva viabilitat estratègica, comercial, legal i ambiental, a més, òbviament, de l'economicofinancer. Per a això, els estudis compten amb diverses eines que permeten garantir la viabilitat i, per consegüent, elevar les possibilitats d'èxit.

2- VIABILITAT I PRE-INVERSIÓ:

L'estudi de viabilitat és una eina clau per a la presa de decisions estratègiques en les organitzacions. Bàsicament, es requereix identificar les limitacions, les restriccions i els supòsits del projecte d'inversió. També cal detectar les oportunitats que es presentin, definir els requisits per a desenvolupar el projecte i, finalment, avaluar les diferents opcions per a definir la més eficient. Es requereix una anàlisi molt completa dels possibles escenaris que enfrontarà el projecte i, per tant, els possibles fluxos financers que s'aconseguirien. La següent eina és l'estudi de preinversió, que comprèn totes aquelles activitats o estudis realitzats abans de la posada en marxa el projecte. El seu objectiu és avaluar la conveniència econòmica de realitzar el projecte. Altres estudis previs que han de realitzar-se són els de mercat, tècnic, legal, ambiental, organitzacional i tècnic-financer, especialment la viabilitat econòmica del projecte i les seves sostenibilitat. Aquestes eines permeten identificar, formular i avaluar el projecte per a prendre la millor decisió d'inversió per part de la Corporació. És crucial reconèixer les possibles solucions, seleccionar les diferents alternatives, triar la més probable i exposar els resultats de manera clara i coherent.

3.- PAUTES I CLAUS:

Els estudis economicofinancers requereixen una correcta projecció de la inversió, ingressos i despeses. És important, llavors, considerar no sols la situació actual, sinó també una adequada estimació de com quedarà finalment el mercat i els preus, en quant temps es recuperarà el mercat, a quin ritme, quines seran les noves exigències i com aquestes impactaran en els costos. Si alguna cosa caracteritza el context actual, és la incertesa. Per això, es requereix una anàlisi molt completa dels possibles escenaris que enfrontarà el projecte i, per tant, els possibles fluxos financers que s'aconseguirien. Això amb la finalitat de realitzar no sols una anàlisi de sensibilitat, sinó també determinar els valors límit de les variables crítiques del projecte, a través de l'anàlisi unidimensional. Es requereix una anàlisi molt completa dels possibles escenaris que enfrontarà el projecte i, per tant, els possibles fluxos financers que s'aconseguirien.

1.2 L'objecte del avantprojecte de la concessió administrativa de l'àrea comercial i explotació municipal dels parquings PL-1, PL-2 I PL-3.

L'Ajuntament de Salou planteja la realització de l'avantprojecte de l'edifici destinat, per una banda i com a ús principal, a l'explotació d'un parking municipal en alçada, en tres plantes, i per altra banda, i com a ús complementari, l'explotació comercial a la planta baixa amb una planta soterrani vinculada al local comercial.

La part de l'explotació comercial ubicada a la planta baixa i soterrani s'efectuarà mitjançant concessió administrativa, i la gestió i explotació del parking municipal la durà a terme directament l'Ajuntament de Salou.

La parcel·la on es situa l'edifici de l'avantprojecte està situada al Carrer Torremolinos, entre el carrer Carles Buigas i l'Av. Del Pla de Maset, 43840 Salou (Tarragona)

Referència catastral: 5184102CF4458C00001SD

L'edifici es preveu desenvolupar en cinc nivells. La planta baixa que es dedica a l'activitat comercial d'uns 4.027,93 m²i d'accés a l'aparcament públic de 481,21 m². Les plantes de la 1 a la 3 es dediquen a l'ús d'aparcament amb una superfície de 5.498,09 m²per planta. L'últim nivell es desenvolupa a la planta soterrani -1 amb un espai d'aproximadament 5.186,31 m², vinculat al local comercial en planta baixa. Tots els nivells sumen una superfície construïda de 26.412,86 m². La planta tercera es culmina, en la part central, amb uns pilars sobre els quals es pot instal·lar una futura matriu de plaques fotovoltaiques.

Detallem els espais que configuren l'avantprojecte:

PLANTA BAIXA:

- Zona d'accés de vehicles a l'aparcament públic – aparcament en alçada.
- Espai d'ús comercial en brut i amb tancament provisional.
- Zona d'accés de vehicles a l'aparcament comercial i accés a la planta soterrani
- Zona d'accés de vianants a l'aparcament públic i a la planta soterrani
- Centre de control d'accés a l'aparcament i serveis higiènics.
- Zona lliure d'edificació

PLANTES 1-3:

- Aparcament públic.
- Zona d'accés de vehicles a l'aparcament públic.
- Zona d'accés de vianants a l'aparcament públic.

PLANTA SOTERRANI -1:

Espai en brut vinculat a l'ús comercial en planta baixa (exemple de distribució d'un possible aparcament comercial).

Zona d'accés de vianants.

La concessió administrativa es convocarà mitjançant concurs públic de béns de domini públic, d'acord amb el que disposen l'art. 218.4 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, del Text Refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, i l'art. 59 del Reglament del patrimoni dels ens locals de Catalunya 2.

Les obligacions del concessionari són:

a) Executar pel seu compte i càrrec, les obres de construcció de la planta baixa i soterrani, vinculades a l'activitat comercial, contingudes en l' *Avantprojecte* elaborat pels Serveis tècnics municipals.

b) Assumir al seu càrrec, en els termes del Plec de Condicions Administratives i del Plec de Condicions Tècniques, les prestacions següents:

b1. La redacció del projecte executiu, que haurà de comptar amb l'aprovació de l'òrgan municipal corresponent.

b2. L'execució, pel seu compte i risc, de les obres de la I Fase de l'equipament municipal, que haurà de comptar amb les llicències d'obres i d'activitats corresponents.

b3. La gestió, al seu compte i risc, del supermercat i les instal·lacions tècniques associades, així com de la construcció que s'acabi efectuant al soterrani, molt probablement serà un parking vinculat al supermercat.

b4. La tramitació de les llicències municipals d'obres i ambientals, que produiran els corresponents impostos i taxes municipals.

c) El pagament del cànon avançat que prevegi el concurs públic, amb la finalitat que l'Ajuntament pugui executar les obres necessàries per finalitzar la construcció de la totalitat de l'edifici per dur a terme totes les activitats plantejades a l'avantprojecte.

Les altres obligacions i els drets del concessionari es detallaran en el Plec de les Condicions Administratives del concurs públic. Entre les obligacions s'hi detallarà la conservació de les obres, les instal·lacions, els espais lliures i tots els seus elements; la prestació del servei de supermercat; l'exercici directe de la concessió; el pagament de les despeses de caràcter tributari i els serveis i subministraments, per raó de la

1.3 Descripció general del projecte:

DADES DE LA PARCEL·LA

L'àmbit d'actuació compren el solar municipal qualificat com equipament clau EQ, finca 52, de superfície 7.888 m², provinent de la cessió efectuada a l'Ajuntament de Salou, en virtut del projecte de reparcel·lació del Subsector 2 del Centre Recreatiu i Turístic CRT, aprovat definitivament per la Junta de Direcció del Consorci del CRT en data 22/09/2006. La parcel·la objecte del projecte es situa al sud est del municipi de Salou, en la comarca del Tarragonès i en la província de Tarragona.

Geogràficament es situen a la zona de la Censada, en l'aparcament en superfície que es conegut com a Pla de Maset. L'aparcament en superfície es troba pavimentat amb paviment asfàltic. Topogràficament la zona es planera, a cotes entre la +14.5 a +14.9.

La parcel·la pren una morfologia pràcticament rectangular amb una orientació del seu eix longitudinal Nord est a Sud-oest, i limita:

- Per la part nord, nord-est limita amb l'Avinguda Pla de Maset.
- Per la part sud , sud-oest limita amb el carrer de Carles Buigas.
- Per la part est, limita amb el carrer Torremolinos.
- Per la part oest, limita amb una parcel·la de titularitat pública i qualificada com zona verda.

Classificació de la construcció segons **DB- SE C** del CTE.

Tipus d'edificació considerada :C 2

Tipus de sòl considerat: T 1

Classificació del entorn segons **DB-SE** del CTE

- Terreny tipus I: Vora de la mar o d'un llac amb una zona buidada d'aigua en la direcció del vent d'una extensió mínima de 5 km.

Classificació del entorn segons **DB-HE** i **DB-HS** del CTE

- La zona climàtica de la parcel·la: B3.
- Zona Pluviomètrica de mitjanes: IV
- Zona eòlica: C
- Classe de l'entorn en el qual està situat l'edifici : E0
- Grau d'exposició al vent: V1

Classificació del entorn segons **DB-HS** 6 Protecció enfront de l'exposició al radó del CTE

- La parcel·la presenta unes concentracions de radó entre 201 i 300 Bq/m³ i per tant dins de la zona I.

No es va detectar presència de nivell freàtic en cap dels assaigs realitzats per l'estudi geo-tècnic. El grau de permeabilitat del terreny per a la planta soterrani es de 1002 cm/s, i unes condicions de presència d'aigua baixa.

No hi ha cap servitud sobre la parcel·la.

Urbanísticament, el projecte s'ha resolt seguint les directrius dels següents documents urbanístics:

Planejament territorial

Pla territorial parcial del Camp de Tarragona

Planejament general

Expedient	Tipus
------------------	--------------

2003/6154/T	Pla director urbanístic
2014/54638/T	Pla director urbanístic
2018/67068/C	Pla director urbanístic
2003/10009/T	Modificació de pla general d'ordenació
2001/654/T	Pla d'ordenació urbanística municipal
2005/21001/T	Modificació pla ordenació urbanística municipal
2006/23699/T	Modificació pla ordenació urbanística municipal
2015/57943/T	Modificació pla ordenació urbanística municipal

Planejament derivat

Expedient	Tipus
------------------	--------------

1996/605/T	Pla parcial d'ordenació
2005/20920/T	Pla parcial urbanístic
2010/41893/T	Pla especial urbanístic
2018/67733/T	Pla especial urbanístic
2014/54604/T	Modificació pla especial urbanístic

Pel que fa a les seves prestacions l'edifici compleix els requisits bàsics de qualitat establerts per la Llei d'Ordenació d'Edificació (LOE llei 38/1999) i desenvolupats principalment pel Codi Tècnic de l'Edificació (CTE RD. 314/2006).

Igualment es dóna compliment a la resta de normativa tècnica, d'àmbit estatal, autonòmic i municipal que li sigui d'aplicació.

L'edifici es situa a un extrem de la població, al començament del eix comercial i de vianants del carrer Carles Buïgas, actualment en transformació. L'increment

important de turisme amb vehicle privat en els últims anys fa necessari disposar d'un aparcament a la zona. En el solar proposat, ubicat al carrer Torremolinos entre el carrer Carles Buigas i l'Av. del Pla de Maset, actualment existeix un aparcament en superfície. En aquesta parcel·la, qualificada d'equipament, s'edificarà un aparcament públic en alçada.

El aparcament públic es desenvolupa en alçada. Les tres plantes pis de l'edifici es dediquen a l'ús d'aparcament. El volum del edifici es retira del front amb el carrer Carles Buigas per crear una franja lliure d'edificació que respon a la transformació d'aquest carrer en zona de vianants. Un gran espai comercial ocupa la planta baixa de l'edifici amb accés de vianants des dels carrers Torremolinos i Carles Buigas i l'Avinguda del Pla de Maset.

Planta Baixa.

La planta baixa respon al entorn immediat de l'edifici amb un gran local comercial a cota de nivell i amb accés directe des de la zona per a vianants del carrer Carles Buigas. Els accessos per a vianants del aparcament públic també es comuniquen amb la via pública des de la zona per a vianants del carrer Carles Buigas i el carrer Torremolinos a més de la cantonada de l'Avinguda del Pla de Maset i el carrer Torremolinos. El tercer nucli d'accés de vianants a l'aparcament, al costat de l'entrada de vehicles, conte la cabina de control d'accés, cambra de quadres elèctrics, dos nuclis de serveis higiènics per a persones amb mobilitat reduïda i un espai de neteja.

Els accessos per a vehicles tant per a la planta soterrani del local comercial com a l'aparcament públic s'ubiquen al nord de la parcel·la amb accés directe des de l'Av. del Pla de Maset des d'on prové la majoria del trànsit rodat. La entrada i sortida del aparcament en planta soterrani es resol amb una rampa recta al llarg del costat oest de la parcel·la i serveix de separació de la parcel·la veïna, qualificada de zona verda.

L'accés i la sortida de l'aparcament públic en alçada s'ubica al costat de l'accés a l'aparcament soterrat, directament des de l'Av. del Pla de Maset. Les entrades i sortides es concentren a l'Av. del Pla de Maset i s'orienta cap a la rotonda entre l'avinguda i el carrer Torremolinos que permet absorbir el trànsit generat

Plantes Pis 1-3.

L'aparcament públic ocupa les tres plantes pis de l'edifici. La planta s'organitza en sentit longitudinal amb tres carrils amb places d'aparcament en bateria. Les rampes d'accés vehicular són de doble sentit de circulació i es col·loquen una sobre l'altre contra la façana oest i a l'eix transversal central de la planta.

Les rampes es poden enllaçar utilitzant el carril de doble sentit que les uneix. A l'arribar a una planta d'aparcament els conductors poden o entrar en un dels carrils de circulació de l'aparcament o continuar circulant per el carril de doble sentit per agafar la rampa al següent nivell d'aparcament. Els carrils tenen 6 m d'ample per la circulació de vehicles i vianants. Les plantes primera i segona disposen de 156 places d'aparcament de cotxes en bateria ordenats en franges a cada costat dels carrils i la planta tercera conta amb un total de 169 places d'aparcament de cotxes. La dimensió de les places prevista és de 2,50 x 5,00 m amb una separació entre eixos de pilars de 8,00 m. Al costat dels nuclis es col·loquen les places d'aparcament reservades per persones amb mobilitat reduïda, tenen una amplada de 2,50 m, un pas lateral

d'1,10 m d'amplada i 5,00 m de fondària. L'alçada de planta a planta d'aparcament públic es de 3,00 m amb una alçada lliure interior entre forjats de 2,70 m.

Les plantes pis es comuniquen amb tres nuclis de comunicació vertical. Els nuclis disposen d'un ascensor adaptat i una escala 3 adaptada i especialment protegida i dos escales 1 i 2 protegides. Les escales de l'aparcament s'han situat respectant les distàncies d'evacuació exigides per normativa vigent, d'acord amb el que estableix al CTE DB SI (Codi Tècnic de l'Edificació) en allò referent a la protecció contra incendis en els edificis. Totes elles tenen una amplada d'1,20 metres. Les escales 1 y 2 es col·loquen a les cantonades de l'edifici amb els carrers de l'entorn immediat. Aquestes escales s'obren a la façana per facilitar la seva ventilació i il·luminació. Al considerar-les escales obertes, no requereixen de vestíbul previ per ser especialment protegides, seran escales protegides. L'escala 3 es col·loca al costat de la rampa al centre de l'edifici. Al ser interior, l'escala requereix de vestíbuls previs per ser especialment protegides. Tant l'escala com els vestíbuls previs es ventilen segons la normativa de protecció contra incendis.

Els itinerants dels vianants s'identifiquen mitjançant paviment diferenciat amb pintura antilliscant. Els accessos als nuclis de comunicació vertical es protegeixen amb barreres. Tanmateix s'instal·laran senyals de tràfic i rètols indicatius per facilitar al màxim la circulació tant de vehicles com de vianants. L'aparcament tindrà un sistema de detecció de places lliures.

La planta tercera es culmina amb una gran matriu de plaques fotovoltaiques sobre una estructura lleugera.

Planta Soterrani -1.

La planta soterrani té els usos permesos per normativa, vinculats a l'ús comercial en planta baixa. El projecte planteja la possibilitat que aquest espai s'utilitzi com un aparcament vinculat al horari comercial del local o locals comercials en planta baixa. El possible aparcament s'organitza amb tres carrils de sentit únic amb places d'aparcament en bateria per a un total de 164 places. Les places d'aparcament adaptades es col·loquen al costat dels nuclis. Els vehicles accedeixen a través d'una única rampa de doble sentit que dona accés a l'Avinguda del Pla de Maset.

Els vianants accedeixen a la planta soterrani mitjançant un dels tres nuclis de comunicació vertical disponibles. Cada nucli consta d'un ascensor adaptat i una escala adaptada i especialment protegida d'evacuació ascendent. En el cas que s'opti per donar-li l'ús d'aparcament, els itinerants dels vianants s'han d'identificar mitjançant paviment diferenciat amb pintura antilliscant. Els eixos de vianants connecten els nuclis i els accessos als nuclis de comunicació vertical es protegeixen amb barreres.

QUADRES DE SUPERFÍCIES:

QUADRE DE SUPERFÍCIES CONSTRUÏDES

PLANTES SOBRE RASANT

PLANTA	COTA NIVELL	PLACES COTXES	PLACES MOTO	COMERCIAL	APARCAMENT
PLANTA BAIXA	+15.00m	0	0	4.027,93m ²	481,21m ²
PLANTA PRIMERA	+20.00m	156	14	-	5.498,09m ²
PLANTA SEGONA	+23.00m	156	14	-	5.498,09m ²
PLANTA TERCERA	+26.00m	169	0	-	5.498,09m ²
TOTAL		481	28	4.027,93m ²	16.975,48m ²

PLANTES SOTA RASANT

PLANTA	COTA NIVELL	PLACES COTXES	PLACES MOTO	MAGATZEM	APARCAMENT
PLANTA SOT.-1	+10.00m	164	0	223,14m ²	5.186,31m ²

TOTAL SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA SOBRE RASANT: 21.003,41m²

TOTAL SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA SOTA RASANT: 5.409,45m²

TOTAL SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA: 26.412,86m²

QUADRE DE SUPERFÍCIES ÚTILS

PLANTES SOBRE RASANT

PLANTA	COTA NIVELL	PLACES COTXES	PLACES MOTO	COMERCIAL	APARCAMENT
PLANTA BAIXA	+15.00m	0	0	3.964,70m ²	47,00m ²
PLANTA PRIMERA	+20.00m	156	14	-	5.209,55m ²
PLANTA SEGONA	+23.00m	156	14	-	5.209,55m ²
PLANTA TERCERA	+26.00m	169	0	-	5.209,55m ²
TOTAL		481	28	3.964,70m ²	15.675,65m ²

PLANTES SOTA RASANT

PLANTA	COTA NIVELL	PLACES COTXES	PLACES MOTO	MAGATZEM	APARCAMENT
PLANTA SOT.-1	+10.00m	164	0	197,30m ²	4.758,92m ²

TOTAL SUPERFÍCIE ÚTIL SOBRE RASANT: 19.640,35m²

TOTAL SUPERFÍCIE ÚTIL SOTA RASANT: 4.956,22m²

TOTAL SUPERFÍCIE ÚTIL : 24.596,57m²

1.4. Situació Urbanística de la Finca. Ús regulat per el POUM.

Conforme la documentació que consta a l'actual i vigent POUM, aquesta finca es troba qualificada com a EQUIPAMENTS. EQ-52, resultant del projecte de reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vilaseca i Salou.

Caldrà doncs, per part de planejament determinar si l'ús comercial és compatible amb la qualificació de la finca com a equipaments; ja que en cas contrari, seria inviable el projecte; a menys que es faci una modificació puntual urbanística.

CAPÍTOL 2: VIABILITAT ECONÒMICA DEL PROJECTE URBANÍSTIC:

2.1. Motivació del Projecte i la seva viabilitat.

El projecte vé motivat per les obres de peatonalització del C/ Carles Buigas, gran obra que ha de permetre a aquest punt de gran afluència turística, un canvi de fisonomia important, eliminant el trànsit de vehicles, i donant així prioritat a la circulació dels vianants, a fi i efecte que puguin realitzar passejades i compres amb total tranquil·litat. Davant d'aquest nou panorama, hi haurà una davallada de places de pàrquing a la zona, de manera que es genera una necessitat nova, relativa a construir un parking d'aquesta dimensió , i també a petició del hotelers presents a tota aquesta àrea, que mostren l'absolut acord en la seva construcció, per tal d'oferir un millor servei als seus clients.

La peatonalització del C/ Carles Buigas, a part d'incentivar la necessitat d'un nombre de places de parking superior, també afavoreix la possibilitat d'incrementar l'oferta comercial, per això una part del present projecte està dedicada a la construcció d'una gran àrea comercial.

Al llarg dels apartats des del 2.2 fins al 2.9, es presenta un estudi sobre la seva viabilitat econòmica del projecte, detallant cadascun dels punts analitzats.

El projecte tècnic té un pressupost total d'execució amb IVA inclòs de 11.500.000 euros, quantitat que s'obtindrà mitjançant la petició d'un préstec hipotecari. Un 20% correspon a la repercussió de l'execució de la superfície comercial i del parking del soterrani de 164 places, vinculat a la mateixa. L'explotació d'aquesta superfície comercial es durà a terme mitjançant concessió. El 80% restant, correspon a la repercussió de les tres plantes de places de parking, amb un total de 481 places. L'explotació del parking es durà a terme directament per part de l'Ajuntament de Salou.

S'estudia la viabilitat del projecte tenint en un compte, per una banda, **la rendibilitat de la concessió comercial**, es realitza el següent anàlisi:

- a) En primer lloc, s'efectua una valoració del terreny ocupat, que permet calcular el cànon mínim que hauria d'oferir el licitador, per tal que a l'Ajuntament li resultés viable.
- b) En segon lloc, s'efectua una valoració del lloguer de la superfície ocupada per l'activitat comercial, que engloba el supermercat i soterrani amb places de parking vinculat al mateix, ens aporta una valoració del rendiment total de la superfície comercial.

Per altra banda, s'estudia la viabilitat del projecte, tenint en compte la **rendibilitat obtinguda mitjançant l'explotació del parking per part de l'Ajuntament**. En ambdós casos, es té en compte la despesa de finançament que ha de fer front el propi Ajuntament amb la inversió total, i s'efectua un desglossament de diferents escenaris d'ingressos, de despeses i de condicions de finançament instrumentades mitjançant un préstec hipotecari.

Finalment, s'efectua una valoració de la viabilitat del projecte globalment, comparant, varies opcions de finançament, i tenint en compte un escenari de generació d'ingressos basat amb el principi de prudència, i un escenari de generació d'ingressos màxim favorable.

2.2 Oferta teòrica de places de parking per part dels hotelers:

Es fa un anàlisi de l'oferta teòrica existent del nombre de places de parking disponibles als hotels ubicats a la zona d'afectació, que abarca tota la franja marítima, des de l'alçada de la font Iluminosa, incloent l'Av Andorra, Autovía Salou-Tarragona, C/ Torremolinos i C/ Vendrell.

Seguidament, presentem una mapa per visualitzar la zona d'afectació:



Amb aquest anàlisi es pretén determinar la demanda potencial de places de parking per part d'usuaris dels hotels de l'àrea d'afectació.

És evident, que els hotelers de la zona d'afectació del present parking, han de tenir dins del propi hotel una oferta de places de 902 places, segons compliment de la normativa urbanística. Cal verificar si els esmentats hotels compleixen la normativa i quina disponibilitat real ostenten. Atès que aquesta oferta, resta demanda, al projecte del parking municipal.

Per una altra banda, si es complís per part dels hotelers la normativa urbanística, es evident, que la oferta de 902 places de parking, supleix en escreix a la possible demanda que l'ajuntament considera bàsica com a justificació del present projecte amb diner públic (481 places); existint un sobre oferta de 412 places.

Vist que l'afirmació anterior, no és real, atès que els hotelers no disposen d'aquest numero de places, el que fa que existeixi una derivació de la oferta particular (hoteler) cap a una oferta publica (Ajuntament) en posar a disposició un numero de places per una demanda molt estacional que no supera els 90 dies, com a màxim.

A continuació es detallen les dades de places que haurien de tenir els hotelers. Sobre les places reals, caldria per part de l' Ajuntament (Urbanisme) conèixer el numero de places, al objecte de perfilar adequadament la demanda del hotelers en demanar una planta exclusiva del Parking projectat i la seva permanència en el temps; al efecte de determinar un preu de mercat ajustat, que pugui assegurar la seva viabilitat.

HOTELS ÀREA D'INFLUÈNCIA TORREMOLINOS	
HOTELS	NÚM. HABITACIONS
Jaume I	775
Oasis	390
Apart Hotel Salou Suite	78
Marinada	303
Medplaya Calypso	521
Alannia Salou	360
Hotel- Aparthotel Ponient Dorada Palace	360
Hotel Best Punta dorada	100
INTER2 Aparthotel	180
Caspel	95
Las Vegas	282
El Acqua	97
San Francisco	229
Best Sant Diego	250
Salou Park Resort I	218
Hostal Tahiti	45
Hotel Piràmide	230
TOTAL HABITACIONS	4513

Núm. Habitacions amb plaça
902,6

Núm. Habitacions sense plaça
3610,4

Ratio	1 plaça parking/ 5 habitacions
--------------	---------------------------------------

1 plaça = 10 persones = 2 persones per habitació = 1 plaça cada 5 habitacions.

2.3 Valor d'inversió del projecte:

Per establir un valor de rendiment per la part de la concessió comercial, hem de tenir en compte, per un costat, el valor d'ocupació del terreny, i per l'altre, el valor de l'obra del projecte.

Seguidament detallem els càlculs efectuats:

De la totalitat de l'execució de l'obra el 20% correspon a la part comercial.

PART CONCESSIÓ COMERCIAL		
VALORACIÓ DE LA FINCA		
Valor Catastral solar	528.575,00 €	
Valor Tècnic Finca	1.057.150,00 €	És el valor catastral x 2
Valor de mercat	1.585.725,00 €	Valor de Mercat: increment valor tècnic en un 50%
Afectació comercial 20%	317.145,00 €	Correspon valor de mercat solar part comercial
VALORACIÓ DE LA CONSTRUCCIÓ		
Valor Obra	11.500.000,00 €	
Valor Obra part comercial	2.300.000,00 €	20% del valor total
VALOR TOTAL	2.617.145,00 €	Valoració de la totalitat inversió concessió comercial
VALOR RENDIMENT PATRIMONIAL	196.285,88 €	7,5% S/ Valor total

De la totalitat de l'execució de l'obra, el 80% correspon a la part dels parkings.

Calculem la inversió de la totalitat de l'obra del parking corresponent a cada plaça. I fixem una rendibilitat objectiu d'un 7,5% de la inversió.

PART EXPLOTACIÓ PARKINGS	
Valor finca (80% afectació als parkings)	1.268.580,00 €
80% PEM	9.200.000,00 €
Valor d'inversió	10.468.580,00 €
Tenint en compte el nombre de places	
PLANTA 1	156
PLANTA 2	156
PLANTA 3	169
TOTAL PLACES	481
Valor d'inversió per plaça	21.764,20 €
Aplicant una rentabilitat del 7,5%	785.143,50 €
Rendiment Patrimonial per plaça	1.632,31 €

80 % del valor de mercat de la finca

80% de la inversió total de 11.500.000 eur

Valor inversió/nombre places

$10.468.580 * 0,075$

$785.143,50 / 481$

2.4. Valoració teòrica de l'amortització:

Calculem el valor de la despesa de l'amortització de la inversió projecte en un període de 30 anys, separant cadascuna de les dues parts on es destina la inversió.

PART CONCESSIÓ COMERCIAL	
VALOR TOTAL INVERSIÓ	2.300.000,00 €
AMORTITZACIÓ	76.666,67 €
Considerem que amortitzem en 30 anys	

PART EXPLOTACIÓ PARKINGS	
VALOR TOTAL INVERSIÓ	9.200.000,00 €
AMORTITZACIÓ	306.666,67 €
Amorti. En 30 anys	

TOTAL AMORITZACIO	383.333,34
-------------------	------------

2.5 Valoració real de l'amortització: capital + despeses financeres.

Les condicions financeres i cost financer estant detallades en el següent quadre i annexe num 6 del present estudi.

En aquest apartat estudiem diferents possibilitats de finançament:

OPCIÓ 1: PRÈSTEC A 10 ANYS

OPCIÓ 2: PRÈSTEC A 20 ANYS

OPCIÓ 3: PRÈSTEC A 30 AN

Seguidament detallem cadascuna de les opcions:

OPCIÓ 1: PRÈSTEC A 10 ANYS:

Import	11.500.000,00 €
Termini (años)	10
Comissió d'obertura	0,00%
Altres despeses	
Tipus d'interès nominal	3,392%
Periodicitat	Anual
Tipus de préstec	Amortització Constant
Carència (mesos)	0

10 ANYS					
QUADRE D'AMORTITZACIÓ PRÈSTEC INVERSIÓ					
ANY	INICI PERIODE	FI PERIODE	INTERESSOS	AMORTITZACIÓ	TOTAL QUOTA
2024	24/05/2024	31/12/2024	194.185,03 €	575.000,00 €	769.185,03 €
2025	01/01/2025	31/12/2025	355.907,92 €	1.150.000,00 €	1.505.907,92 €
2026	01/01/2026	31/12/2026	316.899,92 €	1.150.000,00 €	1.466.899,92 €
2027	01/01/2027	31/12/2027	277.891,92 €	1.150.000,00 €	1.427.891,92 €
2028	01/01/2028	31/12/2028	239.551,87 €	1.150.000,00 €	1.389.551,87 €
2029	01/01/2029	31/12/2029	199.875,92 €	1.150.000,00 €	1.349.875,92 €
2030	01/01/2030	31/12/2030	160.867,92 €	1.150.000,00 €	1.310.867,92 €
2031	01/01/2031	31/12/2031	121.859,92 €	1.150.000,00 €	1.271.859,92 €
2032	01/01/2032	31/12/2032	83.092,38 €	1.150.000,00 €	1.233.092,38 €
2033	01/01/2033	31/12/2033	43.843,92 €	1.150.000,00 €	1.193.843,92 €
2034	01/01/2034	31/12/2034	7.293,96 €	575.000,00 €	582.293,96 €
			2.001.270,68 €	11.500.000,00 €	13.501.270,68 €
DESP.INTERÈS MITJÀ ANUAL			200.127,07 €		
DESP.QUOTA MITJANA ANUAL			1.350.127,07 €		
PART CONCESSIÓ ÚS COMERCIAL	270.025,41 €				
PART PARKINGS	1.080.101,65 €				

20% de la inversió
 $1.350.127,07 * 0,20$

80% de la inversió
 $1.350.127,07 * 0,80$

OPCIÓ 2: PRÈSTEC A 20 ANYS:

Import	11.500.000,00 €
Termini (años)	20
Comissió d'obertura	0,00%
Altres despeses	
Tipus d'interès nominal	3,392%
Periodicitat	Anual
Tipus de préstec	Amortizació Constant
Carència (mesos)	0

3. Cuadro de amortización

	Periodo	Cuota total	Capital	Intereses	Capital pendiente
2024	1	965.080,00	575.000,00	390.080,00	10.925.000,00
2025	2	945.576,00	575.000,00	370.576,00	10.350.000,00
2026	3	926.072,00	575.000,00	351.072,00	9.775.000,00
2027	4	906.568,00	575.000,00	331.568,00	9.200.000,00
2028	5	887.064,00	575.000,00	312.064,00	8.625.000,00
2029	6	867.560,00	575.000,00	292.560,00	8.050.000,00
2030	7	848.056,00	575.000,00	273.056,00	7.475.000,00
2031	8	828.552,00	575.000,00	253.552,00	6.900.000,00
2032	9	809.048,00	575.000,00	234.048,00	6.325.000,00
2033	10	789.544,00	575.000,00	214.544,00	5.750.000,00
2034	11	770.040,00	575.000,00	195.040,00	5.175.000,00
2035	12	750.536,00	575.000,00	175.536,00	4.600.000,00
2036	13	731.032,00	575.000,00	156.032,00	4.025.000,00
2037	14	711.528,00	575.000,00	136.528,00	3.450.000,00
2038	15	692.024,00	575.000,00	117.024,00	2.875.000,00
2039	16	672.520,00	575.000,00	97.520,00	2.300.000,00
2040	17	653.016,00	575.000,00	78.016,00	1.725.000,00
2041	18	633.512,00	575.000,00	58.512,00	1.150.000,00
2042	19	614.008,00	575.000,00	39.008,00	575.000,00
2043	20	594.504,00	575.000,00	19.504,00	0,00
		15.595.840,00	11.500.000,00	4.095.840,00	

QUOTA MITJANA ANUAL	779.792,00 €
---------------------	--------------

PART CONCESSIÓ ÚS COMERCIAL	155.958,40 €	$779.792 \times 0,2$
PART PARKINGS	623.833,60 €	$779.792 \times 0,80$

OPCIÓ 3: PRÈSTEC A 30 ANYS:

Import	11.500.000,00 €
Termini (años)	30
Comissió d'obertura	0,00%
Altres despeses	
Tipus d'interès nominal	3,392%
Periodicitat	Anual
Tipus de préstec	Amortizació Constant
Carència (mesos)	0

ANYS	Periodo	Cuota total	Capital	Intereses	Capital pendiente
1	2024	773.413,33	383.333,33	390.080,00	11.116.666,67
2	2025	760.410,67	383.333,33	377.077,33	10.733.333,33
3	2026	747.408,00	383.333,33	364.074,67	10.350.000,00
4	2027	734.405,33	383.333,33	351.072,00	9.966.666,67
5	2028	721.402,67	383.333,33	338.069,33	9.583.333,33
6	2029	708.400,00	383.333,33	325.066,67	9.200.000,00
7	2030	695.397,33	383.333,33	312.064,00	8.816.666,67
8	2031	682.394,67	383.333,33	299.061,33	8.433.333,33
9	2032	669.392,00	383.333,33	286.058,67	8.050.000,00
10	2033	656.389,33	383.333,33	273.056,00	7.666.666,67
11	2034	643.386,67	383.333,33	260.053,33	7.283.333,33
12	2035	630.384,00	383.333,33	247.050,67	6.900.000,00
13	2036	617.381,33	383.333,33	234.048,00	6.516.666,67
14	2037	604.378,67	383.333,33	221.045,33	6.133.333,33
15	2038	591.376,00	383.333,33	208.042,67	5.750.000,00
16	2039	578.373,33	383.333,33	195.040,00	5.366.666,67
17	2040	565.370,67	383.333,33	182.037,33	4.983.333,33
18	2041	552.368,00	383.333,33	169.034,67	4.600.000,00
19	2042	539.365,33	383.333,33	156.032,00	4.216.666,67
20	2043	526.362,67	383.333,33	143.029,33	3.833.333,33
21	2044	513.360,00	383.333,33	130.026,67	3.450.000,00
22	2045	500.357,33	383.333,33	117.024,00	3.066.666,67
23	2046	487.354,67	383.333,33	104.021,33	2.683.333,33
24	2047	474.352,00	383.333,33	91.018,67	2.300.000,00
25	2048	461.349,33	383.333,33	78.016,00	1.916.666,67
26	2049	448.346,67	383.333,33	65.013,33	1.533.333,33
27	2050	435.344,00	383.333,33	52.010,67	1.150.000,00
28	2051	422.341,33	383.333,33	39.008,00	766.666,67
29	2052	409.338,67	383.333,33	26.005,33	383.333,33
30	2053	396.336,00	383.333,43	13.002,67	0,00
		17.546.240,00	11.500.000,00	6.046.240,00	

Conclusió:

Si apliquem la quota mitja del total període de 30 anys, a efectes de quota tècnica aplicar anualment, el resultat seria per cada part el següent:

QUOTA MITJANA ANUAL	584.874,67 €	$17.546.240/30$
PART CONCESSIÓ ÚS COMERCIAL	116.974,93 €	$584874,67 * 0,20$
PART PARKINGS	467.899,73 €	$584.874,67 * 0,80$

2.6. Valor rendiment de la concessió d'ús comercial:

En aquest apartat tenim en compte la valoració del rendiment de la concessió tenint en compte els preus de lloguer estipulats, per un costat el preu del metre quadrat de la superfície alimentària, i per l'altre el preu de lloguer per plaça del parking del soterrani.

A) preu metre quadrat lloguer zona comercial:

Segons indagacions de mercat del Departament de Promoció Econòmica i el mercat de ofertes existents, es por determinar que el preu de 10 euros mensuals/m2 es un preu acceptable com a "preu de mercat" i per tant es pren com a referencia al present estudi.

B) preu de lloguer de plaça de parking dins de la zona comercial:

Segons el mercat de lloguer de parking a la zona, el preu mig mensual per plaça és de 75 euros. El preu mensual pot anar des de 100 euros al mes (preu mig temporada estival) fins a 50 euros al mes (preu mig temporada no estival). Per tant, la mitjana és 75 euros per plaça.

VALOR RENDIMENT ZONA COMERCIAL CONCESSIÓ						
VALORACIÓ DEL RENDIMENT PATRIMONIAL						
Superfície alimentària	4027,93 m²					
Preu metre quadrat lloguer	10 euros					
VALOR RENDIMENT SUPERFICIE ALIMENTARIA	483.351,60 €	Valor màxim que un licitador pot oferir a l'Ajuntament				
VALORACIÓ DEL RENDIMENT D'ÚS COMERCIAL						
Places pàrking zona comercial	164 places	SOTERRANI				
Preu per plaça	75 euros					
VALOR RENDIMENT PARKING SUPERFICIE ALIMENTARIA	147.600,00 €					
VALOR RENDIMENT TOTAL ZONA COMERCIAL (CONCESSIO)	630.951,60 €					

2.7. Valor rendiment patrimonial de la zona comercial:

Presentem els números que realitzem per calcular el cànon mínim que els concessionaris haurien de pagar a l'Ajuntament de Salou, l'establim en un 7,5% sobre el valor total de la inversió corresponent a la part comercial.

VALOR RENDIMENT PATRIMONIAL DE LA ZONA COMERCIAL.		
PART CONCESSIÓ COMERCIAL		
VALORACIÓ DE LA FINCA		
Valor Catastral solar	528.575,00 €	
Valor Tècnic Finca	1.057.150,00 €	És el valor catastral x 2
Valor de mercat	1.585.725,00 €	Valor de Mercat: increment valor tècnic en un 50%
Afectació comercial 20%	317.145,00 €	Correspon valor de mercat solar part comercial
VALORACIÓ DE LA CONSTRUCCIÓ		
Valor Obra	11.500.000,00 €	
Valor Obra part comercial	2.300.000,00 €	20% del valor total
VALOR TOTAL	2.617.145,00 €	Valoració de la totalitat inversió concessió comercial
VALOR RENDIMENT PATRIMONIAL	196.285,88 €	7,5% S/ Valor total

$$317.145,00 + 2.300.000,00 = 2.617.145,00 \text{ euros}$$

2.8 Valor explotació parking Ajuntament:

Avaluem la viabilitat de l'explotació del parking, efectuant una estimació dels ingressos i de les despeses.

Pel que fa als ingressos, hem tingut en compte que la PL-2 està reservada als hotelers, establim dos casos possibles d'obtenció d'ingressos dins d'aquest supòsit. Agafem com a més probable, que es cobra 20 euros x 156 places x 90 dies d'estiu. D'altra banda, considerem que la PL-1 i la PL-3 es reserva pel públic en general, establim dos casos possibles. El primer cas, basant-nos amb el principi de prudència, establim les tarifes de la zona blava. El segon cas, basant-nos en un escenari de màxim favorable, establim les tarifes normals de parking.

La taula següent recull aquestes consideracions:

INGRESSOS				
SUPÒSIT 1 PL-2 RESERVADA PELS HOTELERS (156 PLACES)				
CASA				
Rendiment Patrimonial, que demanem als hotelers			222.044,16 €	1632,31 euros*156 valor patrimonial que haurien de pagar els hotelers
CAS B				
Rendiment Comercial oferta hotelers			280.800,00 €	156*20*90

SUPÒSIT 1)

Cas A) 1632,31 (7,5% de 21.764) Calculem la rendibilitat sobre el valor patrimonial per plaça. Valor obtingut al punt 2.3.

Cas B) En un preu de mercat de 20 euros dia per habitació amb plaça de parking en una demanda real màxima de 90 dies per temporada, l'ingrés obtingut dels hotelers podria ser de 280.800 euros

SUPÒSIT 2		PL-1 I PL-3 (325 PLACES)			
CAS A					
Apliquem tarifes zona blava		1,25 eur/hora			
Tenint en compte		rendiment zona blava Salou			1.747.811,00 €
Núm. Places zona blava	3380	517,10*325			
Rendiment per plaça	517,10 €	Rendiment parking			168.058,75 €
CAS B					
Apliquem tarifa normal de parking		1h=2,45 euros		IVA INCLÒS	
		Correspon a 0,41 eur/min, tarifa màx 30 eur/ dia			
Increment d'un 45% S/168.058,75		243.685,19 €			

SUPÒSIT 2:

Pel Cas A TARIFA ZONA BLAVA: La recaptació de la zona blava a tot el municipi de Salou any 2023 fou de 1.747.911,77 euros. Si el nombre de places de zona blava de Salou es de 3380 euros, resulta un ingrés/rendiment per plaça de 517,10 euros. Per tant el rendiment del parking amb un total de 325 places pot generar un rendiment anual de **168.058,75 euros**. Rendiments segons criteris d'ocupació. (Veure Annex 7).

Pel Cas B. TARIFA PARKING: Es considera la tarifa normal de parking que és aproximadament un 45% més elevada que la tarifa del Cas A, referent a la de la zona blava, tal com queda reflexat a la taula anterior. Per tant, el rendiment del parking en 325 places pot generar un rendiment anual de **243.685,19 euros**. Rendiments segons criteris d'ocupació

LES DESPESES:

Seguidament realitzem una estimació de les despeses, en primer lloc tenim en compte les despeses purament d'explotació de la gestió del parking, en segon lloc les despeses de finançament, donat que el projecte es duu a terme mitjançant préstec hipotecari, procedim a fer el desglossament d'ambdós grups de despeses:

DESPESES D'EXPLOTACIÓ:

DESPESES	
Tipus Despesa	Import
Personal 2,5 persones	50.000,00 €
Seguretat Social	17.000,00 €
Assegurances	2.500,00 €
Neteja	18.000,00 €
Manteniment Caixers,pintura..	15.000,00 €
Subministres elèctric,aigua...	6.000,00 €
Despeses generals 4%	4.340,00 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €

CRITERIS D'OCUPACIÓ:

A continuació establim una taula on detallem els percentatges d'ocupació dels parkings de la zona blava:

Percentatges ocupació	
Gener,febrer i març	0%
Abril, maig i juny	10%
Juliol i Agost	85%
Setembre i Octubre	5%
Novembre i desembre	0%

RESULTATS EXPLOTACIÓ DEL PARKING I LA SEVA RELACIÓ DIRECTA AMB EL PERIODE DEL FINANÇAMENT DEL PROJECTE (TERMINI DEL PRESTEC)

Estudiem 3 possibilitats de préstec, variant únicament el termini, la resta de condicions financeres són les mateixes per les 3 possibilitats:

OPCIÓ 1: PRÈSTEC A 10 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC 10 ANYS			
RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (PRINCIPI PRUDÈNCIA)		RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (MÀX FAVORABLE)	
HOTELERS	280.800,00 €	HOTELERS	280.800,00 €
PARKING AJUNTAMENT (Zona Blava)	168.058,75 €	PARKING AJUNTAMENT (Tarifa normal)	243.685,19 €
TOTAL INGRESSOS	448.858,75 €	TOTAL INGRESSOS	524.485,19 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €	TOTAL DESPESES	112.840,00 €
RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	336.018,75 €	RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	411.645,19 €
DESPESA FINANCERA/AMORT.	1.080.101,65 €	DESPESA FINANCERA/AMORT.	1.080.101,65 €
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 744.082,90 €	RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 668.456,47 €

OPCIÓ 2: PRÈSTEC A 20 ANYS:

PRÈSTEC A 20 ANYS			
RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (PRINCIPI PRUDÈNCIA)		RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (MÀX FAVORABLE)	
HOTELERS	280.800,00 €	HOTELERS	280.800,00 €
PARKING AJUNTAMENT (Zona Blava)	168.058,75 €	PARKING AJUNTAMENT (Tarifa normal)	243.685,19 €
TOTAL INGRESSOS	448.858,75 €	TOTAL INGRESSOS	524.485,19 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €	TOTAL DESPESES	112.840,00 €
RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	336.018,75 €	RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	411.645,19 €
DESPESA FINANCERA/AMORT.	623.833,60 €	DESPESA FINANCERA/AMORT.	623.833,60 €
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ negatiu	- 287.814,85 €	RESULTAT D'EXPLOTACIÓ negatiu	- 212.188,41 €

OPCIÓ 3: PRÈSTEC A 30 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC 30 ANYS			
RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (PRINCIPÍ PRUDÈNCIA		RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (MÀX FAVORABLE)	
HOTELERS	280.800,00 €	HOTELERS	280.800,00 €
PARKING AJUNTAMENT (Zona Blava)	168.058,75 €	PARKING AJUNTAMENT (Tarifa normal)	243.685,19 €
TOTAL INGRESSOS	448.858,75 €	TOTAL INGRESSOS	524.485,19 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €	TOTAL DESPESES	112.840,00 €
RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	336.018,75 €	RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	411.645,19 €
DESPESA FINANCERA/AMORT.	467.899,73 €	DESPESA FINANCERA/AMORT.	467.899,73 €
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ negatiu	- 131.880,98 €	RESULTAT D'EXPLOTACIÓ negatiu	- 56.254,55 €

2.9. RESULTAT GLOBAL del projecte:

El resultat global del projecte comporta consolidar el resultats parcials de rendiments corresponents a la zona comercial i la zona de parking conjuntament. La seva finalitat, es determinar la viabilitat global del projecte.

Hem de destacar que la rentabilitat de la zona comercial, es positiva; en contra de la rentabilitat del parking que és negativa. Per si el criteri de viabilitat fos des de la parcialitat de cada inversió, és evident que la part del parking no és viable i per tant no seria recomedable com a projecte. Però, si es busca un resultat global de viabilitat del tot el projecte, el resultat es troba detallat seguidament segons les opcions de termini del préstec.

En aquest apartat fem un estudi de la viabilitat global de la inversió, el 20% destinat a la concessió, i el 80% destinat a l'explotació del parking, utilitzant dos escenaris possibles, un basat en el principi de prudència, i l'altre basat, en el principi de màxim favorable. A la vegada, per cadascun d'aquests escenaris, fem els càlculs de les tres opcions de finançament proposades (10, 20 i 30 anys). Aquest estudi ens permet comparar els diferents resultats de viabilitat per cadascun dels dos escenaris, en cada una de les tres opcions (en total obtenim 6 resultats diferents), aquesta comparativa ens ajuda a escollir la millor alternativa.

OPCIÓ 1: PRÈSTEC A 10 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC A 10 ANYS									
ESCENARI PRINCIPI DE PRUDENCIA									
INGRESSOS ANUALS						DESPESES ANUALS			
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						TIPUS DE DESPESA			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	196.285,88 €					Amortització inversió	1.350.127,07 €		
						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €		
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES	1.462.967,07 €		
RECAPTACIÓ HOTELERS	280.800,00 €								
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €								
						RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU	-	817.822,44 €	
TOTAL INGRESSOS	645.144,63 €								

ESCENARI MÀXIM FAVORABLE									
INGRESSOS ANUALS									
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						DESPESES ANUALS			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	630.951,60 €					TIPUS DE DESPESA			
						Amortització inversió	1.350.127,07 €		
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €		
RECAPTACIÓ HOTELERS	280.800,00 €					TOTAL DESPESES	1.462.967,07 €		
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA PARKING	243.685,19 €								
						RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU	-	307.530,28 €	
TOTAL INGRESSOS	1.155.436,79 €								

OPCIÓ 2: PRÈSTEC A 20 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ DE PRÈSTEC 20 ANYS							
ESCENARI PRINCIPI DE PRUDENCIA							
INGRESSOS ANUALS				DESPESES ANUALS			
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL				TIPUS DE DESPESA			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	196.285,88 €			Amortització inversió	779.792,00 €		
				TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €		
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS				TOTAL DESPESES			
RECAPTACIÓ HOTELERS	280.800,00 €						
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €						
				RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU			
					-	247.487,37 €	
TOTAL INGRESSOS	645.144,63 €						

ESCENARI MÀXIM FAVORABLE				DESPESES ANUALS			
INGRESSOS ANUALS				TIPUS DE DESPESA			
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL				Amortització inversió			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	630.951,60 €			TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €		
				TOTAL DESPESES			
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS							
RECAPTACIÓ HOTELERS	280.800,00 €			RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL POSITIU			
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA PARKING	243.685,19 €					262.804,79 €	
TOTAL INGRESSOS	1.155.436,79 €						

OPCIÓ 3: PRÈSTEC A 30 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC 30 ANYS	
ESCENARI PRINCIPI DE PRUDENCIA	
INGRESSOS ANUALS	
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL	
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	196.285,88 €
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS	
RECAPTACIÓ HOTELERS	280.800,00 €
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €
TOTAL INGRESSOS	645.144,63 €
DESEPESES ANUALS	
TIPUS DE DESPESA	
Amortització inversió	584.874,67 €
TOTAL DESEPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €
TOTAL DESEPESES	697.714,67 €
RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU - 52.570,04 €	

ESCENARI MÀXIM FAVORABLE							
INGRESSOS ANUALS							
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL							
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	630.951,60 €						
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS							
RECAPTACIÓ HOTELERS	280.800,00 €						
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA PARKING	243.685,19 €						
TOTAL INGRESSOS	1.155.436,79 €						

DESPESES ANUALS	
TIPUS DE DESPESA	
Amortització inversió	584.874,67 €
TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €
TOTAL DESPESES	697.714,67 €
RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL POSITIU	457.722,12 €

CAPITOL 3: CONCLUSIONS:

3.1 Conclusions sobre la viabilitat de l'exploració del parking:

En el cas que s'esculli com a opció de finançament, un **préstec a 10 anys**, ens trobem:

Escenari 1: Aplicant el principi de prudència:

Resultat d'exploració negatiu de : - 744.082,90 euros

Escenari 2: Aplicant el principi de màxim favorable:

Resultat d'exploració negatiu de : - 668.456,47 euros

En el cas que s'esculli com a opció de finançament, un **préstec a 20 anys**:

Escenari 1: Aplicant el principi de prudència:

Resultat d'exploració negatiu de : - 287.814,85euros

Escenari 2: Aplicant el principi de màxim favorable:

Resultat d'exploració negatiu de: - 212.188,41euros

En el cas que s'esculli com a opció de finançament, un **préstec a 30 anys**:

Escenari 1: Aplicant el principi de prudència:

Resultat d'exploració negatiu de : - 131.880,98 euros

Escenari 2: Aplicant el principi de màxim favorable:

Resultat d'exploració negatiu de: - 56.254,55 euros

Amb aquest resultat concloem que en cap dels escenaris estudiats surt viable l'exploració del parking. L'opció menys negativa és la de préstec a 30 anys, dins d'un escenari de màxim favorable, que és de -56.254,55 euros, resultant una rendibilitat negativa en un -2,45% de la inversió 2.300.000 euros, i suposant uns ingressos molt improbables en quan al cobrament de la tarifa normal del parking.

3.2. Conclusions sobre la viabilitat de la inversió global del projecte:

En el cas que s'esculli com a opció de finançament, un **préstec a 10 anys**, ens trobem:

Escenari 1: Aplicant el principi de prudència:

Resultat d'exploració negatiu de : - 817.822,44 euros

Escenari 2: Aplicant el principi de màxim favorable:

Resultat d'exploració negatiu de : - 307.530,28 euros

En el cas que s'esculli com a opció de finançament, un **préstec a 20 anys**:

Escenari 1: Aplicant el principi de prudència:

Resultat d'exploració negatiu de : - 247.487,37 euros

Escenari 2: Aplicant el principi de màxim favorable:

Resultat d'exploració positiu de: 262.804,79 euros El present cas es molt improbable; ja que el màxim favorable es de cànon concessió de zona comercial de 630.951 euros.

En el cas que s'esculli com a opció de finançament, un **préstec a 30 anys**:

Escenari 1: Aplicant el principi de prudència:

Resultat d'exploració negatiu de : - 52.570,04 euros

Escenari 2: Aplicant el principi de màxim favorable:

Resultat d'exploració positiu de: 457.722,12 euros. El present cas es molt improbable; ja que el màxim favorable es de cànon concessió de zona comercial de 630.951 euros.

CONCLUSIÓ DE RESULTATS:

Podem concloure que resulta més viable si tenim en compte el projecte globalment que si valorem l'exploració del pàrquing separatament. L'opció de finançament més lògica i equilibrada, seria a 30 anys, aplicant el principi de prudència pel que fa a la recaptació d'ingressos, que recordem que es divideix:

- a) 20% corresponent a la concessió, el cànon seria el mínim calculat (196.285,88 euros)
- b) 80% de la inversió :
 - b.1) Recaptació dels hotelers, aquesta dada agafem la mateixa per tots els escenaris, és la que està estipulada, 280.800,00 euros.
 - b.2) Recaptació parking de 325 places, utilitzant la tarifa de la zona blava, que és inferior a la normal dels parkings, 168.058,75 euros

Amb aquesta opció com a referència, préstec a 30 anys, i escenari d'estimació d'ingressos prudent, en el sentit de preveure uns ingressos a la seva banda baixa, podem concloure que el projecte globalment obté un resultat negatiu d'un -52.570,04 euros, representant una rendibilitat d'un -0,457% sobre la inversió total (-52.570,04/11.500.000).

Com podem apreciar, en el RESULTATS DE TOTS ELS ESCENARIS PREVISTOS, NO EXISTEIX CAP OPCIÓ DE REFERENCIA que es permeti uns escenaris viables per l'execució del projecte descrit.

La possibilitat que un operador comercial i el seu cànon " generós" de la part comercial, superior a 600.000 euros pot assegurar la viabilitat i sostenibilitat del projecte es molt improbable.

CAPITOL 4: ESTUDI ALTERNATIVES SEGONS CONTRASTACIÓ AMB EL MERCAT

4.1 Anàlisi alternativa sobre la viabilitat de l'explotació del projecte .

4.1.1.- EL CANON DE LA CONCESIÓ COMERCIAL.

Aquest punt, fora dels escenaris indicats "up supra" més tècnics, fa una ficció realitzable d'un possible escenari de mercat.

Per part de ingressos.

Efectuant un contrast amb l'oferta del mercat, pel que fa al cànon que es podria cobrar de la concessió, i pel que fa a la recaptació del hotelers, efectuem estudi nou, de tots els escenaris possibles, només modificant aquestes dues variables, segons el següent detall:

- Cànon rebut per la concessió: **350.000 euros**

4.1.2.- RECAPTACIÓ PLACES HOTELRES.

Recaptació per part dels hotelers:

1200 euros per cada placa de pk*156 places= **187.200 euros**

Sequidament mostrem els nous càlculs:

VALOR EXPLOTACIO PARKING PER L'AJUNTAMENT			
INGRESSOS			
SUPÒSIT 1		PL-2 RESERVADA PELS HOTELERS (156 PLACES)	
Rendiment Patrimonial, que demanem als hotelers		187.200,00 €	1200 EUR*156

4.1.3.- RECAPTACIÓ PARKINGS MUNICIPALS.

SUPÒSIT 2		PL-1 I PL-3 (325 PLACES)	
CASA			
	Apliquem tarifes zona blava	1,25 eur/hora	
Tenint en compte		rendiment zona blava Salou	1.747.811,00 €
	Núm. Places zona blava	3380	
	Rendiment per plaça	517,10 €	
		Rendiment parking	168.058,75 €
			517,10*325
CAS B			
	Apliquem tarifa normal de parking	1h=2,45 euros	IVA INCLÒS
			Correspon a 0,41 eur/min, tarifa màx 30 eur/ dia
	Increment d'un 45% S/168.058,75		
			243.685,19 €

DESPESES: Es mantenen al ser un valor fixe en l' explotació.

DESPESES	
Tipus Despesa	Import
Personal 2,5 persones	50.000,00 €
Seguretat Social	17.000,00 €
Assegurances	2.500,00 €
Neteja	18.000,00 €
Manteniment Caixers,pintura..	15.000,00 €
Subministres elèctric,aigua...	6.000,00 €
Despeses generals 4%	4.340,00 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €

Sobre aquest escenari de oferta de mercat, apliquem novament la despesa financera per tant d'obtenir uns resultats i la seva viabilitat. Segons els següents càlculs.

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC 10 ANYS				
RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (TARIFA ZONA BLAVA)			RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (TARIFA NORMAL PKS)	
HOTELERS	187.200,00 €		HOTELERS	187.200,00 €
PARKING AJUNTAMENT	168.058,75 €		PARKING AJUNTAMENT	243.685,19 €
TOTAL INGRESSOS	355.258,75 €		TOTAL INGRESSOS	430.885,19 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €		TOTAL DESPESES	112.840,00 €
RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	242.418,75 €		RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	318.045,19 €
DESPESA FINANCERA/AMORT.	1.080.101,65 €	PRÈSTEC 10 ANYS	DESPESA FINANCERA/AMORT.	1.080.101,65 €
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 837.682,90 €		RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 762.056,47 €

PRÈSTEC A 20 ANYS				
RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (TARIFA ZONA BLAVA)			RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (TARIFA NORMAL PKS)	
HOTELERS	187.200,00 €		HOTELERS	187.200,00 €
PARKING AJUNTAMENT	168.058,75 €		PARKING AJUNTAMENT	243.685,19 €
TOTAL INGRESSOS	355.258,75 €		TOTAL INGRESSOS	430.885,19 €
TOTAL DESPESES	112.840,00 €		TOTAL DESPESES	112.840,00 €
RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	242.418,75 €		RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	318.045,19 €
DESPESA FINANCERA/AMORT.	623.833,60 €	PRÈSTEC 20 ANYS	DESPESA FINANCERA/AMORT.	623.833,60 €
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 381.414,85 €		RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 305.788,41 €

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC 30 ANYS					
RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (TARIFA ZONA BLAVA)				RESULTAT EXPLOTACIÓ PARKINGS (TARIFA NORMAL PKS)	
HOTELERS		187.200,00 €		HOTELERS	187.200,00 €
PARKING AJUNTAMENT		168.058,75 €		PARKING AJUNTAMENT	243.685,19 €
TOTAL INGRESSOS		355.258,75 €		TOTAL INGRESSOS	430.885,19 €
TOTAL DESPESES		112.840,00 €		TOTAL DESPESES	112.840,00 €
RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ		242.418,75 €	PRÈSTEC 30 ANYS	RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ	318.045,19 €
DESPESA FINANCERA/AMORT.		467.899,73 €		DESPESA FINANCERA/AMORT.	467.899,73 €
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	-	225.480,98 €		RESULTAT D'EXPLOTACIÓ NEGATIU	- 149.854,55 €

Com a conclusió és que pel que fa a l'explotació del parking exclusivament encara surt més inviable que amb les dades estudiades des d'un principi (veure apartat 2.6).

4.2 Anàlisi alternativa sobre la viabilitat de la inversió global del projecte.

Efectuem el mateix contrast que a l'apartat anterior però a nivell global de la inversió.

Recordem modificació de les dues variables següents:

- Cànon rebut per la concessió: **350.000 euros**
- Recaptació per part dels hotelers:
1200 euros per cada plaça de pk*156 places= **187.200 euros**

Mostrem resultats:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC A 10 ANYS					
ESCENARI ZONA BLAVA					
INGRESSOS ANUALS				DESPESES ANUALS	
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL				TIPUS DE DESPESA	
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	350.000,00 €			Amortització inversió	1.350.127,07 €
				TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS				TOTAL DESPESES	1.462.967,07 €
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €				
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €				
				RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU	- 757.708,32 €
TOTAL INGRESSOS	705.258,75 €				

ESCENARI TARIFA NORMAL PARKINGS					
INGRESSOS ANUALS				DESPESES ANUALS	
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL				TIPUS DE DESPESA	
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	350.000,00 €			Amortització inversió	1.350.127,07 €
				TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS				TOTAL DESPESES	1.462.967,07 €
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €				
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA NORMAL PK	243.685,19 €				
				RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU	- 682.081,88 €
TOTAL INGRESSOS	780.885,19 €				

INVERSIÓ PER MITJÀ DE PRÈSTEC 20 ANYS									
ESCENARI TARIFA ZONA BLAVA									
INGRESSOS ANUALS						DESPESES ANUALS			
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						TIPUS DE DESPESA			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	350.000,00 €					Amortització inversió		779.792,00 €	
						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €	
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES		892.632,00 €	
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €								
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €								
TOTAL INGRESSOS		705.258,75 €				RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU		-	187.373,25 €

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC 30 ANYS						
ESCENARI TARIFA ZONA BLAVA						
INGRESSOS ANUALS						
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL					DESPESES ANUALS	
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	350.000,00 €				TIPUS DE DESPESA	
					Amortització inversió	584.874,67 €
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS					TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €				TOTAL DESPESES	697.714,67 €
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €					
TOTAL INGRESSOS	705.258,75 €				RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL POSITIU	7.544,08 €

ESCENARI TARIFA NORMAL PARKING						
INGRESSOS ANUALS						
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL					DESPESES ANUALS	
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COMERCIAL	350.000,00 €				TIPUS DE DESPESA	
					Amortització inversió	584.874,67 €
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS					TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	112.840,00 €
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €				TOTAL DESPESES	697.714,67 €
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA NORMAL PARKING	243.685,19 €					
TOTAL INGRESSOS	780.885,19 €				RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL POSITIU	83.170,52 €

4.3 Càlcul del moment de Retorn de la Inversió Realitzada:

Per calcular el moment de la recuperació de la inversió, hem de conèixer els fluxes nets anuals que es generen, i quan aquests s'igualen a la inversió realitzada inicialment, serà el moment que s'haurà recuperat la inversió.

En el nostre cas, tenim una inversió inicial de 11.500.000 euros.

Seguint amb tots els escenaris estudiats a la present memòria, ens centrarem amb l'escenari que aconsegueix més equilibri, pel que fa al compliment de la viabilitat del projecte a nivell global, per un costat, i al fet d'estimar unes dades d'ingressos el més realistes possible.

Per tant, calcularem el moment de retorn de la inversió pel cas de tanteig del mercat global, i agafant, pel cas de l'explotació dels parkings, la tarifa normal de parkings, i el préstec financer a 30 anys.

Mostrem resultats:

INGRESSOS ANUALS..... 780.885,19 euros

- A) Concessió Àrea Comercial: 350.000,00 euros
- B) Tarifa normal pel que fa a l'explotació del parking: 243.685,19 euros
- C) Tarifa cobrada als hotelers: 187.200,00 euros

DESPESES OPERATIVES 112.840,00 euros

Valor despeses d'explotació: 112.840,00 euros

DESPESES FINANCERES 584.874,67 euros

Quota anual préstec: 584.874,67 euros

Amb aquestes dades ja podem calcular els fluxes anuals, que els separarem en dos períodes:

1) Primer període: els primers 30 anys (s'imputem despeses financeres)

Fluxos nêts anual= 350.000,00 + 243.685,19 + 187.200,00 - 112.840,00 - 584.874,67=

83.170,52 euros >> és a dir, estem parlant del benefici anual, que ens permet recuperar la inversió inicial.

2) Segon període: fluxes d'ingressos passats els 30 anys (No s'imputem despeses financeres):

INGRESSOS ANUALS 780.885,19 euros (es mantenen igual)

DESPESES OPERATIVES 112.840,00 euros (es mantenen igual)

No tenim Despeses Financeres

Per tant, el **fluxe anual**: 780.885,19 - 112.840,00= **668.045,19 euros**

Tenint en compte que l'import recuperat fins a 30 anys mitjançant la suma de beneficis anuals:

83.170,52 euros x 30 anys = **2.495.115,60 euros**

Per tant,

11.500.000,00 - 2.495.115,60 = **9.004.884,40 euros** (correspon al capital pendent de la inversió pendent de recuperar.

Hem de calcular quan temps trigarem a recuperar aquest nou capital pendent mitjançant el nou flux nêt anual:

Anys que trigarem = 9.004.884,40 / 668.045,19= 13,48 anys, **arrodonint 14 anys.**

Concloent, en global, tècnicament, es trigaria 44 anys a recuperar la inversió inicial, mitjançant aquesta previsió d'ingressos analitzada (30 anys de període + 14 anys del segon període)

Amb aquests càlculs podem concloure que difícilment es pot considerar la inversió viable, donat que es recupera la inversió molt a llarg termini, i això comporta assumir moltes incerteses en quan a l'evolució dels ingressos i de les despeses.

Per aconseguir revertir aquests resultats, i aconseguir que el projecte esdevingui viable, podem intentar trobar noves dades en relació a:

- Augment ingressos anuals
- Disminució despeses d'explotació
- Aconseguir millors condicions financeres del préstec, com una rebaixa del tipus d'interès.
- Aconseguir una aportació de capital addicional.

CONCLUSIO FINALISTA:

Com a conclusió finalista: el projecte a nivell global **NO RESULTA VIABLE ECONÒMICAMENT**, atès:

1.- La inversió és molt elevada, en funció al rendiment que genera, en especial la derivada del parking municipal.

2.- La rendes derivades pel finançament de la inversió, comencen a ser rentables a partir dels 44 anys . Es a dir, existeix una taxa de retorn de la inversió a molt a llarg termini.

3.- Els escenaris previstos de possible viabilitat econòmica de la inversió, són molt improbables que es materialitzin en la situació actual i futura del mercat, en el municipi de Salou (especial consideració la inversió/exploitació del parking i un possible concessionari comercial amb un cànon superior a 600.000 euros.

4- Caldria redimensionar el projecte on una inversió menor determini una rentabilitat acceptable en cada exercici econòmic i per cada línia de projecte: la part comercial i la part de parking.

5.- Existeix un desajust que provoca un desequilibri econòmic, atès el gran volum de la inversió, respecte a la rentabilitat de la mateixa, amb impacte no viable que provoca l'amortització financera de la inversió.

Sota aquest 5 punts conclusius , cal que la Corporació valori, aquest desequilibri econòmic i els seus efectes als pressupostos municipals, abans d'iniciar aquest projecte i el seu finançament, sobre criteris d'oportunitat i rentabilitat (social i econòmica)



DIRECTORADO DE GOBERNANZA PÚBLICA Y DESARROLLO TERRITORIAL

INVERSIÓN
PÚBLICA
EFECTIVA
EN TODOS
LOS NIVELES
DE GOBIERNO

Principios
de acción

Prólogo

Este documento presenta la Recomendación sobre Inversión Pública Efectiva en todos los niveles del Gobierno que fue adoptada por el Consejo de la OCDE el 12 de Marzo, 2014.

Una recomendación es un instrumento de la OCDE aprobado por el Consejo que se traduce en normas y estándares internacionales, mejores prácticas y directrices de política. Las recomendaciones no son legalmente vinculantes, pero en la práctica se les concede gran fuerza moral ya que representan la voluntad política de los Estados miembros.

La Recomendación fue elaborada por el Comité de Políticas de Desarrollo Regional de la OCDE (RDPC) y se sometió a un extenso proceso de consulta dentro de la OCDE y externamente.

La guía completa de implementación con los detalles para todos los países está disponible en el [Toolkit web site](#)

<http://www.oecd.org/effective-public-investment-toolkit/>

Para mayor información, por favor consulte nuestra pagina web en:
www.oecd.org/regional-policy o comuníquese con: dorothee.allain-dupre@oecd.org

Dirección de Gobernanza Pública y Desarrollo Territorial

Tabla de contenido

Prólogo	1
Nota Introductoria	2
RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO SOBRE LA INVERSIÓN PÚBLICA EFECTIVA EN TODOS LOS NIVELES DEL GOBIERNO	8
A. Coordinar la inversión pública en todos los niveles del gobierno	9
1. Invertir usando una estrategia integral adaptada a diferentes lugares	8
2. Adoptar instrumentos efectivos para la coordinación entre los niveles nacionales y subnacionales del gobierno.....	8
3. Coordinar horizontalmente entre los gobiernos subnacionales para poder invertir a la escala pertinente.....	9
B. Fortalecer las capacidades de inversión pública y promover el aprendizaje en todos los niveles del gobierno	9
4. Evaluar por adelantado los impactos y riesgos a largo plazo de la inversión pública	9
5. Involucrar a las partes interesadas a lo largo del ciclo de inversión.....	9
6. Movilizar a los actores privados y las instituciones financieras para diversificar las fuentes de financiación y fortalecer capacidades	9
7. Reforzar los conocimientos de los funcionarios públicos y de las instituciones que participan en la inversión pública.	10
8. Centrarse en los resultados y promover el aprendizaje de la experiencia	10
C. Garantizar las condiciones marco adecuadas para la inversión pública en todos los niveles del gobierno.....	10
9. Desarrollar un marco fiscal adaptado a los objetivos de inversión	10
10. Exigir una gestión financiera sólida y transparente en todos los niveles del gobierno.....	11
11. Promover la transparencia y el uso estratégico en la contratación pública en todos los niveles del gobierno.....	11
12. Procurar calidad y coherencia en el sistema regulatorio de todos los niveles del gobierno.....	11
ORIENTACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS.....	12
Principio 1. Invertir usando una estrategia integral adaptada a diferentes lugares.....	12
Principio 2. Adoptar instrumentos efectivos de coordinación entre los niveles nacionales y subnacionales del gobierno	15
Principio 3. Articulación horizontal entre gobiernos subnacionales para invertir a una escala relevante	18
Principio 4. Evaluar <i>ex ante</i> los impactos a largo plazo y los riesgos de la inversión pública	21
Principio 5. Involucrar a los grupos de interés en todo el ciclo de inversión	24
Principio 6. Movilizar actores privados y organismos de financiación para diversificar las fuentes de financiación y fortalecer las capacidades subnacionales.....	27
Principio 7. Reforzar la experiencia de los funcionarios públicos e instituciones involucrados en inversión pública, notablemente a nivel subnacional.....	30
Principio 8. Enfocarse en resultados y promover el aprendizaje a partir de la experiencia en diferentes niveles de gobierno	33
Principio 9. Desarrollar un marco fiscal adaptado a los objetivos de inversión.....	36
Principio 10. Exigir el manejo financiero sólido y transparente en todos los niveles del gobierno.....	38
Principio 11. Promover la transparencia y el uso estratégico de las compras públicas.....	41
Principio 12. Procurar calidad y consistencia en los sistemas normativos el sistema regulatorio de todos niveles del gobierno.....	44

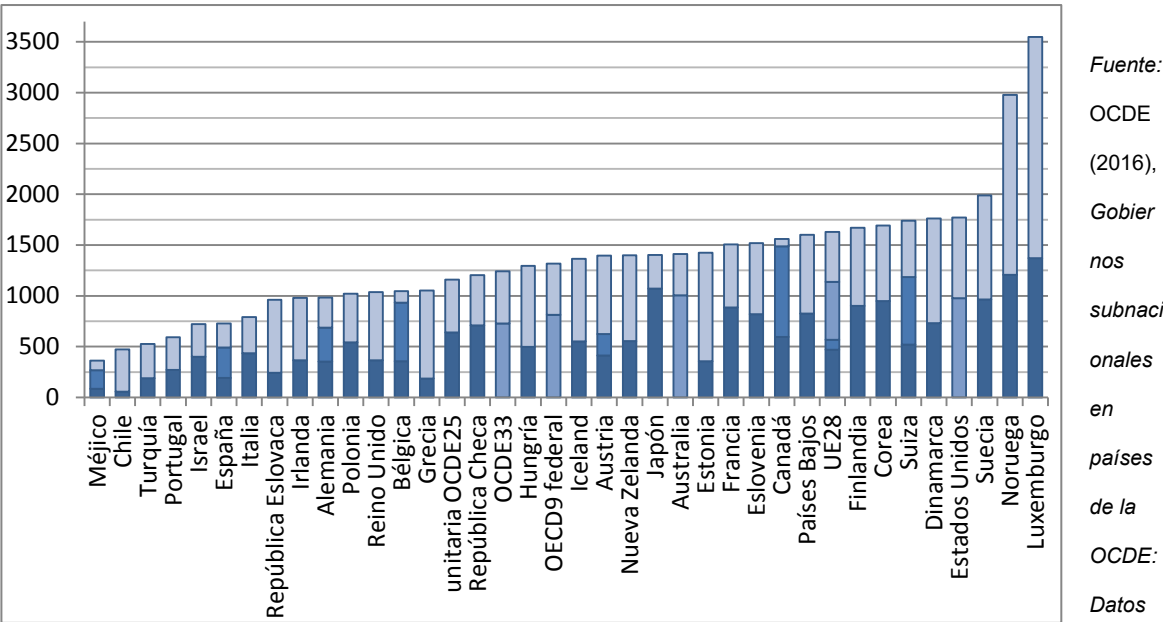
Nota Introductoria

La inversión pública afecta directamente las decisiones que toman las personas acerca de donde vivir y trabajar, influye sobre la naturaleza y ubicación de la inversión privada, e impacta la calidad de vida. Si es bien administrada, la inversión pública es una forma de potenciar el crecimiento por medio del gasto público. En cambio, las malas decisiones de inversión desperdician los recursos, reducen la confianza de los ciudadanos y pueden obstaculizar las oportunidades de crecimiento.

En 2014, los países de la OCDE gastaron cerca de 1,5 billones de dólares en inversión pública – 3,2% del PIB de la OCDE y el 15,5% de la inversión total. Estas cifras generales ocultan una enorme variación regional de la inversión pública como porcentaje del PIB, así como también de la inversión pública per cápita.

Los gobiernos subnacionales asumieron casi el 60 % de la inversión pública total a lo largo del territorio de la OCDE en cuanto a volumen. En general, la participación es mucho mayor en países federales y menor en los países históricamente centralizados. Ya sea a través de competencias compartidas o acuerdos de financiación conjunta, la inversión pública normalmente involucra los diferentes niveles del gobierno en alguna etapa del proceso de inversión, lo que hace que su gobernanza sea particularmente compleja.

Participación subnacional de la inversión pública del país (2014)



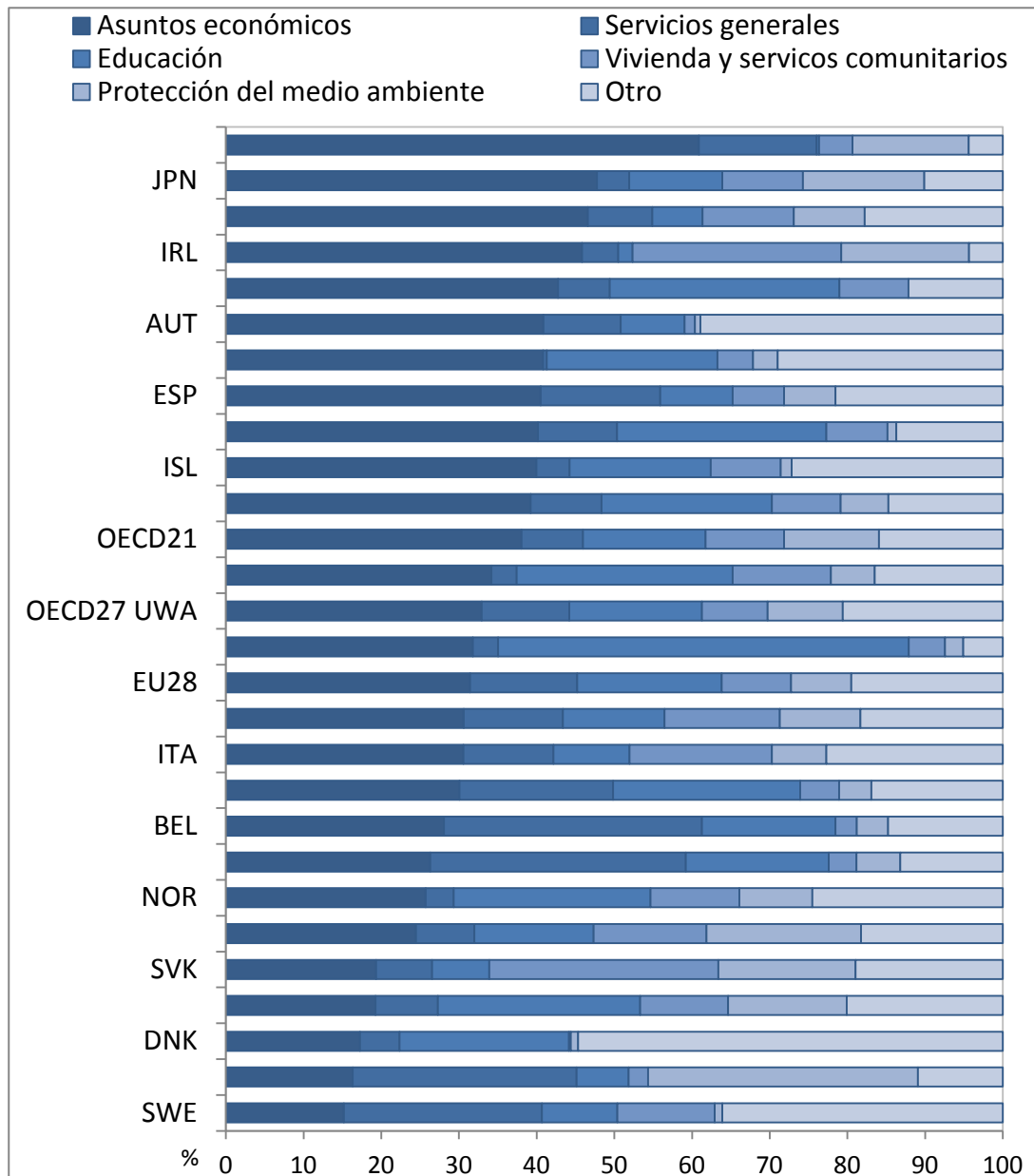
claves

Una definición de inversión pública

- La inversión está definida como gastos de capital en infraestructura física (por ejemplo, carreteras, edificios públicos, etc.) e infraestructura blanda (por ejemplo, desarrollo de capital humano, innovación, investigación y desarrollo, etc.) con un uso productivo que se extiende más allá de un año. Más específicamente en las cuentas nacionales, la inversión se define como formación bruta de capital y adquisiciones, menos liquidaciones de activos no financieros no productivos. Formación bruta de capital fijo (también conocida como inversión fija) es el principal componente de la inversión y se puede utilizar como sustituto para la inversión. Desde el 2008 con los nuevos estándares del SCN, los gastos en la Investigación y desarrollo y los sistemas de armamento se incluyen en la formación bruta de capital fijo.
- La información contenida en este documento se centra en la inversión pública directa, a menos de que se especifique lo contrario.
- La forma en la cual la inversión pública es medida varía entre países. La formación bruta de capital fijo se utiliza a menudo como el mejor sustituto disponible para la inversión pública directa. Sin embargo, existen diferencias entre los países. Por ejemplo, en algunos, las contribuciones del sector privado a la inversión pública se contabilizan en las cuentas nacionales, mientras que en otros países, puede que no sea el caso. También hay alguna variación en cuanto a donde se registra el gasto en operaciones y mantenimiento.

La mayor parte de la inversión pública subnacional se destina a áreas de importancia crítica para el futuro crecimiento económico, el desarrollo sostenible y el bienestar de los ciudadanos. En cuanto a la inversión total de los gobiernos subnacionales en toda la OCDE, el 37% se asigna a asuntos económicos (transporte, comunicaciones, desarrollo económico, energía, construcción, etc.). Aproximadamente el 23% de la inversión pública se utiliza para la educación, que ayuda a determinar la calidad de la futura fuerza de trabajo. Otro 11% se destina a vivienda e instalaciones comunitarias.

Participación de los gobiernos subnacionales en la inversión pública directa (organizada por función económica, 2014)

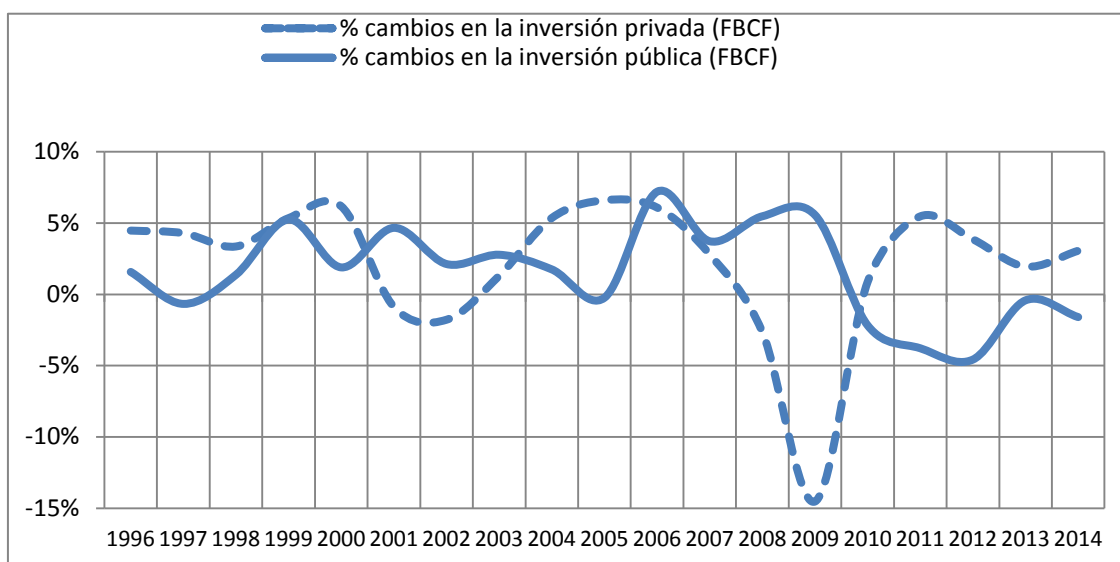


Fuente: Cuentas Nacionales de la OCDE. Nota: Otro: defensa; seguridad y orden público; salud; actividades recreativas, culturales y religiosas; protección social. COFOG no hay datos disponibles por Australia, Canadá, México, Chile, Nueva Zelandia, Turquía.

La inversión pública está bajo presión después de las estrategias de consolidación fiscal. La mayoría de los gobiernos de la OCDE han pasado de los programas de estímulo a gran escala en 2008-2009, a la consolidación fiscal en los últimos años. Desde 2010, las estrategias de consolidación han reducido los recursos para la inversión pública, colocando la inversión pública en una trayectoria descendente, a pesar de que la inversión privada en muchos países ha seguido contratando. Siendo uno de los elementos más flexibles del presupuesto, la inversión pública se ha utilizado como variable de ajuste. Aunque las inversiones alcanzaron su punto máximo en el año 2009 con los programas de estímulo, el nivel anual en los países OCDE aún no ha alcanzado los niveles anteriores a la crisis. En comparación con el 2007, la inversión pública per cápita en el 2014 había disminuido en casi la mitad de los

países de la OCDE. Aunque no todos los países de la Organización siguieron esta tendencia, una reducción sostenida de la inversión pública durante un periodo de crecimiento lento puede tener consecuencias negativas a largo plazo para el crecimiento nacional y bienestar de la sociedad.

Cambios anuales en la inversión pública y privada (FBCF) en términos reales en la OCDE (1996-2014)



Fuente: Cálculo basado en las cuentas nacionales OCDE.

Debido a que en el futuro cercano el presupuesto de los países OCDE seguirá siendo restringido, todos los niveles de gobierno tendrán que hacer más con menos recursos gastando de forma más inteligente. Los retos van más allá de simplemente financiar la inversión. Aún cuando la financiación para la inversión esté disponible, los diferentes niveles del gobierno pueden carecer de las herramientas de gobernanza apropiadas para hacer un mejor uso de los fondos de inversión. Por ejemplo, durante la crisis, la implementación de los planes de recuperación en todos los países de la OCDE en 2008-09 reveló que tanto los actores nacionales como subnacionales pueden haber carecido de las herramientas y de los acuerdos de gobernanza apropiados para utilizar de manera efectiva los fondos de inversión.

El impacto de la inversión pública depende en gran medida de cómo los gobiernos la manejan. Tres retos sistemáticos para la gobernanza multinivel de la inversión pública impiden lograr los mejores resultados posibles:

1. **Desafíos de coordinación:** Coordinación intersectorial, interjurisdiccional e intergubernamental es necesaria, pero difícil en la práctica. Adicionalmente, puede ser necesario alinear los diferentes intereses de la gran cantidad de actores involucrados en el proceso de inversión. **Desafíos de capacidad:** Cuando las capacidades para diseñar e implementar estrategias de inversión son débiles, puede que las políticas no logren sus objetivos. La evidencia sugiere que la inversión pública y los resultados de crecimiento se correlacionan con la calidad del gobierno, incluso al nivel subnacional.
2. **Desafíos de las condiciones marco:** Las buenas prácticas en la elaboración de presupuestos, compras y calidad regulatoria son parte integral de la inversión exitosa, pero no siempre son sólidas o coherentes a través de los niveles de gobierno.

Todos los países se enfrentan a estos desafíos, independiente del contexto institucional (en países federales, o países altamente centralizados), ya que la dependencia mutua entre los niveles de gobierno para la inversión pública existe en todos los países.

El propósito de la Recomendación sobre la Inversión Pública Efectiva en Todos los Niveles de Gobierno es de ayudar a los gobiernos en todos los niveles, a evaluar las fortalezas y debilidades de su capacidad de inversión pública, utilizando un enfoque de gobierno completo, y a establecer prioridades para mejorar.

Los Principios no se pueden entender de forma aislada. Están diseñados para ser usados en conjunto con otras herramientas y políticas de orientación de la OCDE. Algunos instrumentos existentes contienen orientación pertinente a la inversión pública. Los principios estipulados en esta Recomendación ofrecen un enfoque de gobierno completo que aborda los papeles de los diferentes niveles del gobierno en el diseño e implementación de una responsabilidad crítica y compartida. Es el primer instrumento de la OCDE en el ámbito de política regional y de gobernanza multinivel. Recalca las contribuciones fundamentales que todos los niveles del gobierno pueden hacer al desarrollo nacional y el crecimiento a largo plazo.

La Recomendación esta organizada en torno a tres pilares:

- *Pilar A: Coordinar la inversión pública entre los niveles de gobierno y las políticas.* Este pilar se centra en la importancia de buscar y crear complementariedades en las políticas y programas de los diferentes sectores, verticalmente entre los niveles del gobierno, y horizontalmente entre los gobiernos subnacionales para aumentar la eficacia de la inversión pública.
- *Pilar B: Fortalecer las capacidades de inversión pública y promover el aprendizaje en todos los niveles del gobierno.* Este pilar destaca las diferentes capacidades que deben estar presentes en todos los niveles del gobierno, para reforzar las una inversión efectiva y promover la mejora continua, desde la selección estratégica de proyectos hasta su ejecución y seguimiento.
- *Pilar C: Garantizar las condiciones marco adecuadas para la inversión pública en todos los niveles del gobierno.* Este pilar recalca la importancia de las buenas prácticas en la descentralización fiscal, administración pública financiera, la contratación pública, y la calidad regulatoria en todos los niveles del gobierno.

Los principios estipulados en la Recomendación son aplicables a los gobiernos nacionales, regionales y locales y abordan dimensiones que son relevantes para otros grupos de interés de la inversión pública. Están destinados para aplicarse en los países miembros y para proporcionar directrices útiles para los no miembros que tratan de resolver los desafíos e identificar las buenas prácticas relacionadas a gobernanza multinivel de la inversión pública. Ellos ofrecen orientación valiosa para los países independiente de su marco institucional y grado de descentralización.

Para ayudar a los países y los gobiernos subnacionales a aplicar los Principios de la OCDE, se desarrollará un kit de herramientas para su implementación. El kit va proponer indicadores y buenas prácticas para cada principio establecido en la Recomendación, ilustrado con ejemplos de países, regiones y gobiernos locales.

RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO SOBRE LA INVERSIÓN PÚBLICA EFECTIVA EN TODOS LOS NIVELES DEL GOBIERNO

EL CONSEJO

EN OBSERVACIÓN a Artículo 5 b) de la Convención sobre la Organización para la Cooperación y el Desarrollo de 14 de Diciembre de 1960;

EN OBSERVACIÓN a la Recomendación del Consejo sobre Mejorar la Calidad de la Regulación Gubernamental [C(95)21/FINAL], la Recomendación del Consejo sobre la Política Regulatoria y Gobernanza [C(2012)37], la Recomendación del Consejo sobre Mejorar la Conducta Ética en la Función Pública incluyendo los Principios para Gestionar la Ética en la Función Pública [C(98)70/FINAL], la Recomendación del Consejo sobre las Directrices de la OCDE para Gestionar los Conflictos de Interés en el Servicio Público [C(2003)107], la Recomendación del Consejo sobre mejorar la Integridad en la Contratación Pública [C(2008)105], la Recomendación del Consejo sobre los Principios de Transparencia e Integridad en el Cabildeo [C(2010)16]; la Recomendación del Consejo sobre los Principios de Gobernanza Pública para las Asociaciones Públicas Privadas [C(2012)86], y la Recomendación del Consejo sobre Participación del Sector Privado en la Infraestructura [C(2007)23/FINAL];

RECONOCIENDO que la inversión pública efectiva puede hacer una contribución fundamental al desarrollo sostenible y el crecimiento en los niveles nacionales y subnacionales, y también aumentar la confianza de los ciudadanos y el bienestar de hoy y mañana;

RECONOCIENDO que la mayor parte de la inversión pública en los países miembros de la OCDE sucede a nivel subnacional, sin dejar de ser una responsabilidad compartida entre todos los niveles del gobierno;

RECONOCIENDO que tanto en momentos de presión fiscal, como en momentos de expansión fiscal, los gobiernos requieren mayor eficiencia y eficacia en el gasto público, incluso para la inversión;

OBSERVANDO que la OCDE ejerce un papel de liderazgo en la promoción de buen gobierno en los niveles nacionales y subnacionales del gobierno, así como las buenas prácticas para la coordinación entre los niveles del gobierno;

OBSERVANDO que, en la reunión del Comité de Políticas de Desarrollo Territorial al nivel Ministerial los días 5-6 de Diciembre de 2013, los Ministros consideraron que los Principios de Inversión Pública Efectiva ofrecían un plan de acción, y pidieron su transformación a un instrumento de la OCDE, recalando que su implementación podría dar lugar a mecanismos de coordinación más efectivos, mayores capacidades y mejores condiciones marco [Resumen del Presidente, véase [GOV/TDPC/MIN\(2013\)3](#)];

EN OBSERVACIÓN al documento de referencia para cada Principio indicado a continuación y señalado por los Ministros en los días 5-6 de Diciembre 2013 [[GOV/TDPC\(2013\)3/REV2](#)];

OBSERVANDO que, para el propósito de la presente Recomendación, se utilizan las siguientes definiciones:

- “Gobiernos” hace referencia a todos los niveles del gobierno;
- “Inversión pública” hace referencia al gasto de capital en infraestructura física (por ejemplo, carreteras, edificios gubernamentales) e infraestructura blanda (por ejemplo, el desarrollo del capital humano, apoyo a la innovación, investigación y desarrollo) con un uso productivo que va más allá de un año. Estadísticamente se mide la inversión pública directa a través de la formación bruta de capital fijo;

- “Gobiernos subnacionales” hace referencia a todos los niveles del gobierno por debajo del nivel nacional (regional y local);
- “Gobiernos regionales” se refiere a los niveles del gobierno inmediatamente por debajo del nivel nacional en los países federales (es decir, los estados federados) y en los países unitarios (con dos o tres niveles de gobiernos subnacionales);
- “Gobierno local” hace referencia a las unidades administrativas o políticas inmediatamente por debajo del nivel de estados federados en países federales, pero en países unitarios hace referencia a todos los gobiernos subnacionales;
- Los términos “región” y “local” también pueden referirse a zonas geográficas subnacionales con características socioeconómicas o territoriales específicas, que pueden o no corresponder a las unidades administrativas o políticas.

Acerca de la propuesta del Comité de Políticas de Desarrollo Territorial:

- I. **RECOMIENDA** que los Miembros implementen los siguientes Principios para fortalecer la eficacia de la inversión pública en todos los niveles del gobierno:

A. Coordinar la inversión pública en todos los niveles del gobierno

1. *Invertir usando una estrategia integral adaptada a diferentes lugares.*

- i) *Diseñar e implementar estrategias de inversión adaptadas al sitio para el cual atenderá.* Decisiones sobre la inversión pública deben estar vinculadas a una estrategia de desarrollo basada en una evaluación de las características regionales (o locales), ventajas competitivas, el crecimiento, la innovación, y el potencial para crear empleo, y consideraciones para la equidad y la sostenibilidad del medio ambiente. Las estrategias de Inversión deben estar orientadas hacia los resultados (con objetivos de política claramente definidos), realistas y bien informadas (basadas en evidencia que demuestra la capacidad de la región o localidad para hacer uso fructífero de las inversiones), y con miradas hacia el futuro (con inversiones que pueden posicionar a las regiones y localidades para la competitividad y el desarrollo sostenible en el contexto de las tendencias mundiales).
- ii) *Buscar complementariedades y reducir los conflictos entre las estrategias sectoriales.* Impactos de fortalecimiento mutuo en forma de políticas complementarias a menudo se necesitan para maximizar la inversión pública. En los niveles más altos del gobierno, tales complementariedades pueden ser facilitadas por a) usar marcos estratégicos para la inversión pública, para alinear los objetivos de todos los ministerios y niveles de gobierno; y b) minimizar los obstáculos administrativos a través de mecanismos de coordinación, tales como, pero no limitado a, los comités y programas interministeriales, y la armonización de las reglas del programa. Los gobiernos también pueden establecer fondos de inversión conjuntos que reúnen fondos entre agencias/ministerios públicos para impulsar consideración de una serie más amplia de prioridades.
- iii) *Promover la producción de datos a la escala subnacional pertinente* para informar a las estrategias de inversión y producir evidencia para la toma de decisiones. Estos datos pueden ser recolectados por las agencias de estadísticas, y también de los registros administrativos, otras fuentes de datos y los propios ciudadanos.

2. *Adoptar instrumentos efectivos para la coordinación entre los niveles nacionales y subnacionales de gobierno.*

Coordinar la inversión pública entre los diferentes niveles del gobierno para fortalecer su eficacia y efectividad. La coordinación es necesaria para identificar las oportunidades de inversión y los cuellos de botella, para gestionar las competencias de políticas conjuntas, para minimizar el potencial de inversiones que trabajan con objetivos contradictorios, para garantizar suficientes recursos y capacidad para llevar a cabo la inversión, y para generar confianza entre los actores en los diferentes niveles del gobierno. Varias herramientas se pueden utilizar cuando se requiere coherencia con la

inversión entre los diferentes niveles del gobierno, tales como los acuerdos de cofinanciación, contratos entre los niveles del gobierno, los procesos de consulta formal, agencias nacionales o sus representantes trabajando con áreas subnacionales, u otras formas de diálogo intergubernamental regular.

3. *Coordinar horizontalmente entre los gobiernos subnacionales para poder invertir a una escala pertinente.*

Proporcionar incentivos y/o buscar oportunidades para la coordinación entre los gobiernos regionales y/o locales para que la inversión pública coincida con el área geográfica relevante. La coordinación horizontal es fundamental para aumentar la eficiencia a través de las economías de escala y mejorar las sinergias entre las políticas de gobiernos subnacionales vecinos (o vinculados de otra forma). Tipos de coordinación incluyen contratos, plataformas para el diálogo y la cooperación, asociaciones específicas de inversión pública, autoridades conjuntas, uniones regionales o municipales.

B. *Fortalecer las capacidades de inversión pública y promover el aprendizaje en todos los niveles del gobierno*

4. *Evaluar por adelantado los impactos y riesgos a largo plazo de la inversión pública.*

- i) *Utilizar evaluaciones integrales y de largo plazo para la selección de inversiones.* Evaluaciones previas se deben usar tanto para aclarar los objetivos como para revelar información. Dichas evaluaciones deben ser técnicamente sólidas, deben ayudar a identificar impactos sociales, ambientales y económicos, y a investigar qué método de inversión tiene la mayor probabilidad de producir la mejor relación calidad-precio. Los diseñadores de políticas también deben considerar la complementariedad de las políticas y proyectos, así como alternativas a la inversión y el uso eficiente de las reservas de capital para lograr ciertos objetivos. Los costos de operación y mantenimiento a largo plazo deben evaluarse claramente desde las primeras etapas de la decisión de inversión.
- ii) *Evaluar diferentes tipos de riesgos e incertidumbres asociados con la inversión pública,* incluyendo los impactos a largo plazo, en una etapa temprana del ciclo de inversión como parte de una evaluación. Esto incluye riesgos fiscales, tales como los pasivos contingentes, así como los riesgos políticos, sociales y medioambientales. Tales riesgos y adaptadas estrategias de mitigación deben ser evaluados de nuevo si nueva información surge.

5. *Involucrar a las partes interesadas a lo largo del ciclo de inversión.*

- i) *Involucrar a los actores de la sociedad civil, del sector público y privado en el diseño e implementación de las estrategias de inversión pública para aumentar el valor social y económico, y para garantizar la rendición de cuentas.* Todos los niveles del gobierno deben involucrar a las partes interesadas en la evaluación de necesidades y en el diseño de una estrategia de inversión en una etapa temprana del ciclo de inversión, y en etapas posteriores, en la retroalimentación y evaluación. Información sobre los planes públicos de inversión, los gastos, y los resultados se deben exponer ante algún nivel de escrutinio público para promover la transparencia y la rendición de cuentas.
- ii) *Buscar un equilibrio al incorporar las perspectivas de las partes interesadas, tomando las medidas necesarias para evitar influencia desproporcionada de los grupos de interés especiales.* Los procesos de consulta en todos los niveles de gobierno deben ser inclusivos, abiertos y transparentes, y deben promover la transparencia y la integridad en el cabildeo.

6. *Movilizar a los actores privados y las instituciones financieras para diversificar las fuentes de financiación y fortalecer las capacidades.*

- i) *Armonizar los acuerdos de financiación privada con las necesidades de inversión y las capacidades, particularmente a nivel subnacional,* por medio del análisis detallado de los pros y contras de los

diferentes acuerdos de participación privada y lo que implican en cuanto a riesgo y la capacidad financiera y administrativa del gobierno. Las decisiones acerca de las Asociaciones Público-Privadas (APP) deben ser coordinadas con el proceso de presupuestación y su potencial de rentabilidad se debe comparar a la de la contratación tradicional.

- ii) *Involucrar a los actores privados y las instituciones financieras en la inversión pública para que ofrezcan más que solo financiación.* Involucrar a los actores privados y las instituciones financieras en la inversión debe ser una forma de fortalecer la capacidad del gobierno en los diferentes niveles y de aportar su experiencia a los proyectos por medio de una mejor evaluación previa, un mejor análisis de los riesgos de mercado y de crédito, logrando economías de escala y una buena relación costo-beneficio. Los gobiernos deben movilizar instrumentos financieros o mecanismos innovadores con un entendimiento claro de las capacidades que dichos enfoques requieren.

7. Reforzar los conocimientos de los funcionarios públicos y de las instituciones que participan en la inversión pública.

Fortalecer la capacidad tanto de los funcionarios como de las instituciones públicas asociadas a la inversión pública. Se debe prestar una atención especial a la gestión efectiva de los recursos humanos, así como potenciar el conocimiento (identificar, compartir y aplicar buenas prácticas tales como los presentes principios) y las relaciones (perfeccionar mecanismos de coordinación vertical, fortalecer la cooperación entre gobiernos subnacionales, y desarrollar vínculos con expertos). La capacidad a nivel subnacional merece una atención especial; en algunos casos los recursos financieros, las habilidades profesionales, o la calidad institucional pueden faltar. No todas las capacidades se pueden fortalecer a la vez. Por lo tanto, es valioso identificar las limitaciones principales que entorpecen el proceso de inversión y la secuencia adecuada de reformas a implementarse

8. Centrarse en los resultados y promover el aprendizaje de la experiencia.

Aclarar los resultados que se deben alcanzar por medio de la inversión pública y buscar los mecanismos para alcanzarlos. Estos mecanismos pueden incluir estrategias de inversión orientadas a los resultados con políticas claramente definidas, licitaciones bien diseñadas, sistemas de seguimiento efectivos, evaluación ex post de alta calidad, mejora de las opciones de inversión, el intercambio activo de información y el aprendizaje mutuo y constante entre los actores involucrados en la inversión pública.

C. Garantizar las condiciones marco adecuadas para la inversión pública en todos los niveles de gobierno

9. Desarrollar un marco fiscal adaptado a los objetivos de inversión.

- i) *Emplear un marco fiscal adaptado a los diferentes objetivos de la política de inversión.* Subsidios intergubernamentales asignados y acuerdos de cofinanciación (equitativos) son apropiados cuando los proyectos generan efectos secundarios positivos, cuando se necesita alcanzar economías de escala, cuando se busca compartir el riesgo o una cooperación temporal, cuando es necesario alinear las prioridades entre los diferentes niveles del gobierno y cuando las capacidades de los gobiernos subnacionales necesitan ser fortalecidas. La cofinanciación también puede aumentar el compromiso de los diferentes actores con el éxito de un proyecto, así como animar a los gobiernos subnacionales a juntar sus recursos.
- ii) *Establecer las condiciones habilitantes para que los gobiernos subnacionales sean capaces de explotar su propio potencial para generar ingresos,* no solo para financiar la inversión, pero para permitir la participación en acuerdos de cofinanciación y para hacerse cargo de los costos de operaciones y el mantenimiento a largo plazo.

10. Exigir una gestión financiera sólida y transparente en todos los niveles del gobierno.

Adoptar buenas prácticas para la presupuestación y rendición de cuentas financieras tales como costear con precisión los planes inversión pública, reflejarlos en las estrategias de presupuestos y los procesos de asignación, adaptándolas a un marco presupuestario a mediano plazo y considerando debidamente los costos de operación y mantenimiento a largo plazo. Esto incluye un tratamiento presupuestario adecuado de las APP, de las empresas públicas locales, y de cualquier pasivo contingente asociado.

11. Promover la transparencia y el uso estratégico de la contratación pública en todos los niveles del gobierno.

- i) *Maximizar la transparencia en todas las etapas del ciclo de contratación, promover la profesionalización de la función de contratación, y establecer mecanismos claros de rendición de cuentas y de control.* Los sistemas de contratación deben ser transparentes, competitivos, y monitoreados para asegurar que los recursos se usen para lo que fueron destinados, y eficaces en el registro y manejo de quejas. Los gobiernos deben invertir para asegurar una capacidad adecuada, en particular al nivel subnacional, mediante el empleo y la formación de profesionales en contratación, utilizando mecanismos de contratación colaborativa, y mediante el uso de herramientas de e-contratación.
- ii) *Utilizar el proceso de adquisiciones para asegurar una prestación efectiva de servicios públicos buscando alcanzar objetivos estratégicos en los diferentes niveles del gobierno.* Para lograrlo, los objetivos de las adquisiciones deben estar claramente articulados y priorizados. Estos pueden ser los tradicionales de rentabilidad precio calidad– *value for money*– así como objetivos gubernamentales más amplios como el desarrollo sostenible, la innovación, y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas (PYMEs).

12. Procurar calidad y coherencia en el sistema regulatorio de todos los niveles del gobierno.

Lograr regulaciones coherentes y de alto nivel en todos los niveles del gobierno, evaluando el marco regulatorio cuando se establecen los programas y las prioridades de inversión. Utilizar los mecanismos de coordinación para desarrollar regulaciones coherentes a través de todos los sectores y los niveles de gobierno, asegurar consistencia en la aplicación, y evitar la duplicidad. Los gobiernos nacionales deben revisar periódicamente su normatividad y evaluar el costo-beneficio de implementar nuevas normas, teniendo en cuenta el costo de cumplir con ellas que tendrían los gobiernos subnacionales. Todos los niveles del gobierno deben ser consicentes de, y buscar minimizar la carga administrativa de los trámites gubernamentales para un típico proyecto de inversión pública.

- II. **INVITA** al Secretario General a difundir esta Recomendación.
- III. **INVITA** a los Miembros a difundir la presente Recomendación a todos los niveles del gobierno.
- IV. **INVITA** a los no Miembros tener en cuenta y adherirse a la presente Recomendación.
- V. **LE INDICA** al Comité Territorial de Desarrollo supervisor la implementación de la presente Recomendación e informar al respecto a más tardar tres años después de su adopción y a partir de ahí, periódicamente, en consulta con otros comités de la OCDE pertinentes.

ORIENTACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS

Principio 1. Invertir usando una estrategia integral adaptada a diferentes lugares

¿Por qué es importante?

- **Vincular las inversiones a las necesidades específicas de cada región o localidad.**

Las opciones de inversión pública deben estar ligadas a una estrategia de desarrollo basada en una evaluación de las potenciales oportunidades para dicha inversión, y obstáculos al mismo, así como del crecimiento en cada región (o localidad). Las estrategias de inversión deben estar enfocadas hacia los resultados (con objetivos de política claramente definidos), deben ser realistas y estar bien informadas (basadas en evidencia que demuestra la capacidad de la región de hacer uso fructífero de las inversiones), y con una mirada hacia el futuro (con inversiones que pueden posicionar las regiones para la competitividad y el desarrollo sostenible dentro del contexto de tendencias mundiales). La mezcla de inversión variará inevitablemente para reflejar las especificidades y los activos de diferentes lugares – tales como lugares urbanos y rurales.

- **Complementar inversiones entre diferentes sectores.**

La inversión pública sirve para múltiples objetivos – mucho más allá de solo crecimiento, esta vinculado a los objetivos inclusivos de desarrollo y objetivos ambientales, que necesitan ser entendidos en complementariedad desde las primeras etapas del proceso de planificación.

Es necesario invertir tanto en infraestructura “dura” como infraestructura “blanda” al nivel regional para maximizar el potencial de crecimiento a largo plazo. Es importante buscar complementariedades y reducir el conflicto entre las estrategias sectoriales. Por ejemplo, las inversiones en vivienda necesitan ser complementadas con inversiones correspondientes en las redes de transporte. Tales complementariedades a menudo necesitan ser construidas y combinadas en estrategias integrales.

- **Invertir utilizando estrategias bien informadas basadas la evidencia.**

Los buenos datos pueden apoyar las buenas decisiones. Los gobiernos deberían promover la producción de datos a la escala territorial indicada para informar las estrategias de inversión y para producir evidencia para la toma de decisiones. Por ejemplo, los datos únicamente a nivel de ciudad pueden limitar la capacidad de crear estrategias para la escala de área metropolitana.

Potenciales soluciones

- Movilizar el conocimiento local y regional para diseñar estrategias de inversión pública (todos los niveles)
- Buscar complementariedades entre las estrategias sectoriales a través de comités y programas interdepartamentales/interministeriales, harmonisation de las reglas de los programas, o fondos de inversión conjunta entre agencias/ministerios públicos (todos los niveles)
- Revisar las políticas en una etapa temprana para asegurar que los impactos sobre los diferentes tipos de regiones y localidades están suficientemente considerados (todos los niveles)
- Generar y utilizar datos que son espacialmente relevantes para la planeación de las inversiones (todos los niveles)

Errores a evitar

- Copiar la estrategia de otra región sin adaptarla a las necesidades propias de desarrollo económico y social en la región.
- Elaborar una estrategia de inversión ambigua que no aclara las prioridades.
- Ignorar los impactos positivos o negativos de las inversiones públicas de un sector en otro
- Planear las intervenciones de forma improvisada fuera de una estrategia

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes en países de la OCDE

Unión Europea

El marco de la política de cohesión de la UE 2014-2020 introdujo dos nuevos instrumentos de integración para vincular los objetivos temáticos y la dimensión territorial. Desarrollo Local liderado por la Comunidad tiene el propósito en particular de implementar estrategias de desarrollo locales, enfocándose en áreas específicas y en cobertura de la población. Se enfoca en áreas subnacionales específicas, depende de un enfoque de abajo hacia arriba y promueve la gobernanza multinivel. Las Inversiones Territoriales integrales les permiten a los Estados Miembros diseñar estrategias adaptadas a un territorio determinado por medio de la combinación de varios Ejes Prioritarios y/o Programas Operativos. Un objetivo importante de este enfoque integral es de alcanzar un mejor desempeño agregado por la misma cantidad de inversión pública.

Japón

La Estrategia Espacial Nacional de Japón traza los principios para el desarrollo territorial integral y el desarrollo de infraestructura. Es la estrategia que sirve de referente para los planes a nivel nacional y regional en estas áreas. La Ley promueve la coordinación de proyectos intersectoriales dentro de los planes regionales de la EEN de Japón, y establece que los gobiernos subnacionales formulen su Plan de Desarrollo de la Infraestructura para la Revitalización Regional en línea con la Política Básica del Ministerio de Tierra, Infraestructura y Turismo (MLIT por sus siglas en inglés). Una vez esto está en marcha, los proyectos subnacionales pueden obtener apoyo financiero y técnico del nivel central.

México

En México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía desarrolló un sistema integral de datos georreferenciados, cruzando información de diferentes fuentes y de diferentes escalas geográficas. Los indicadores se utilizan para ayudar a vincular las asignaciones presupuestales a los variables socioeconómicos en las regiones con el fin de proporcionar simulaciones de financiación adicional según los objetivos de la política, tales como la lucha contra la pobreza.

Nueva Zelanda

Se requiere de todos los gobiernos subnacionales adoptar planes a largo plazo que definen sus intenciones de gasto e inversión para los próximos diez años. Los planes están diseñados para asegurar que las decisiones tomadas por los gobiernos subnacionales en cuanto a las inversiones, sean integrales y que estén vinculadas a los resultados deseados de cada comunidad.

Turquía

Enfocándose en las necesidades locales por medio de la inversión basada en el lugar específico: uno de los mecanismos para el desarrollo del sector privado adoptado para las inversiones regionales y sectoriales ha sido de clasificar las regiones en una escala del 1 al 6 según su nivel de desarrollo. Esto se usa después como una guía para priorizar las inversiones y para emparejar la actividad de inversión a las necesidades regionales.

Estados Unidos

“Zonas de Promesa” es un esfuerzo para revitalizar las 20 comunidades más afectadas por la recesión, con 750 millones que proporcionarán incentivos fiscales para asegurar inversiones privadas que ayudarán a construir casas y crear empleos. El programa alinea las iniciativas de los Departamentos de: Educación, Vivienda, Desarrollo Urbano, Comercio, Salud y Servicios Humanos, Justicia, y Agricultura, para asegurar que los programas nacionales y los recursos se centren de forma más estratégica en estas 20 comunidades.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Participar en la planificación para el desarrollo regional que sea personalizado, orientado hacia los resultados, realista, con mirada hacia el futuro y que sea coherente con los objetivos nacionales	PLANIFICACIÓN COHERENTE ENTRE LOS NIVELES DEL GOBIERNO Existen mecanismos para garantizar que los planes de inversión subnacionales reflejan objetivos nacionales y subnacionales de desarrollo
	PLAN DE DESARROLLO PERSONALIZADO Y BASADO EN EL LUGAR DE LA INTERVENCIÓN Que exista correspondencia entre la evaluación de necesidades y fortalezas territoriales, y los proyectos planeados
	FINALIZAR LAS PRIORIDADES DE INVERSIÓN PÚBLICA Que exista una declaración clara y autoritativa acerca de las prioridades de inversión pública a nivel nacional y regional
Coordinar entre los sectores para lograr un enfoque integral que esta basado en el lugar	INVERSIONES DURAS Y BLANDAS COMPLEMENTARIAS Que se tenga en cuenta las complementariedades entre inversiones en infraestructura dura e infraestructura blanda
	COMPLEMENTARIEDADES ENTRE SECTORES Que se preste atención a las potenciales complementariedades y conflictos entre las inversiones de los diferentes ministerios/departamentos
	COORDINACIÓN INTERSECTORIAL Que existan mecanismos formales e informales para coordinar entre sectores (y los departamentos/agencias pertinentes) al nivel subnacional
Apoyar las decisiones con datos adecuados	PLANES DE INVERSIÓN CON UNA MIRADA HACIA EL FUTURO Que las autoridades evalúen la potencial contribución de las inversiones al estado actual de competitividad, desarrollo sostenible, y el bienestar regional y nacional
	DISPONIBILIDAD Y USO DE DATOS PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN • Que datos estén disponibles para apoyar el proceso de planificación • Que datos se usen para apoyar el proceso de planificación territorial

Principio 2. Adoptar instrumentos efectivos de coordinación entre los niveles nacionales y subnacionales de gobierno

¿Por qué es importante?

- **Para superar una serie de brechas de información, fiscales o de política, que pueden ocurrir entre los niveles del gobierno.**

La inversión pública efectiva entre los niveles del gobierno requiere de significativa coordinación para superar una serie de brechas que pueden existir en la información, en las políticas, o en términos fiscales. La colaboración para las estrategias de inversión pública entre jurisdicciones y niveles del gobierno es difícil, incluso en situaciones en las que los actores involucrados claramente reconocen la necesidad de ella. Los costos de transacción, presiones competitivas, las limitaciones de recursos, prioridades diferentes y los temores de que la distribución de los costos o beneficios de la cooperación sea injusta, son ejemplos de elementos que pueden obstaculizar los esfuerzos de reunir a los gobiernos.

- **Para identificar prioridades conjuntas de inversión y minimizar inversiones con objetivos opuestos.**

La escala y los efectos positivos (o negativos) indirectos de una inversión pública pueden requerir de una acción conjunta, ya sea para reducir el costo de la inversión o para implementar las medidas complementarias necesarias para sacar el máximo provecho de dicha inversión.

Soluciones potenciales

- Desarrollar estrategias nacionales integrales con objetivos claros a largo plazo para la inversión pública (todos los niveles)
- Usar contratos/acuerdos oficiales entre los niveles del gobierno (a nivel nacional)
- Asegurar acuerdos de cofinanciación entre los niveles del gobierno (todos los niveles)
- Formalizar la consulta con los gobiernos subnacionales en el desarrollo de planes nacionales (a nivel nacional)
- Establecer plataformas para el diálogo intergubernamental (a nivel nacional)
- Institucionalizar el diálogo de los representantes nacionales en las regiones con las respectivas autoridades subnacionales (a nivel nacional)

Errores a evitar

- Subestimar los retos de coordinación que están en juego en todas las etapas del ciclo de inversión
- Participar en coordinación con otros niveles del gobierno demasiado tarde en el proceso de toma de decisiones con respecto a las inversiones
- Multiplicar los órganos de coordinación sin un claro valor agregado en el proceso de toma de decisiones
- Crear una proliferación de contratos intergubernamentales que son complicados de manejar

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes en países de la OCDE

Australia

El Consejo de Gobiernos Australianos (COAG por sus siglas en inglés) es el principal foro para el desarrollo e implementación de políticas interjurisdiccional. Está compuesta por el primer ministro de Australia (Presidente), los primeros ministros de estado, los ministros jefes de territorio y el Presidente de la Asociación Australiana de Gobierno Local. A través del COAG, los gobiernos federales y subnacionales han patrocinado directrices nacionales sobre las asociaciones público-privadas (APP), han acordado una estrategia portuaria nacional y han concluido acuerdos intergubernamentales sobre vehículos pesados, la seguridad marítima y en de los ferrocarriles. El COAG también recibe informes periódicos de Infraestructura Australia, un organismo federal estatutorio que apoya la inversión en infraestructura en todo el país y asesora a los gobiernos y otros actores de la inversión.

Austria

Estrategias territoriales integrales para la inversión pública, con un profundo entendimiento del entorno local, son instrumentos claves para promover la coordinación y la planificación intersectorial sobre múltiples años. Desde 1971, la Conferencia Austríaca de Ordenación Territorial (ÖRÖK) ha servido como una plataforma común para coordinar la ordenación territorial. Involucra todos los ministerios federales, los *Länder*, y las asociaciones coordinadoras de los municipios y aliados sociales, y también gestiona programas de Fondos Estructurales de la UE en Austria. Su órgano ejecutivo es presidido por el Canciller Federal, e incluye todos los ministros federales y los gobernadores de estado, los presidentes de la Unión Austríaca de Ciudades y la Unión Austríaca de Comunidades, y los presidentes de los aliados sociales y económicos como asesores. Las decisiones se toman con un consenso. Comités temáticos y grupos de trabajo, formados por los funcionarios de alto nivel de las autoridades territoriales, así como aliados sociales y económicos, se establecieron al nivel administrativo para lograr las tareas y proyectos de ÖRÖK.

Canadá

En Canadá, hay dos instrumentos principales de coordinación: uno horizontal y el otro vertical. Las provincias se reúnen para determinar las prioridades de inversión entre ellas, mientras que los brazos federales del gobierno están representados en las provincias, a través de estructuras como los consejos federales regionales o las agencias de desarrollo regional. Sus intereses se centran no sólo en representar las prioridades del gobierno central en las provincias, sino también en expresar las preferencias provinciales a las autoridades federales. Acuerdos tripartitos son acuerdos contractuales formales entre autoridades federales, provinciales y locales para la implementación de políticas.

Francia

El uso de acuerdos contractuales entre los distintos niveles de gobierno: contratos de planificación Estado-región (*Contrat de plan État-région* – CPER) han estado en operación desde 1982 y son herramientas importantes en la política de desarrollo regional en términos de planificación, gobernanza y coordinación. Se caracterizan por su amplia cobertura temática y naturaleza intersectorial, con un enfoque territorial aplicado en diversos ámbitos de política incluyendo la inversión, asuntos industriales, ambientales y rurales. La decisión compartida y la cofinanciación de las intervenciones son vistos como un importante mecanismo de coordinación. Desde 2007, los contratos de planificación Estado-región tienen el mismo cronograma que los programas operativos de la UE, están basados en un análisis territorial conjunto, y tienen sistemas integrales para el seguimiento.

Reino Unido

Desde finales de 2011, la política urbana se ha centrado en un número creciente de “City deals” en Inglaterra que se están implementando en olas. Estos “Acuerdos de Ciudad” son acuerdos entre el gobierno y una ciudad que le da el control a la ciudad para: tomar el control y la responsabilidad de las decisiones que afectan su área, hacer lo que consideran mejor para ayudar a las empresas a crecer, generar crecimiento económico y decidir cómo el dinero público se debe gastar. Estos acuerdos permiten un grado de descentralización “adaptada” de la responsabilidad, a las ciudades Inglesas. Acuerdos de Ciudad requieren de una mayor coordinación horizontal (entre departamentos) y vertical (entre el gobierno central y las ciudades), y capacidad local.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Coordinar entre los diversos niveles de gobierno para asegurar el intercambio de información, alinear las prioridades y fortalecer la rendición de cuentas	ÓRGANOS DE COORDINACIÓN ENTRE LOS NIVELES DE GOBIERNO Existen mecanismos/órganos formales de coordinación de la inversión pública entre los niveles de gobierno
	ENFOQUE INTERSECTORIAL Esos mecanismos/órganos de coordinación tienen un enfoque intersectorial (entre múltiples ministerios/departamentos)
	MOVILIZACIÓN DE LOS ACUERDOS DE COORDINACIÓN Estos mecanismos de coordinación se utilizan con frecuencia y producen resultados/productos claros
	EFICACIA DE LAS PLATAFORMAS DE COORDINACIÓN La percepción (o datos empíricos) de las partes interesadas en cuanto a la eficacia de estas diferentes plataformas
	ACUERDOS/ALIANZAS CONTRACTUALES Acuerdos/alanzas contractuales entre los niveles de gobierno se han desarrollado para manejar las responsabilidades conjuntamente para la inversión pública subnacional
	COBERTURA DE LOS ACUERDOS CONTRACTUALES La proporción de la inversión pública subnacional cubierta por estos acuerdos se mide
	ACUERDOS DE COFINANCIACIÓN Hay acuerdos de cofinanciación para la inversión pública

Principio 3. Articulación horizontal entre gobiernos subnacionales para invertir a una escala relevante

¿Por qué es importante?

- **Para reducir la duplicación de inversiones insostenibles debido a la competencia interjurisdiccional.**

Hay muchas razones por las cuales la articulación horizontal subnacional es esencial para fomentar la inversión. La pequeña escala de los proyectos de inversión pública en países con altos niveles de fragmentación administrativa puede resultar en menores retornos en dicha inversión pública. La fragmentación también puede resultar en una escala mínima insuficiente para que la inversión sea contemplada en absoluto.

- **Para promover economías de escala.**

La articulación horizontal es esencial para aumentar la eficiencia mediante economías de escala y para mejorar las sinergias entre políticas de gobiernos subnacionales vecinos (o relacionados de alguna otra manera). Invertir a la escala relevante implica identificar la “escala funcional” para la inversión en juego. El área funcional es una geografía variable que depende de la función, ya sea para distritos escolares, servicios hospitalarios o ferrovías. Es probable que sea más fácil fomentar la articulación en torno de las inversiones en infraestructura básica y provisión de servicios (p. ej., agua, alcantarillado) y más difícil en torno de inversiones “estratégicas” donde los gobiernos subnacionales se hallen compitiendo para conseguir instalaciones públicas, para atraer donaciones intergubernamentales o para atraer la inversión privada y personas calificadas. Sobreponerse a las barreras jurisdiccionales requiere la capacidad de ver y ejecutar oportunidades mientras se recoge el apoyo político necesario.

- **Manejar efectos colaterales positivos y negativos entre regiones vecinas.**

Hay evidencia cuantitativa de que los beneficios de la inversión pública en regiones vecinas puede ser tanto o más importante que la inversión pública directa en dicha región. Por ejemplo, una región rural cercana a una región urbana se beneficiará fuertemente de mejoras en la infraestructura de transporte en las áreas urbanas funcionales.

Soluciones potenciales

Proveer incentivos relevantes para mejorar la cooperación entre jurisdicciones mediante fusiones o colaboración, tal como:

- Establecimiento de instancias conjuntas (*todos los niveles*)
- Estrategias articuladas de inversión (*todos los niveles*)
- Desarrollar sistemas adecuados de gobernabilidad para las áreas metropolitanas (*todos los niveles*)
- Alianzas urbano-rurales (*todos los niveles*)
- Plataformas para el diálogo transjurisdiccional y la cooperación (*todos los niveles*), que incluyan *mecanismos transfronterizos cuando sea adecuado*

Errores a evitar

- Invertir sin contemplar las inversiones en áreas vecinas, o los impactos en ellas
- Crear un mecanismo para la colaboración horizontal duplicando funciones existentes
- Forzar la colaboración cuando los incentivos fiscales no están alineados

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes de países de la OCDE

Dinamarca

La reforma local de gobierno llevada a cabo en 2007 ha contribuido a reducir la fragmentación en las estrategias de inversión mediante fusiones municipales (reducción del número de municipios de 271 a 98 en 2007) y la creación de regiones a cargo del desarrollo de estrategias de inversión.

Unión Europea

Al menos el 5% de la financiación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (ERDF, por sus iniciales en inglés) será asignado a acciones integradas para el desarrollo urbano sostenible donde las ciudades o los organismos subregionales o locales responsables de la implementación de estrategias urbanas sostenibles sean responsables de las tareas relacionadas al menos con la selección de operaciones. Mediante ITIs, los Estados Miembro pueden combinar inversiones de varios Ejes Prioritarios para la intervención multidimensional y transsectorial. Las áreas focalizadas son “barrios urbanos específicos con múltiples carencias a nivel urbano, metropolitano, urbano rural, o interregional”. Los ITIs tienen como objetivo implementar estrategias a nivel integrado, y combinar financiación de varios Ejes Prioritarios o Programas Operativos, incrementando de este modo la flexibilidad para los Estados Miembro y simplificar la financiación para acciones integradas.

Francia

Los planes territoriales estratégicos, llamados SCOT (*Schemas de coherence territoriale*) establecen las principales orientaciones de la organización de un grupo de comunas adyacentes (*intercommunalité*) para un período de 10 años. Los planes urbanos (*Plan Local d'Urbanisme - PLU*), planes de transporte urbano y planes de vivienda deben ser compatibles con los SCOT para que sean válidos y entren en vigencia.

Luxemburgo

A nivel intercomunal, varias ciudades y municipios adyacentes han firmado acuerdos formales y “Convenciones” con el Ministerio de Planeación Espacial. Estos acuerdos tienen como propósito salvaguardar un desarrollo más sostenible mediante la implementación de los objetivos del programa maestro de planeación territorial y el Concepto Integrado para el Desarrollo de Transporte y Territorial de Luxemburgo.

Holanda

La colaboración del Grupo de Trabajo Transfronterizo es una iniciativa conjunta de Holanda, Alemania y Bélgica. Este cubre actividades conjuntas en innovación, articulación de fondos estructurales, infraestructura y mercados laborales para mejorar la correspondencia de mercados, coordinar el reconocimiento mutuo de diplomas, desarrollar instalaciones educativas conjuntas y eliminar barreras institucionales para las hipotecas de los viajeros que cruzan fronteras a diario, entre otras actividades.

Suiza

Suiza depende de tres mecanismos principales para promover la cooperación entre regiones: i) conferencias cantonales; ii) concordatos (acuerdos) intercantonales; iii) cooperación transfronteriza. El gobierno federal proporciona hasta CHF 500.000 anualmente durante períodos de tres a seis años a proyectos innovadores plurijurisdiccionales (más de 50 desde 2002).

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Articularse con otras jurisdicciones para lograr economías de escala más allá de las fronteras	ARTICULACIÓN HORIZONTAL Es posible hacer alianzas transjurisdiccionales (intermunicipales; interregionales) relacionadas con la inversión
	ENFOQUE TRANSSECTORIAL Las alianzas transjurisdiccionales cubren más de un sector
	INCENTIVOS DE LOS NIVELES MÁS ALTOS DEL GOBIERNO Los niveles más altos de gobierno proveen incentivos para la articulación transjurisdiccional
	EFFECTIVIDAD DE LA ARTICULACIÓN HORIZONTAL El porcentaje de inversiones que involucran el uso de gestiones de articulación transjurisdiccional a nivel subnacional puede medirse por mecanismo y/o por sector
Planear la inversión al nivel funcional adecuado, particularmente en áreas metropolitanas	USO DE REGIONES FUNCIONALES Las regiones funcionales están definidas, identificadas y son usadas en el proceso de planeación de inversiones

Principio 4. Evaluar *ex ante* los impactos a largo plazo y los riesgos de la inversión pública

¿Por qué es importante?

- **Para identificar impactos sociales, ambientales y económicos y garantizar el valor económico.**

En varios casos, la raíz del problema en la gestión de la inversión pública es una mala o insuficiente planeación: una pobre selección de proyectos, débiles evaluaciones de proyectos que no están basadas en datos sólidos y un sesgo optimista. La mayoría de países de la OCDE consideran que la falta de evidencia para la elección de una mezcla de inversiones hecha por gobiernos subnacionales es un problema. Las evaluaciones integrales a largo plazo pueden ayudar a aclarar los objetivos y revelar información que puede ser usada para refinar la selección de inversión. Es importante que las evaluaciones sean técnicamente sólidas; que identifiquen impactos sociales, ambientales y económicos; y que revelen cuál método de inversión podría arrojar el mayor valor económico.

El reto de la evaluación *ex ante* podría ser mayor donde más se lo necesita: donde hay una considerable incertidumbre respecto de los factores que afectan los retornos sobre la inversión. Los enfoques comúnmente usados para la evaluación económica, tales como el análisis costo-beneficio, son más efectivos donde hay una mayor cantidad de información sobre el proyecto, el contexto y los riesgos implicados en el ciclo de inversión. Para proyectos sofisticados, los requisitos técnicos pueden extenderse más allá de las capacidades estándar de evaluación de proyectos y requerir tipos específicos de experiencia (p. ej. ingeniería).

- **Para explorar alternativas de inversión y evaluar costos operativos y de mantenimiento a largo plazo de la inversión en infraestructura.**

Los formuladores de políticas deberían contemplar las complementariedades entre políticas y proyectos, al igual que las alternativas a la inversión y el uso eficiente de reservas existentes para alcanzar logros particulares. Debido a que la inversión en infraestructura tiende a involucrar proyectos a gran escala, frecuentemente irreversibles, es crucial garantizar que las reservas existentes sean usadas de manera eficiente antes de invertir en nueva capacidad. Los costos operativos y de mantenimiento a largo plazo, los cuales suelen subestimarse, también deben ser evaluados por completo y planeados para el principio del ciclo de inversión.

- **Para medir diferentes tipos de riesgos.**

Aunque los objetivos de crecimiento son cruciales, un enfoque exclusivo en el crecimiento puede dejar de lado importantes costos sociales o ambientales o beneficios de una inversión. Integrar la evaluación de diferentes tipos de riesgos e incertidumbre asociados con la inversión pública (no solo fiscales, tales como los pasivos contingentes, sino también riesgos financieros, políticos, sociales y ambientales), incluyendo los impactos a más largo plazo, es parte importante de una evaluación. Dichos riesgos y estrategias de mitigación adaptados deben reevaluarse a medida que se tiene más información disponible. Puede haber riesgos pertinentes a una región o localidad en particular que deben ser considerados parte de esta evaluación.

Soluciones potenciales

- Usar evaluaciones técnicamente sólidas, con evaluación más rigurosa para proyectos más grandes o riesgosos (*todos los niveles*)
- Informar a los aliados sobre los resultados de la evaluación (*todos los niveles*)
- Aprovechar la experiencia externa (*todos los niveles*)
- Usar evaluaciones independientes de evaluaciones *ex ante* (*todos los niveles*)
- Circular guías para la evaluación de proyectos a todos los niveles del gobierno (*todos los niveles*)

Errores a evitar

- Sesgo de optimismo en el diseño/selección de proyectos
- Enfocarse únicamente en las proyecciones de flujo de caja, ignorando otros costos o beneficios económicos, ambientales y sociales
- Ignorar información nueva que cambie el enfoque de la inversión tras la toma de una decisión
- Subevaluar alternativas de inversión

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes en países de la OCDE

Australia

En el estado de Victoria se han puesto en marcha fuertes mecanismos de monitoreo *ex ante*, especialmente mediante un proceso de Alto Valor/Alto Riesgo (HVHR, por sus iniciales en inglés) usado para ciertas inversiones. Bajo el nuevo HVHR introducido en 2010, los proyectos de inversión con un valor por encima del umbral definido o que sean considerados de alto riesgo pasan por procesos rigurosos de escrutinio y aprobación, con mayor vigilancia en varias etapas del desarrollo, adquisición y entrega de la inversión. El enfoque de este nuevo proceso es mejorar el control *ex ante*, mejorando así el caso de negocio para inversiones importantes. El proceso de caso de negocio también incluye el desarrollo de indicadores de desempeño, con lo que se crea la base para monitorear el desempeño de la infraestructura tras la implementación. La evaluación previa no ha sido usada extensamente.

Unión Europea

Para maximizar su valor agregado, la Política de Cohesión 2014-2020 concentrará recursos financieros en 11 objetivos temáticos correspondientes a las prioridades de Europa 2020; se establecen condiciones previas específicas para cada objetivo temático para asegurar que los programas de cohesión operen en un ambiente favorable. Las condiciones previas se relacionan con tres tipos de condiciones generales, es decir, normativas, políticas/estratégicas para la implementación coordinada, y de capacidad administrativa/institucional.

Grecia

La ley de inversión de 2011 tiene como objetivo proyectos que promuevan la apertura económica, competitividad, actualización tecnológica y la reducción de las inequidades regionales. La ley provee tres categorías generales y cuatro especiales de esquemas de inversión, los cuales corresponden a diferentes regímenes de inversión. La ley también conlleva unos criterios de selección de proyectos más rigurosos y unos procedimientos de presentación y evaluación más simples que en marcos pasados. Establece un cronograma claro de seis meses para la evaluación y aprobación de proyectos y provee un mejor monitoreo de desembolsos y resultados logrados mediante presupuestos anuales específicos para la cantidad total de desembolsos y otras partidas. Todas las aplicaciones para propuestas de inversión son requeridas para incluir un plan de negocios completo y detallado y un estudio de evaluación de impacto en la economía griega.

Holanda

El Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente tiene varios criterios para seleccionar proyectos de infraestructura para que sean cofinanciados por el gobierno nacional. Uno de ellos es el Análisis Nacional de Mercado y Capacidad (NMCA). El NMCA investiga cuellos de botella infraestructurales. Indica dónde se espera que la capacidad de infraestructura no sea suficiente para alcanzar los objetivos de la Estrategia Política Nacional para la Infraestructura y Planeación Espacial, teniendo en cuenta el desarrollo esperado de la movilidad.

Corea

Corea estableció una Unidad de Alianzas Público-Privadas —el Centro de Gestión de Inversiones Públicas y Privadas en Infraestructura (PIMAC)— para proporcionar apoyo técnico al Ministerio de Tierras, Transporte y Asuntos Marítimos. Al lanzar un proyecto de APP, el Ministerio tiene la responsabilidad de llevar a cabo el desarrollo inicial del proyecto, el cual incluye un estudio de factibilidad y una prueba de valor económico. El PIMAC ayuda en la ejecución del estudio de factibilidad, formulando la convocatoria a propuestas, evaluando las propuestas presentadas y apoyando el proceso de negociación.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Identificar impactos sociales, ambientales y económicos, garantizar el valor económico y limitar riesgos	EVALUACIONES EX ANTE Una gran proporción de la inversión pública está sujeta a evaluación ex ante
	RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX ANTE Los resultados de las evaluaciones ex ante son usados para priorizar inversiones
Llevar a cabo evaluaciones rigurosas ex ante	CALIDAD DEL PROCESO DE EVALUACIÓN Las evaluaciones ex ante son llevadas a cabo por personal con habilidades de evaluación de proyectos
	REVISIÓN INDEPENDIENTE DE EVALUACIONES EX ANTE Proporción de evaluaciones ex ante sujetas a revisión independiente
	LINEAMIENTOS PARA EVALUACIONES EX ANTE Los lineamientos técnicos para la evaluación ex ante están disponibles y son usados en todos los niveles del gobierno

Principio 5. Involucrar a los grupos de interés durante todo el ciclo de inversión

¿Por qué es importante?

- **Para cubrir mejor las necesidades de los ciudadanos y mejorar la confianza en el gobierno.**

Los proyectos de inversión pública, especialmente si tienen que ver con proyectos de infraestructura, suelen estar altamente politizados y son susceptibles de ser socavados por una falta de construcción de consensos. La consulta a los grupos de interés en diferentes niveles del gobierno es de gran importancia para construir consenso y garantizar transparencia respecto de cómo el proyecto cubre las necesidades de los ciudadanos directamente afectados y la sociedad en general. La información sobre inversión pública, que incluye datos sobre gastos, debe ser expuesta al escrutinio público para promover transparencia y responsabilidad.

- **Para beneficiarse de los insumos de la sociedad civil y los ciudadanos en el establecimiento de prioridades y evaluación de impactos.**

Los actores públicos, privados y de la sociedad civil participan en el desarrollo de una visión y estrategia para el futuro económico de una región o localidad. Todos los niveles del gobierno deben involucrar a grupos de interés en el establecimiento de prioridades y evaluación de necesidades en las etapas tempranas del ciclo de inversión, y sus comentarios y evaluación en etapas posteriores. Como mínimo, esto implica identificar grupos de interés relevantes, diseñar procesos sólidos de consulta, comunicar procesos y resultados, y gestionar quejas.

- **Para prevenir captura por parte de grupos de interés especial.**

Los gobiernos también deberían adoptar medidas para prevenir la “captura” por parte de grupos de interés especial, tales como buscar el balance al incorporar las visiones de los grupos de interés, garantizar que los procesos de consulta sean incluyentes, abiertos y transparentes, y promover la transparencia e integridad en el cabildeo.

Soluciones potenciales

- Desarrollar e implementar un plan para involucrar a los grupos de interés diseñado a la medida de cada proyecto de inversión
- Hacer que la información sobre inversión esté disponible al público de manera oportuna, visible y sencilla
- Asegurar que los procedimientos sean transparentes y consistentes con los Principios de la OCDE sobre Transparencia e Integridad en el Cabildeo

Errores a evitar

- Decepcionar a los ciudadanos si el proceso para involucrarlos se maneja mal
- Involucrar demasiado tarde a los grupos de interés en el proyecto de inversión
- Involucrar solo a un conjunto limitado de grupos de interés

Buenas prácticas de países

Dinamarca

Desde 2007, cada una de las cinco regiones debe designar al menos un Foro Regional de Crecimiento para orientar las estrategias de desarrollo empresarial regionales y el uso de Fondos Estructurales asociados, tanto regionales como de la UE. Por ley, las juntas público-privadas incluyen a oficiales municipales y regionales electos, empresarios, representantes de la comunidad de la educación superior e investigación, y a gremios. Los miembros son designados por el Consejo Regional siguiendo la recomendación de los municipios y aliados sociales. Se reúnen de cuatro a seis veces al año y son apoyados por la administración regional.

Alemania

La decisión de construir una nueva pista en el Aeropuerto de Frankfurt (el aeropuerto más grande de Alemania) fue acompañada de un proceso de mediación iniciado por el gobierno estatal de Hesse. Tenía el objetivo de reconciliar inquietudes sobre el ruido y otros efectos ambientales con el caso económico para la nueva pista. El proceso fue iniciado antes de la decisión de construir la pista e incluyó extensas consultas con proponentes y oponentes de la nueva pista. La mayoría de recomendaciones hechas por los mediadores fueron implementadas en el proceso de planeación. Tras el fin del proceso de mediación, un foro regional avanzó hacia el diálogo entre los grupos de interés hasta que culminó el proceso de planeación para la nueva pista e inició la construcción.

Holanda

El Programa Delta es una empresa conjunta entre el Ministerio de Infraestructura y Ambiente, provincias, consejos municipales y autoridades regionales del agua, en estrecha cooperación con organizaciones sociales y empresas. Se creó en 2010 con dos objetivos prioritarios: proteger a Holanda de las inundaciones y garantizar la oferta de agua dulce durante los próximos 100 años. La vinculación de grupos de interés a este programa ha llevado a la personalización de las estrategias y el compromiso de varios a nivel regional (dentro de los subprogramas) y nacional, por ejemplo.

La implementación del Programa Delta consta de una serie de proyectos flexibles a corto y largo plazo para que se lleven a cabo hasta 2015 y más allá. Con base en el diálogo entre múltiples actores y los cálculos y asunciones técnicos, varias “decisiones” estructuran el Programa Delta y proveen dirección para las medidas que se han de tomar en cuanto a seguridad del agua (estándares, estrategias), estrategia de agua dulce, niveles de agua, protección del delta y adaptación espacial.

Eslovenia

La Ley de 2011 reorganizó los Consejos Regionales de Desarrollo y los Consejos Regionales, los cuales se combinan para formar un Consejo de Región de Desarrollo para racionalizar sus actividades y costos. Los miembros incluyen representantes de municipios (40%), asociaciones económicas tales como cámaras de comercio o artesanos (30%) y ONG (30%).

Estados Unidos

El Programa para la Bahía de Chesapeake fue creado en 1983 en Estados Unidos con el objetivo de reducir la cantidad de nutrientes que entraban en la Bahía de Chesapeake, principalmente nitrógeno y fósforo. Este opera bajo la supervisión de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, la cual financia y coordina el Programa. Los socios involucrados en el programa incluyen agencias federales y estatales, gobiernos locales, organizaciones sin ánimo de lucro e instituciones académicas. Operan bajo un acuerdo que establece resultados claramente definidos y objetivos cuantificables de duración limitada para contribuir a lograr la restauración y protección de la cuenca de la Bahía. El sitio web *ChesapeakeStat* fue creado para promover la articulación entre aliados y mejorar la responsabilidad gubernamental.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Vincular a grupos de interés públicos, privados y de la sociedad civil en todo el ciclo de inversión.	MECANISMOS PARA VINCULAR GRUPOS DE INTERÉS Existen mecanismos para identificar y vincular grupos de interés desde el diseño hasta la evaluación ex post
	REPRESENTACIÓN JUSTA DE GRUPOS DE INTERÉS La representación balanceada de grupos de interés en el proceso de consulta sobre el ciclo de inversión está garantizada (para evitar situaciones de captura)
	VINCULACIÓN TEMPRANA DE GRUPOS DE INTERÉS Los grupos de interés se vinculan desde las etapas tempranas del ciclo de inversión
	ACCESO A INFORMACIÓN Los grupos de interés tienen fácil acceso a información pertinente y relevante en todo el ciclo de inversión
	RETROALIMENTACIÓN INTEGRADA EN EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Los grupos de interés están involucrados en diferentes puntos del ciclo de inversión y sus comentarios se integran a las decisiones de inversión y evaluación

Principio 6. Movilizar actores privados y organismos de financiación para diversificar las fuentes de financiación y fortalecer las capacidades subnacionales

¿Por qué es importante?

- **Para cerrar las brechas de financiación de infraestructura.**

Hay brechas importantes y crecientes en el desarrollo de infraestructura, tanto en países en desarrollo como desarrollados. Para apoyar a una futura población global de 9.000 millones de personas, la OCDE ha estimado que la brecha global en infraestructura alcanzará los 70.000 billones de dólares en 2030, y que seguirá creciendo. Ni los gobiernos ni los bancos de desarrollo multilateral pueden financiar las necesidades globales de infraestructura por sí solos, así que se requiere mayor inversión del sector privado (G20, 2014).

- **Para beneficiarse de la experiencia y financiación del sector privado.**

Los gobiernos deben recurrir a los actores privados, instituciones financieras y bancos para algo más que la sola financiación. Su involucramiento puede fortalecer las capacidades de los gobiernos y traer experiencia mediante una mejor evaluación *ex ante* de proyectos, un análisis mejorado del mercado y los riesgos crediticios y la identificación de proyectos rentables.

- **Para desarrollar alianzas público-privadas (APP) a nivel subnacional, con una cuidadosa consideración de los riesgos asociados.**

Un cuidadoso examen de la vinculación privada incluye un análisis cuidadoso de los pros y contras de diferentes disposiciones para la participación privada y lo que éstas implican en cuanto a riesgo y la capacidad financiera y administrativa del gobierno. Las malas decisiones financieras de los gobiernos subnacionales para desarrollar APPs —por ejemplo, para ocultar la mala salud financiera del balance de cuentas— puede tener un impacto significativo a largo plazo. Las APPs deben ser tratadas de manera sensata en el proceso de presupuesto, con una contabilidad y divulgación apropiadas de todos los costos, garantías y otras obligaciones contingentes.

- **Para optimizar gestiones nuevas o innovadoras de financiación para la inversión pública a nivel subnacional.**

Para abordar la brecha de financiación, disposiciones financieras nuevas o innovadoras tales como préstamos, bonos, fondos de inversión específicos, disposiciones fiscales o mecanismos basados en el mercado pueden ser útiles para financiar infraestructuras e inversiones verdes. Los gobiernos subnacionales deben usar instrumentos de financiación innovadores con un entendimiento de las capacidades que requieren, ya que en algunos casos pueden comprometer severamente las finanzas locales y causar una dependencia riesgosa de cara a los mercados financieros.

Soluciones potenciales

- Crear agencias específicas para préstamos conjuntos (bancos de bonos municipales) (*nivel subnacional*)
- Coordinar decisiones respecto de Alianzas Público-Privadas (APPs) con el proceso de presupuesto
- Mutualizar el capital de riesgo o garantizar fondos para facilitar el acceso a finanzas (*todos los niveles*)
- Usar APPs con atención especial hacia posibles efectos adversos y ser consistentes con las recomendaciones de la OCDE sobre la Gobernabilidad de las Alianzas Público Privadas (*todos los niveles*)

- Basar las decisiones sobre APPs en el valor económico en comparación con adquisiciones tradicionales (*todos los niveles*)
- Responder apropiadamente por todos los costos, garantías y otras obligaciones contingentes de las APPs y divulgarlos en documentos de presupuesto (*todos los niveles*)
- Asegurar que las gestiones de financiación reflejen las capacidades de gestión efectiva de inversión pública a nivel subnacional (particularmente en jurisdicciones pequeñas), con cuellos de botella identificados y lineamientos claros sobre pasos a seguir para abordarlos (*todos los niveles*)

Errores a evitar

- Desarrollar gestiones financieras sofisticadas, sin lineamientos para gobiernos subnacionales que no podrán usarlos
- Usar APPs como una manera de ocultar la mala salud financiera del balance contable
- Movilizar actores privados solo para financiar y no para traer experiencia

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Movilizar financiación del sector privado sin comprometer la sostenibilidad financiera de proyectos subnacionales de inversión pública	LOS GOBIERNOS SUBNACIONALES TIENEN ACCESO A ASISTENCIA TÉCNICA PARA APP Los gobiernos subnacionales tienen acceso a y usan la asistencia técnica para alianzas público-privadas (p. ej., mediante unidades de APP, capacitación formal, lineamientos de buenas prácticas)
	USO DE INDICADORES CUANTIFICABLES La cantidad de financiación privada por unidad (p. ej. Euro, USD) de la inversión pública es conocida
	ACCESO A INFORMACIÓN Los gobiernos subnacionales tienen acceso a información sobre fondos (supra) nacionales para donaciones de inversión
Aprovechar mecanismos tradicionales e innovadores para la inversión pública a nivel subnacional	USO DE INSTRUMENTOS INNOVADORES DE FINANCIACIÓN El uso de instrumentos de financiación innovadores a niveles subnacionales se ve acompañado de la evaluación de sus beneficios, riesgos y capacidades subnacionales para emplearlos

Buenas prácticas de países

Canadá

El gobierno federal estimula las APPs mediante PPP Canada; esta incorpora, entre otras medidas, más de 1.000 millones de CAD en el “Fondo P3 Canada”, ofreciendo así financiación para proyectos de APP llevados a cabo por provincias, territorios y gobiernos locales. El Fondo P3 Canada fue creado para mejorar la entrega de infraestructura pública y proporcionar mejor valor, puntualidad y rendición de cuentas mediante el incremento del uso efectivo de P3. PPP Canada no adquiere inversiones sino que trabaja para desarrollar las capacidades de las APPs en diferentes niveles del gobierno mediante la orientación e incentivos para desarrollar proyectos de alta calidad.

Alemania

El banco regional de desarrollo en Brandenburgo ofrece apoyo a gobiernos regionales y locales. Para inversiones de innovación e investigación y desarrollo, por ejemplo, aunque la agencia de innovación de Länd determina la asignación de donaciones de innovación, el Banco de Inversiones del Land de Brandenburgo (ILB) maneja el proceso de aplicación, en especial las evaluaciones financieras y técnicas de la solicitud del cliente. También ofrece apoyo a municipios en las áreas de APPs e instalaciones de tratamiento de desechos/alcantarillado. En el caso del tratamiento de desechos/alcantarillado, las malas elecciones de inversión en el pasado llevaron a problemas financieros para las asociaciones especializadas de los municipios. En estas instancias, el ILB combina consultoría y funciones financieras al otorgar donaciones para ayudar a reducir las deudas.

Francia

Agence France Locale fue creada en diciembre de 2013 como resultado de una nueva legislación bancaria que data del 26 de julio de 2013. *Agence France Locale* es 100% de propiedad de las autoridades locales francesas. Su mandato es conseguir recursos rentables en mercados capitales reuniendo las necesidades de todas las autoridades locales miembros. Su objetivo es proveer a las autoridades francesas locales con fuentes alternativas de financiación: su participación de mercado objetivo es del 25%. Prestará máximo el 50% de las necesidades de préstamo anuales de sus miembros (o el 100% si la cantidad solicitada es de menos de 1 millón de euros). Es un modelo de amplio reconocimiento cuyo éxito ya ha sido comprobado en varios países del Norte de Europa (Suecia, Finlandia, Dinamarca, Noruega), en Holanda, y que se está desarrollando actualmente en el Reino Unido (proyecto de creación de una Agencia Municipal de Bonos) y Nueva Zelanda.

Irlanda

En su Plan de Reforma de Servicios Públicos 2014-2016, Irlanda propone la Inversión en Impactos Sociales (SII). La SII involucra el uso de capital privado para financiar iniciativas que aborden problemas sociales, y la financiación está vinculada con los resultados. El estado acepta devolver el pago al inversionista privado solo si se logran los resultados establecidos. Un proyecto piloto está en desarrollo, el cual busca socios de inversión privados en el sector vivienda para proveer casas estables, sostenibles y a largo plazo para familias sin hogar en la región de Dublín.

Reino Unido

Alianzas de Empresas Locales (LEP, por sus iniciales en inglés): el gobierno ha cambiado el enfoque hacia las áreas económicas funcionales mediante el lanzamiento de Alianzas de Empresas Locales (LEP). Estas alianzas entre las autoridades locales y las empresas deciden cuáles son las prioridades locales para la inversión en infraestructura vial, edificios e instalaciones.

Principio 7. Reforzar la experiencia de los funcionarios públicos e instituciones involucrados en inversión pública, especialmente a nivel subnacional

¿ Por qué es importante?

- **Para abordar las tareas cada vez más complejas vinculadas con la inversión pública.**

Los gobiernos subnacionales están cada vez más involucrados en tareas complejas vinculadas con la inversión en todo el ciclo de vida de los proyectos; entre otras razones, para abordar nuevas limitaciones relacionadas con la renovación de la infraestructura para combatir el cambio climático. También usan instrumentos financieros cada vez más complejos, los cuales requieren nuevas competencias y más habilidades relacionadas con la creación de redes que antes no se tenían entre los gobiernos subnacionales.

- **Para desarrollar capacidad institucional y habilidades profesionales con el fin de tomar mejores decisiones de inversión, en particular en gobiernos subnacionales pequeños.**

Las regiones grandes, en particular aquellas con una autonomía sustancial y números significativos de personal, pueden aprovechar un rango diverso de habilidades profesionales. Lo mismo no es necesariamente verdad para las regiones pequeñas, municipios, regiones recién creadas o gobiernos subnacionales donde la descentralización ha superado el crecimiento correspondiente en capacidad administrativa. Dichos retos pueden afectar con especial fuerza las zonas rurales. Atraer las habilidades necesarias al sector público es un reto para muchas regiones donde las escalas salariales no son competitivas con el sector privado. Los gobiernos locales también compiten entre sí y con los gobiernos centrales para atraer talento.

- **Para optimizar el acceso de los gobiernos subnacionales a capacidades y apoyo externo.**

Estos pueden estar disponibles en otras entidades gubernamentales o fuera del gobierno en universidades, consultores técnicos o agencias cuasipúblicas. Esto es particularmente relevante para proyectos sofisticados, tales como “megaproyectos” o proyectos en red; los requisitos técnicos pueden extenderse más allá de las capacidades estándar de evaluación de proyectos y requerir experiencia específica (p. ej. ingeniería).

Soluciones potenciales

- Aunar experiencia de varias jurisdicciones en áreas donde se requiere experiencia (p. ej., APP, adquisiciones, agencias de desarrollo regional) *(todos los niveles)*
- El uso conjunto de plataformas de gobierno electrónico para cerrar brechas de capacidad entre regiones o localidades y facilitar el aprendizaje entre pares *(todos los niveles)*
- Identificar los desafíos más importantes para el desarrollo de capacidades subnacionales para la inversión *(todos los niveles)*
- Acompañar reformas de descentralización con políticas para fortalecer las capacidades subnacionales para la inversión *(nacional)*
- Distribuir documentos de orientación en áreas tales como planeación, evaluación de proyectos, adquisiciones o monitoreo y evaluación *(todos los niveles)*
- Adoptar una contratación abierta, competitiva y basada en méritos para áreas de experiencia técnica necesaria *(todos los niveles)*

Errores a evitar

- Recrear la experiencia necesaria en toda jurisdicción, sin importar la escala y rentabilidad
- Tercerizar todas las competencias, resultando así en un nivel mínimo de capacidades internas
- Tener una alta rotación de personal en equipos involucrados en inversión pública

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes de países de la OCDE

Australia/Nueva Zelanda

La Escuela de Gobierno de Australia y Nueva Zelanda (ANZSOG) es única por su enfoque intergubernamental para el aprendizaje en sector público. La ANZSOG fue establecida en 2002 mediante la colaboración entre importantes universidades australianas y neozelandesas y los Gobiernos de la Comunidad Australiana y los Estados y Territorios y de Nueva Zelanda. Su enfoque se basa en educar líderes del sector público, desarrollar nueva investigación en política pública y capacidad de gestión, e impulsar la innovación en el sector público. Para promover el “aprendizaje en todas las jurisdicciones”, todos los estudiantes vienen del sector público de los gobiernos participantes. Un modelo interactivo de aprendizaje crea la oportunidad para que los gerentes del sector público comparen varios enfoques que se estén probando en otras jurisdicciones.

Colombia

El Departamento de Planeación Nacional ha desarrollado un índice de capacidad institucional en los municipios, el cual permite una medida del desempeño de los municipios en cuatro dimensiones: efectividad, eficiencia, cumplimiento de requisitos legales y gestión. Los índices se publican anualmente, contribuyendo así a mejorar la rendición de cuentas con los ciudadanos. El índice oscila entre 81 puntos (de 100) en Bogotá a menos de 31 puntos en el departamento del Vichada y en la Región Orinoquía, limítrofe con Venezuela (con un promedio nacional de 63,4 puntos). No es de sorprenderse que los puntajes más bajos (menos de 55 puntos) se encuentren en los 10 departamentos donde la pobreza es mayor y en áreas de posconflicto.

Estonia

Estonia ha llevado a cabo varios estudios que examinan la capacidad de gobernabilidad desde 2008. Estos estudios incorporaron índices para medir la capacidad institucional, capacidad financiera y capacidad para proveer servicios públicos a nivel de gobierno local.

Unión Europea

La UE ha fortalecido su enfoque en la capacidad administrativa para el uso de fondos para 2014-20. Los países de la UE deben establecer criterios de desempeño, definir claramente las responsabilidades, separar funciones de gestión y auditoría y garantizar la estabilidad y calificaciones del personal. Casi 4.300 millones de euros serán asignados para la construcción de capacidad institucional adicional para las autoridades públicas, y para el incremento de la eficiencia de la administración pública y los servicios (un incremento del 72% en comparación con 2007-13).

Eslovaquia

En 2012, Eslovaquia lanzó el programa ESO (Eficiente, Confiable y Abierto) de reforma de la administración pública. Las reformas introducidas en 2012 y 2013 incluyeron la optimización de la administración gubernamental del estado desconcentrado mediante la consolidación de numerosas oficinas especializadas en 72 oficinas distritales. El Programa ESO incluye reformas cuyo objetivo es fortalecer la gestión de recursos humanos y las capacidades analíticas de siete centros analíticos adjuntos a ministerios económicos y sociales. El fortalecimiento de capacidad en la administración pública también es objetivo de un solo Programa Operativo para el período de programación 2014-20.

Estados Unidos

El Consejo de la Casa Blanca para Ciudades Fuertes y Comunidades Fuertes (SC2) es una iniciativa transsectorial del gobierno federal para fortalecer la capacidad de ciudades en dificultades para que alcancen logros de desarrollo económico. Lanzado en 6 ciudades piloto en 2011, reúne a 19 agencias federales y ofrece cuatro mecanismos para asistir al gobierno local: 1/ Equipos de Soluciones Comunitarias compuestos de empleados de las agencias federales ubicados en ciudades para trabajar directamente con personal de la ciudad; 2/ un programa competitivo de becas para que profesionales en la mitad de su carrera sirvan términos de varios años en el gobierno de la ciudad, 3/ un programa competitivo de donaciones para desarrollar planes de desarrollo económico de alta calidad; y 4/ la Red de Recursos Nacionales SC2, un punto de acceso único a expertos nacionales y recursos federales para ciudades, pueblos y regiones. El concepto del SC2 fue desarrollado mediante el involucramiento con alcaldes, miembros del Congreso, fundaciones, organizaciones sin ánimo de lucro y otros aliados comunitarios que están comprometidos con el abordaje de los retos de los gobiernos locales. SC2 y sus socios están trabajando juntos para coordinar programas federales e inversiones para encender el crecimiento económico en áreas en dificultades y crear una cooperación más fuerte entre las organizaciones comunitarias, el liderazgo local y el gobierno federal. Para la primavera de 2014, SC2 estaba funcionando en más de 20 comunidades y regiones en todos los Estados Unidos.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Desarrollar capacidad institucional y destrezas profesionales	IDENTIFICACIÓN DE LAS DESTREZAS INVOLUCRADAS Las políticas de gestión de recursos humanos demuestran la atención a la destrezas profesionales del personal involucrado en inversión pública (p. ej., la contratación está enfocada, las evaluaciones de necesidades se llevan a cabo, la capacitación apropiada está disponible y se usa)
	ASISTENCIA FINANCIERA DEDICADA Hay asistencia financiera dedicada disponible para el entrenamiento técnico de funcionarios públicos involucrados con la inversión pública; tasas de uso de las capacitaciones
	ORIENTACIÓN TÉCNICA Hay documentos de orientación técnica disponibles para que los actores en todos los niveles del gobierno aclaren enfoques de planeación, implementación y evaluación de la inversión pública
Desarrollar capacidad institucional y destrezas profesionales	EVALUACIÓN DE LIMITANTES ESTRUCTAS DE CAPACIDAD Se llevan a cabo evaluaciones específicas para evaluar las limitantes más estrictas para la inversión pública efectiva e identificar necesidades y la secuencia apropiada de reformas.

Principio 8. Enfocarse en resultados y promover el aprendizaje a partir de la experiencia en diferentes niveles de gobierno

¿Por qué es importante?

- **Para focalizarse en perseguir resultados a través del ciclo de inversión en todos los niveles del gobierno.**

Enfocarse en resultados incluye, pero no está limitado a, estrategias de inversión con objetivos de políticas bien definidos; presupuesto de desempeño, procedimientos de licitación bien diseñados y monitoreo del desempeño en adquisiciones; evaluaciones de proyecto técnicamente sólidas, sistemas de monitoreo de inversiones efectivos y una evaluación ex post de alta calidad.

- **Para monitorear el progreso de la implementación de los proyectos.**

Monitorear el progreso en la implementación de proyectos puede hacerse en términos de *insumos, actividades y resultados*; y la evaluación mediante resultados intermedios y *finales* y su alineación con objetivos estratégicos. Los resultados de una inversión pueden tomar tres, cinco o más años para ser cuantificables, y por ende los indicadores de monitoreo deben ser rastreados años después de haberse hecho la inversión, y con frecuencia más allá de un ciclo de elección. Los sistemas de indicadores deben balancear la integridad, utilidad y carga administrativa.

- **Para promover el aprendizaje a partir de la experiencia y errores anteriores.**

El aprendizaje ocurre en un juego repetido, pero solo si la información producida en un primer paso es usada en uno subsiguiente. La evaluación aborda los objetivos de la inversión, evaluando si los resultados esperados fueron logrados y el rol jugado por actividades de inversión. La información que sale de los sistemas de monitoreo y evaluación debe alimentar las decisiones que tienen que ver con la inversión en ciclos subsiguientes de inversión.

- **Para permitir algo de flexibilidad y la posible reconsideración de las prioridades iniciales.**

para ajustarse a las prioridades y contexto cambiantes a lo largo de la implementación de la inversión.

Soluciones potenciales

- Usar sistemas de monitoreo para rastrear el desempeño, haciendo énfasis en el progreso hacia los resultados (*todos los niveles*)
- Desarrollar indicadores que sean *relevantes* (vinculados a los objetivos nacionales y regionales), *válidos* (medir los constructos de interés), *confiables* y *útiles* (proveer información accionable para administradores y formuladores de políticas) (*todos los niveles*)
- Establecer un conjunto manejable de indicadores comunes para el reportaje subnacional y desarrollar prácticas de “aprendizaje por comparación” entre gobiernos subnacionales (*todos los niveles*)
- Requerir y/o cofinanciar evaluaciones *ex post* (*todos los niveles*)
- Incorporar lecciones aprendidas en decisiones futuras de inversión (*todos los niveles*)

Errores a evitar

- Requerir que los gobiernos subnacionales reporten sobre demasiados indicadores diferentes
- Cambiar indicadores constantemente, obstaculizando evaluaciones posteriores y los procesos de aprendizaje
- Explotar los sistemas de indicadores y de esta manera no lograr los resultados deseados

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes de países de la OCDE

Bélgica

El Pacto Flandes 2020 provee un marco para la cooperación y evaluación del progreso hacia las prioridades estratégicas de Flandes y Europa 2020. Mediante acuerdos contractuales horizontales a nivel subnacional, el Pacto enfatiza la cooperación estratégica, así como los objetivos cuantificables y el monitoreo y evaluación de desempeño. Los socios en el Pacto incluyen el gobierno flamenco, el Consejo Social Económico de Flandes (que representa socios clave sociales y económicos) y las Asociaciones Unidas (una organización sombrilla de organizaciones de la sociedad civil).

Italia

Basilicata (Italia) tiene una Unidad de Evaluación de la Inversión Pública dentro del Departamento de Fondos Estructurales, el cual es responsable del monitoreo y evaluación de inversiones públicas en la región y de revisar la consistencia de proyectos estratégicos con el plan regional de desarrollo y el plan financiero anual. La unidad también lleva a cabo evaluaciones de impacto de proyectos de inversión pública en empleo y desempeño económico. Los esfuerzos de Basilicata tienen el apoyo de la Unidad de Evaluación de la Inversión Pública en el Ministerio de Desarrollo Económico, el cual provee apoyo técnico. Se recogen datos regionales sobre inversiones públicas mediante un Sistema centralizado de Monitoreo de Inversiones Públicas que rastrea información básica para cada proyecto de inversión pública. El sistema ha sido usado en cinco regiones piloto desde 2007.

Noruega

El sistema KOSTRA de Noruega es un sistema de reportaje electrónico para municipios y condados. Este puede publicar indicadores sobre insumos y resultados respecto de servicios públicos y finanzas locales y ofrecer la publicación en línea de las prioridades, productividad y necesidades municipales. KOSTRA integra información de las cuentas del gobierno, estadísticas de servicios y estadísticas poblacionales. Incluye indicadores de producción, cobertura de servicios, necesidades, calidad y eficiencia. La información es fácilmente accesible por Internet y facilita la comparación detallada del desempeño de los gobiernos locales. La información es usada frecuentemente por el gobierno local en sí y por los medios e investigadores. Aunque los gobiernos locales individuales podrían usar KOSTRA de manera más eficiente (p. ej., referentes sistemáticos), el sistema ha ayudado a facilitar comparaciones de municipios, promoviendo así el aprendizaje por comparación.

Portugal

Hay un aumento en el énfasis en el monitoreo estratégico bajo el sistema de Fondos Estructurales de la UE y bajo la Agencia de Cohesión y Desarrollo de Responsabilidad (una nueva agencia que deriva de la fusión del Observatorio NSRF y otros dos institutos financieros que tienen que ver con fondos de la UE). A nivel regional, los centros de observación de dinámicas regionales se crean para cumplir funciones similares. Se está desarrollando un sistema de indicadores a nivel nacional y regional. El Índice Compuesto de Desarrollo Regional es publicado por Estadística Portugal cada año desde mayo de 2009, con el propósito de ofrecer una herramienta para monitorear disparidades regionales. Se divide en tres componentes, los cuales reflejan preocupaciones más amplias en cuanto al desarrollo sostenible: competitividad, cohesión y calidad ambiental. En 2015 se publicará una nueva versión del índice con un desglose regional según los nuevos NUTS nivel 3 (Regulación de la Comisión (EU) No 868/2014), los cuales cumplen con las entidades intermunicipales como grupos relevantes de municipios para el período de programación 2014-2020.

Estados Unidos

EEUU ha desarrollado una herramienta llamada “Pague por el Éxito”, la cual cambia el enfoque en resultados mediante la alineación de incentivos financieros con éxito verdadero. Ciudades como Boston o estados como California están experimentando con la herramienta en la actualidad.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Diseñar y usar sistemas de monitoreo de indicadores con objetivos realistas que promuevan el desempeño	MONITOREO DE DESEMPEÑO ESTABLECIDO Se usa un sistema de monitoreo de desempeño para monitorear la implementación de inversión pública
	REPORTAJE OPORTUNO Los sistemas de monitoreo facilitan el reportaje creíble y oportuno de los gastos y desempeño
	RESULTADOS El sistema de indicadores incorpora indicadores de resultados
	OBJETIVOS Una parte de los indicadores está asociada con objetivos cuantificables
	SE USA LA INFORMACIÓN DE MONITOREO DEL DESEMPEÑO EN LA TOMA DE DECISIONES La información de desempeño orienta la toma de decisiones en diferentes etapas del ciclo de inversión
Usar información de monitoreo y evaluación para optimizar la toma de decisiones	
Llevar a cabo una evaluación ex post de manera rigurosa y regular	EVALUACIONES EX POST Se llevan a cabo evaluaciones ex post
	Algunas evaluaciones ex post son llevadas a cabo por organismos independientes (p. ej., organizaciones de investigación, universidades, consultoras)
	Existen documentos claros de orientación que detallan los estándares de evaluación ex post

Principio 9. Desarrollar un marco fiscal adaptado a los objetivos de inversión

¿ Por qué es importante?

- **Para definir acuerdos fiscales intergubernamentales apropiados que determinen en gran parte la capacidad financiera de los gobiernos subnacionales para invertir.**

Las elecciones relacionadas con transferencias subnacionales, ingresos propios y préstamos deben reflejar buenas prácticas, encajar con el contexto institucional de un país y estar alineadas con objetivos de políticas. Esto puede permitir en ciertos casos diferentes arreglos fiscales en diferentes territorios para encajar mejor con la variedad de situaciones/capacidades locales.

- **Para impulsar a los gobiernos subnacionales a jugar un papel activo en la inversión y desarrollo.**

Los niveles más altos del gobierno deberían establecer condiciones propicias para que los gobiernos subnacionales puedan explotar su propio potencial para recaudar ingresos para financiar la inversión, a fin de garantizar la financiación para operaciones y mantenimiento a largo plazo, y para participar en gestiones de cofinanciación.

- **Para alinear prioridades y generar efectos colaterales positivos en varios niveles del gobierno.**

Los esquemas de cofinanciación deberían ser más que una manera para que los gobiernos subnacionales consigan fondos. Pueden ayudar a garantizar el compromiso de diferentes actores con el éxito de un proyecto y crear propiedad colectiva; a alinear prioridades de inversión en diferentes niveles del gobierno; o a incitar a las autoridades subnacionales a que se involucren en proyectos con efectos secundarios positivos o para reunir recursos con vecinos.

Soluciones potenciales

- Vincular el uso de transferencias asignadas y subvenciones compartidas con potenciales externalidades positivas y/o alinear prioridades de inversión en diferentes niveles del gobierno (esto puede hacerse mediante condicionalidades específicas) (*nivel nacional*)
- Revisar incentivos de las transferencias a gobiernos subnacionales para garantizar que hay incentivos adecuados que le permitan a los gobiernos subnacionales maximizar sus propios ingresos (*nivel nacional*)
- Garantizar transferencias oportunas y predecibles entre niveles del gobierno (*nivel nacional*)
- Minimizar la variación entre transferencias estimadas y reales (*nivel nacional*)

Errores a evitar

- Crear brechas fiscales o mandatos no financiados derivados de brechas entre las competencias adjudicadas y los recursos para cumplirlas
- Cambiar con frecuencia las reglas de las transferencias, evitando que los gobiernos subnacionales tengan visibilidad a largo plazo en las ganancias, lo cual es una pre-condición clave para la inversión pública

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes de países de la OCDE

Australia

En 2008, el Consejo de Gobiernos Australianos firmó un nuevo Acuerdo Intergubernamental sobre Relaciones Financieras Federales. Este acuerdo aumentó la autonomía financiera de los estados, pasando del control de insumos al monitoreo de resultados, y racionalizando los pagos hechos al estado en cinco áreas amplias (salud, vivienda asequible, infancia temprana y escuelas, educación vocacional y capacitación, y servicios para personas con discapacidad). Cada una de estas áreas de pago está financiada por un pago con un propósito especial, distribuido a los estados de manera equitativa *per capita* (no hay necesidad de adaptar las cantidades y costos de cada estado, ya que esto lo hace la Comisión de Donaciones de la Mancomunidad). Para cada una de estas áreas de pago hay un Acuerdo Nacional mutuo que aclara los roles y responsabilidades que guiarán a la Mancomunidad y los estados en la entrega de servicios en los sectores relevantes y cubre los objetivos, resultados e indicadores de desempeño para cada SPP (Programa de Alianza Estatal, por sus iniciales en inglés). El desempeño de todos los gobiernos en el logro de resultados mutuamente establecidos especificados en cada SPP es luego monitoreado por el Consejo de Reforma COAG y reportado públicamente de manera anual.

Finlandia

En el contexto de la implementación del acuerdo fiscal de la UE, el gobierno desarrolló un nuevo sistema de orientación para las finanzas gubernamentales locales a ser implementado desde 2015. Su propósito es garantizar que a futuro las responsabilidades de los municipios concuerden con la financiación disponible. Si se les dan nuevas responsabilidades, se recortan las existentes o se provee mayor financiación.

Israel

Israel usa varios gravámenes focalizados para abordar los asuntos ambientales. Por ejemplo, el impuesto a los rellenos sanitarios, introducido en 2007, busca reflejar los costos externos de esta forma de manejo de desechos y hacer que otras formas de manejo de desechos sean más competitivas. Los ingresos del impuesto son asignados a la financiación de desarrollos relacionados con el manejo de desechos. Esto puede incluir ayudar a las autoridades locales a establecer puntos municipales de recolección de desechos, dirigir sistemas de educación e información, y construir infraestructura para el reciclaje. Los impuestos ambientales también son aplicados para la extracción de agua, las canteras y los puertos. En el caso de estos dos últimos, también están vinculados con fondos dedicados (para la restauración de las canteras y la prevención de la contaminación marina, respectivamente).

Suecia

El Programa de Reforma Nacional, conectado con los objetivos de Europa 2020, pone el énfasis en una política fiscal amigable con el crecimiento, preservando al mismo tiempo unas sólidas finanzas públicas. Retornar al superávit es vital para proteger los empleos y el bienestar en una pequeña economía abierta como lo es la de Suecia. Los 290 municipios de Suecia también trabajan en muchos frentes y dentro de muchas de sus actividades centrales en medidas que pueden ser vinculadas con los objetivos de Europa 2020. En la mayoría de consejos regionales, los municipios también han integrado los objetivos de la estrategia en sus planes y presupuestos operativos y en sus indicadores medibles definidos.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Definir acuerdos fiscales intergubernamentales apropiados que ayuden a alinear objetivos en diferentes niveles del gobierno	- El marco fiscal intergubernamental es claro - El marco fiscal intergubernamental incluye indicaciones oportunas de transferencias entre niveles de gobierno
	Hay una mínima variación entre transferencias estimadas y reales
	La información sobre la situación fiscal de los gobiernos subnacionales se divulga públicamente

Principio 10. Exigir un manejo financiero sólido y transparente en todos los niveles del gobierno

¿ Por qué es importante?

- **Para garantizar la responsabilidad presupuestaria y financiera en todos los niveles del gobierno.**

El cálculo de costos y presupuesto apropiados sirven para priorizar y ejecutar programas de inversión efectiva. Los controles financieros robustos fomentan la responsabilidad. Los gobiernos en todos los niveles deberían, por ende, adoptar buenas prácticas en favor de la elaboración de presupuestos y responsabilidad financiera, según lo definido en los Principios de Gobernabilidad Presupuestal de la OCDE, tales como calcular con precisión los costos de los planes de inversión pública, reflejándolos en estrategias presupuestales y procesos de asignación, encajándolos en un marco presupuestal a mediano plazo y examinando debidamente los costos de operación y mantenimiento a largo plazo.

- **Para mejorar la transparencia con los ciudadanos y otros grupos de interés.**

Dicha transparencia aplica a todos los niveles del gobierno. La transparencia presupuestal en todo el ciclo de inversión da visibilidad a las inversiones, aclara implicaciones presupuestales recurrentes y fortalece la responsabilidad pública. Los gobiernos deben hacer que la información presupuestal respecto de inversiones públicas esté disponible públicamente a los ciudadanos y otros grupos de interés en un formato oportuno y amigable con el usuario. La transparencia en cuanto a las empresas públicas locales, usualmente registrada en presupuestos separados, es un elemento crítico para un panorama claro de finanzas subnacionales.

- **Para garantizar la estabilidad fiscal nacional.**

Las malas prácticas de presupuesto y finanzas a nivel subnacional con respecto a la inversión pueden tener un efecto de cascada/contagio en otros gobiernos subnacionales y en el gobierno nacional. Si los gobiernos subnacionales acumulan niveles insostenibles de deuda, pueden entonces requerir (y luego obtener) rescates centrales implícitos o explícitos para prevenir un incumplimiento en el pago.

Soluciones potenciales

- Asegurar que la transparencia presupuestal ocurra en todos los niveles del gobierno
- Articular decisiones de inversión pública con proyecciones presupuestales a mediano plazo (todos los niveles)
- Evaluar con exactitud los costos de la inversión pública y elegir inversiones basadas en su valor económico (todos los niveles)
- Evaluar costos operativos y de mantenimiento a largo plazo en la inversión en infraestructura y planear para la futura financiación (todos los niveles)
- Dar a conocer costos y pasivos contingentes de las APPs en documentos presupuestales (todos los niveles)
- Hacer que la información sobre asignaciones para inversión pública y gastos de la misma sean transparentes y estén disponibles al público (todos los niveles)

Errores a evitar

- Excluir pasivos contingentes de los documentos presupuestales, especialmente a nivel subnacional
- Desconectar las estrategias de inversión pública subnacional del procedimiento presupuestal

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes de países de la OCDE

Alemania

Las cortes estatales de auditoría (*Landesrechnungshöfe*) examinan el manejo financiero de los estados mientras que la Bundesrechnungshof examina la gestión financiera federal. La Bundesrechnungshof (Corte Federal de Auditores) y las Landesrechnungshöfe (Cortes Estatales de Auditoría) auditan proyectos de inversión pública y publican reportes anuales que documentan instancias de desperdicio de dinero. La cooperación es necesaria porque las ganancias de los impuestos más importantes se comparten entre el Gobierno Federal y los estados y una gran variedad de programas son financiados conjuntamente por el Gobierno Federal y los estados. La Bundesrechnungshof y las cortes estatales de auditoría trabajan estrechamente y se reúnen regularmente en conferencias de los Presidentes y grupos de trabajo especializados en asuntos particulares.

Irlanda

Como parte de su reforma del gobierno local de 2014, Irlanda planea introducir una nueva Comisión de Vigilancia y Auditoría para el Gobierno Local (NOAC), la cual estaría dirigida independientemente. Su misión será proveer un análisis independiente y de alta calidad del desempeño del gobierno local en el cumplimiento de mandatos nacionales, regionales y locales y en la entrega de valor económico en la provisión de servicios. La comisión examinará el desempeño financiero y general, al igual que los resultados, reportando los hallazgos y recomendaciones a miembros elegidos. Adicionalmente, los reportes estarán públicamente disponibles y serán provistos a los Ministro(s) relevante(s), al igual que a Comités Conjuntos del *Oireachtas* (Parlamento). Un objetivo clave para el NOAC es identificar y promover buenas prácticas de medidas de eficiencia a nivel local.

Italia

El portal web *OpenCoesione* proporciona análisis y monitoreo sobre el uso de recursos de políticas regionales, ofreciendo así información, accesible a todos, sobre qué se está financiando, quién está involucrado y dónde. El portal web contiene información sobre todo proyecto llevado a cabo para implementar la política de cohesión, y más específicamente: fondos empleados, lugares y categorías, temas involucrados y tiempos de implementación. Se relaciona con más de 700.000 proyectos de inversión (cerca de 17.000 millones de euros, financiados por los gobiernos locales y nacionales). Los usuarios pueden descargar los datos sin procesar o navegar por diagramas interactivos desglosados por categorías de gastos, lugares y tipo de intervención, así como tener acceso a archivos sobre proyectos individuales y asuntos involucrados. También se proveen datos sobre la economía y el contexto social.

Polonia

Polonia ha introducido recientemente una nueva norma de gastos, que cubre el 90% de los gastos gubernamentales generales. El crecimiento en gastos estará limitado por objetivos nominales basados en un promedio móvil de crecimiento del PIB, el cual mejorará la transparencia y credibilidad. También se basa en dos umbrales correctivos de deuda ubicados en el 50 y 55% del PIB. La nueva norma de gastos podría ayudar a suavizar los efectos de las transferencias de la UE y el ciclo de inversión pública relacionado con los mismos.

Portugal

La revisión de leyes locales y regionales sobre finanzas fue aprobada en septiembre de 2013. Esta establece un plan presupuestal de varios años, describe las reglas de gastos, el balance presupuestal y la deuda al imponer límites de deuda más estrictos y, finalmente, le otorga al Estado mayor vigilancia fiscal. Desde 2012 el Presupuesto Estatal ha tenido un capítulo sobre pasivos contingentes en general, el cual incluyó pasivos contingentes de las APP.

España

La Autoridad Independiente para la Responsabilidad Fiscal fue establecida en noviembre de 2013 en España y entró en operación en julio de 2014. La Autoridad monitoreará y reportará en torno del cumplimiento de todos los niveles del gobierno, incluyendo el regional y municipal. 11 de 17 gobiernos regionales cumplieron con sus objetivos de déficit para 2013. El reporte presupuestal a niveles central, regional y de seguridad social se publica ahora mensualmente en su integridad por cuentas nacionales. Los gobiernos locales tienen un reportaje presupuestal trimestral por cuentas nacionales.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Garantizar la transparencia presupuestal en todos los niveles del gobierno	TRANSPARENCIA PRESUPUESTAL Los principios de transparencia presupuestal aplican en todos los niveles del gobierno
	INFORMACIÓN OPORTUNA La información presupuestal respecto de inversiones públicas está disponible públicamente para los grupos de interés en todos los niveles del gobierno en un formato oportuno y amigable con el usuario
	COSTOS DE MANTENIMIENTO INTEGRADOS EN EL PRESUPUESTO Los costos operativos y de mantenimiento en la inversión en infraestructura se evalúan e integran en las decisiones presupuestales y de planeación
Garantizar la estabilidad fiscal subnacional y nacional	ARTICULACIÓN PRESUPUESTAL EN DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO Articulación presupuestal en diferentes niveles de gobierno en cuanto a contribuciones a objetivos fiscales nacionales
Vincular planes estratégicos con presupuestos plurianuales	PROYECCIONES PLURIANUALES La inversión pública está vinculada con proyecciones presupuestales plurianuales, las cuales se revisan regularmente
	MARCO PRESUPUESTAL A MEDIANO PLAZO El marco de planeación y presupuesto a mediano plazo se integra con el presupuesto anual
	PROYECCIONES PLURIANUALES Proyecciones plurianuales para la inversión pública revisadas y actualizadas con regularidad

Principio 11. Promover la transparencia y el uso estratégico de las compras públicas

¿Por qué es importante?

- **Para garantizar sistemas de adquisición subnacional transparentes.**

En promedio, las cuentas de adquisiciones del gobierno alcanzan un 13% del PIB y cerca de un tercio de los gastos gubernamentales en países de la OCDE, 55% de los cuales se llevan a cabo a nivel subnacional. Es una de las actividades gubernamentales más vulnerables al desperdicio, el fraude y la corrupción. Sin embargo, los gobiernos subnacionales suelen carecer del conocimiento necesario sobre adquisiciones o el personal especializado al respecto. Los sistemas problemáticos pueden comprometer la integridad del proceso de inversión, frenar a inversionistas y comprometer el logro de objetivos relacionados con políticas. Se requiere transparencia en todo el ciclo de adquisición, profesionalización de la función de adquisiciones, y mecanismos claros de rendición de cuentas y control

- **Para optimizar el uso de adquisiciones por parte de gobiernos subnacionales como herramienta estratégica.**

Adicionalmente, los gobiernos deben usar las adquisiciones para garantizar la provisión efectiva de servicios públicos mientras se persiguen objetivos estratégicos de gobierno, no solo valor económico e integridad, sino también objetivos más amplios tales como la creación de infraestructura pública sostenible, la adaptación al cambio climático, y el apoyo a la innovación o el desarrollo de PYMES.

Soluciones potenciales

- Proveer orientación a los gobiernos subnacionales respecto de adquisiciones (nivel nacional)
- Colaborar en adquisiciones (p. ej., alianzas de compras, redes, acuerdos de marco, organismos centrales de adquisiciones) (todos los niveles)
- Usar herramientas de gobierno electrónico para simplificar y armonizar prácticas de adquisición (todos los niveles)
- Profesionalizar las adquisiciones (todos los niveles)
- Usar las adquisiciones como herramienta estratégica en gobiernos subnacionales para promover el desarrollo verde y apoyar la innovación (nivel subnacional)

Errores a evitar

- Crear funciones de adquisición en toda jurisdicción sin mutualizar las operaciones
- Cambiar frecuentemente las reglas de adquisición, lo cual pone a los gobiernos subnacionales en una situación de incertidumbre
- Subestimar las necesidades de capacitación para la adquisición
- Subutilizar el potencial estratégico de las adquisiciones

Ejemplos de buenas prácticas y desarrollos recientes de países de la OCDE

Chile

Chile Compra, la agencia chilena para administrar las compras públicas, analiza los datos extraídos de su plataforma electrónica, incluyendo el número de ofertas, compras mediante acuerdos marco y procedimientos no competitivos. Esta información se compara entonces con cifras de años anteriores para estimar cantidades gastadas, ahorros y la aplicación correcta de estándares relacionados con los tipos de procedimientos.

Irlanda

En 2009, Irlanda estableció el Servicio Nacional de Adquisiciones (NPS) para reformar la función pública de adquisiciones. El objetivo principal del NPS es conseguir el mejor valor económico en la adquisición de insumos y servicios. Toma un enfoque estratégico hacia la adquisición mediante la agregación de compras en diferentes departamentos gubernamentales, agencias y el sector estatal no comercial para reducir los precios pagados por bienes y servicios; así, ofrece capacitación y consejería sobre adquisiciones para el sector público, y promueve la simplificación y estandarización del proceso de licitación. Con base en el análisis del mercado, el NPS identificó las 50 categorías más importantes de gastos de adquisición para convertirlos en objetivos para intervención.

España

A nivel regional, Galicia, España ha desarrollado una plataforma web para los procedimientos de adquisición pública para todas las entidades públicas, incluso los municipios. El objetivo es integrar todas las entidades públicas y compañías privadas en una ventana única de adquisiciones públicas. Las adquisiciones colaborativas en diferentes niveles de gobierno, así como a nivel regional, también ayudan a mejorar la capacidad de adquisición (p. ej., comprar alianzas, redes, acuerdos marco y organismos centrales de adquisición).

Portugal

Para aumentar la productividad, Portugal ha reestructurado su función de adquisiciones y consolidado las compras para lograr economías de escala. La Agencia Nacional para Adquisiciones Públicas, establecida en 2007, ha logrado en años recientes profesionalizar la función de adquisiciones y lograr ganancias de eficiencia mediante el uso de vehículos de agregación para la administración central (acuerdos marco) y la inversión en una plataforma de adquisiciones electrónicas de última tecnología. Uno de los retos que enfrenta el gobierno es garantizar que se desarrolle una capacidad similar a nivel subnacional. Portugal está usando cada vez más la adquisición como una palanca política para alcanzar objetivos de políticas, tales como el desarrollo de PYMEs, innovación y protección medioambiental. Esto se está haciendo, por ejemplo, mediante la división de contratos gubernamentales en lotes pequeños.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Involucrarse en procesos de adquisición transparentes y competitivos	ADQUISICIÓN COMPETITIVA
	El porcentaje de licitaciones públicas para la inversión pública que se adjudican de manera competitiva es conocido y está disponible al público
	Se conocen las tasas de participación para las licitaciones
	La información sobre adquisiciones del ciclo completo de las mismas está disponible al público a nivel nacional y subnacional del gobierno
Fomentar la adquisición a una escala relevante	Existen mecanismos de revisión y remediación de adquisiciones a nivel nacional y subnacional
	ADQUISICIÓN ESTRATÉGICA
Promover el uso estratégico de las adquisiciones	Se conoce el porcentaje de adquisiciones que involucra a más de un gobierno subnacional
	Las adquisiciones son usadas de manera estratégica por los gobiernos subnacionales para alcanzar objetivos verdes
	Las adquisiciones son usadas de manera estratégica por los gobiernos subnacionales para alcanzar objetivos de innovación
Promover el desarrollo de capacidades subnacionales para las adquisiciones	CAPACIDADES SUBNACIONALES PARA LAS ADQUISICIONES
	Hay reconocimiento de los funcionarios de adquisición como una profesión específica
	Se provee orientación formal respecto de los procedimientos de adquisición a los gobiernos subnacionales
	Existe una unidad de adquisiciones que puede asistir a los gobiernos subnacionales
	Se conoce el porcentaje de contratos anuales totales adjudicados que van a PYMEs en adquisición subnacional
	Se conoce el porcentaje de adquisiciones nacionales/subnacionales llevadas a cabo en línea

Principio 12. Procurar calidad y coherencia en los sistemas normativos del sistema regulatorio de todos los niveles del gobierno

¿ Por qué es importante?

- **Para promover un marco normativo conducente para la inversión tanto pública como privada a nivel subnacional.**

Las normas divergentes, superpuestas, contradictorias o cambiantes pueden imponer costos, en particular para los gobiernos subnacionales, reducir la eficiencia y frenar a los inversionistas. La coherencia regulatoria es de particular importancia en sectores de red, como la energía, telecomunicaciones y agua, debido al mayor grado de regulación al que se suelen someter dichas actividades. Incluso proyectos de obras públicas relativamente básicos pueden verse obstaculizados por una falta de claridad o coherencia regulatoria. Y el sector privado puede mantenerse al margen, experimentar retrasos, o incluso abandonar un proyecto si surgen problemas en el marco regulatorio o un proyecto de adquisición problemático.

- **Optimizar la capacidad regulatoria de los gobiernos subnacionales.**

La capacidad subnacional de calidad normativa es un aspecto integral de la inversión pública efectiva. Los gobiernos subnacionales deben poder implementar normas desde niveles más altos del gobierno de manera efectiva, así como definir e implementar su propia estrategia para la gestión regulatoria, incluyendo la evaluación del impacto normativo y las reformas necesarias. Se le debe prestar especial atención a la simplificación administrativa que podría ayudar a involucrar a socios privados en estrategias de inversión pública.

Soluciones potenciales

- Coordinar políticas normativas en diferentes niveles del gobierno, p. ej., mediante plataformas intergubernamentales, políticas de reconocimiento mutuo, acuerdos de armonización regulatoria y acuerdos de uniformidad normativa (todos los niveles)
- Revisar las regulaciones existentes regularmente, evaluando los costos y beneficio de nuevas normas y tomando en cuenta los costos de cumplimiento para los gobiernos subnacionales (*nivel nacional*)
- Minimizar la carga administrativa de las formalidades del gobierno para un proyecto típico de inversión pública (todos los niveles)
- Promover la capacidad subnacional para garantizar regulaciones de calidad como un aspecto integral de la inversión pública efectiva e implementar la *Recomendación del Consejo de Política Regulatoria y Gobernabilidad* de 2012 de la OCDE

Errores a evitar

- Inestabilidad normativa, normas constantemente cambiantes que socavan la predecibilidad
- Debilitar la regulación en un nivel del gobierno debido a malas políticas y prácticas normativas en otros niveles de gobierno
- Usar regulaciones que se enfoquen en el bienestar de una sola jurisdicción en detrimento de otras jurisdicciones (como formas de competencia de carrera hacia el abismo)
- Ignorar prácticas normativas innovadoras establecidas a nivel regional o local que podrían beneficiar a niveles más altos del gobierno

Buenas prácticas de países

Australia

Mediante el Consejo de Gobiernos Australianos (COAG), los gobiernos acordaron revisar los procedimientos de sus Evaluaciones de Impactos Normativos (EIR) para contemplar si en nuevas iniciativas un modelo normativo existente fuera de su jurisdicción podría abordar de manera eficiente el asunto de política en cuestión y si un modelo uniforme a nivel nacional, armonizado o específico a cada jurisdicción sería mejor para la comunidad. Esto involucra un análisis de: el potencial para la competencia, innovación y dinamismo normativos; los costos relativos de los modelos alternativos en uso, entre ellos las cargas regulatorias y cualquier costo transicional; si el asunto regulatorio es específico a cada estado o nacional, y si hay diferencias sustanciales que puedan requerir respuestas específicas a cada jurisdicción.

Canadá

En Canadá, un Grupo de Trabajo Federal, Provincial y Territorial para la Reforma Normativa actúa como foro para desarrollar la capacidad del gobierno de producir normativas de calidad y promover la cooperación normativa en diferentes jurisdicciones. Su trabajo incluye desarrollar principios normativos comunes, desarrollar un enfoque consistente al análisis de impacto normativo y compartir mejores prácticas.

Francia

Francia inició una política de simplificación administrativa y reducción de la carga regulatoria. La circular del Primer Ministro del 17 de julio de 2013 ha introducido un “congelamiento” de los estándares regulatorios aplicables para los gobiernos locales, empresas y el público (individuos, asociaciones). Además, las comunidades están estrechamente asociadas con el trabajo de simplificar los textos de aplicación general bajo la égida del Secretario de Estado para la reforma y simplificación del Estado. El objetivo es reducir el costo neto anual de nuevos estándares para las autoridades locales a cero para el año 2017.

México

México está trabajando para mejorar la capacidad normativa a nivel subnacional. Veinte de 31 estados y el Distrito Federal han emitido leyes de reforma normativa; ocho estados tienen leyes sobre desarrollo económico que contienen una sección sobre mejora normativa; diez de las 32 unidades subnacionales tienen una comisión a cargo de apoyar e implementar una mejor normativa; 20 tienen una unidad dentro de un ministerio, y dos tienen otro organismo que cumple esta función. Adicionalmente, los estados y municipios emplean ampliamente herramientas de gobierno electrónico para optimizar la transparencia regulatoria y simplificar formalidades.

España

En octubre de 2012, el Consejo de Ministros de España lanzó un proceso de reforma de la administración pública, y estableció una Comisión para la Reforma de la Administración Pública (CORA). Su enfoque es la optimización administrativa, simplificar la legislación y los procedimientos, y evitar la duplicación entre el estado y las Comunidades Autónomas (CA). De las 217 propuestas presentadas en la reforma, 118 tienen que ver con la eliminación de duplicaciones a nivel nacional y entre los niveles nacional y subnacional. Un código de buenas prácticas también se propuso para racionalizar el gasto público e incrementar la eficiencia de los servicios públicos mediante la optimización del uso de nuevas tecnologías.

Herramienta de autoevaluación

Objetivo	Indicador
Involucrarse en una “mejor normativa” a niveles subnacionales, con coherencia en diferentes niveles de gobierno	ARTICULACIÓN EN DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO Mecanismos formales de articulación entre niveles de gobierno que impongan obligaciones específicas con relación a la práctica normativa
	EVALUACIÓN DE IMPACTO NORMATIVO Se usan Análisis de Impacto Regulatorio
	Existe una metodología para evaluar la calidad de EIR y hay indicadores de calidad disponibles
	REDUCCIÓN DE RESERVA NORMATIVA Se hacen esfuerzos para reducir la reserva normativa o simplificar procedimientos administrativos relacionados con la inversión pública
	CONSULTAS PÚBLICAS Se llevan a cabo consultas públicas en relación con la preparación de nuevas normas de duración suficiente, que sean accesibles y con los objetivos adecuados
	USO DE HERRAMIENTAS DE GOBIERNO ELECTRÓNICO Uso de herramientas de gobierno electrónico para simplificar procedimientos administrativos para proyectos de inversión pública

Evaluación: Recomendación de la OCDE sobre Inversión Pública Efectiva en Diferentes Niveles de Gobierno

	El sistema está establecido y funciona de manera satisfactoria		El sistema no está establecido o no funciona bien
	El sistema está establecido, pero requiere mejoras		Se requiere información adicional

PRINCIPIO 1:				
Involucrarse en una planeación para el desarrollo regional que sea personalizada, orientada hacia los resultados, realista, progresista y coherente con objetivos nacionales	PLANEACIÓN COHERENTE EN DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO Existen mecanismos para garantizar que los planes de inversión subnacional reflejen los objetivos de desarrollo nacionales y subnacionales.			
	UN PLAN DE DESARROLLO PERSONALIZADO, BASADO EN LUGARES La evaluación de necesidades y fortalezas territoriales corresponde con los proyectos planeados.			
	PRIORIDADES CLARAS DE INVERSIÓN PÚBLICA Hay una declaración clara y fidedigna de las prioridades de inversión pública a nivel nacional y regional.			
Llegar a una articulación entre sectores para lograr un enfoque integrado basado en lugares	INVERSIONES DURAS Y BLANDAS COMPLEMENTARIAS Se contemplan las complementariedades entre inversiones en infraestructura dura y blanda.			
	COMPLEMENTARIEDADES ENTRE SECTORES Se le presta atención a potenciales complementariedades y conflictos entre inversiones hechas por diferentes ministerios/departamentos.			
	ARTICULACIÓN TRANSSECTORIAL Existen mecanismos formales o informales para lograr una articulación entre diferentes sectores (y departamentos/agencias relevantes) a nivel subnacional.			
Apoyar decisiones con información adecuada	PLANES DE INVERSIÓN PROGRESISTAS Las autoridades evalúan la contribución potencial de las inversiones a la competitividad actual, el desarrollo sostenible y el bienestar regional y nacional.			
	DISPONIBILIDAD Y USO DE LA INFORMACIÓN PARA LA PLANEACIÓN DE INVERSIONES Hay datos disponibles y se los usa para apoyar la evaluación territorial y el proceso de planeación.			
PRINCIPIO 2:				
Lograr una articulación entre diferentes niveles de gobierno para reducir asimetrías en la información	ORGANISMOS DE ARTICULACIÓN EN DIFERENTES NIVELES DEL GOBIERNO Estos son mecanismos/organismos formales para la articulación de la inversión pública (plataformas formales y disposiciones ad hoc) en diferentes niveles del gobierno.			
	ENFOQUE TRANSSECTORIAL Estos organismos/mecanismos de articulación tienen un enfoque multisectorial.			
	MOVILIZACIÓN DE DISPOSICIONES DE ARTICULACIÓN Los mecanismos de articulación son movilizados regularmente y producen resultados claros.			
	EFICACIA DE LAS PLATAFORMAS DE ARTICULACIÓN La percepción de los grupos de interés (o datos empíricos) respecto de la eficacia de estas diferentes plataformas está disponible.			
	ACUERDOS CONTRACTUALES/ALIANZAS Se han desarrollado acuerdos contractuales/alianzas entre diferentes niveles de gobierno para gestionar responsabilidades conjuntas para la inversión pública subnacional.			
	EFFECTIVIDAD DE LOS ACUERDOS CONTRACTUALES Se mide la proporción de la inversión pública subnacional cubierta por estos acuerdos.			
Alinear prioridades en los diferentes niveles nacionales y subnacionales	ACUERDOS DE COFINANCIACIÓN Hay disposiciones de cofinanciación para la inversión pública.			

**Evaluación resumida: Recomendación de la OCDE sobre Inversión Pública Efectiva
en Diferentes Niveles de Gobierno(cont.)**

PRINCIPIO 3:					
Articularse con otras jurisdicciones para lograr economías de escala más allá de las fronteras	ARTICULACIÓN HORIZONTAL Es posible hacer alianzas transjurisdiccionales relacionadas con la inversión.				
	ENFOQUE TRANSSECTORIAL Las alianzas transjurisdiccionales cubren más de un sector.				
	INCENTIVOS DE LOS NIVELES MÁS ALTOS DEL GOBIERNO Los niveles más altos de gobierno proveen incentivos para la articulación transjurisdiccional.				
	EFFECTIVIDAD DE LA ARTICULACIÓN HORIZONTAL El porcentaje de inversiones que involucran el uso de gestiones de articulación transjurisdiccional a nivel subnacional puede medirse por mecanismo y/o por sector.				
Planear la inversión al nivel funcional adecuado, particularmente en áreas metropolitanas	DEFINICIÓN DE REGIONES FUNCIONALES Las regiones funcionales están definidas e identificadas en la política de inversión.				
	USO DE REGIONES FUNCIONALES Las regiones funcionales son usadas en la política de inversión.				
PRINCIPIO 4:					
Identificar impactos sociales, ambientales y económicos, garantizar el valor económico y limitar riesgos Llevar a cabo evaluaciones rigurosas ex ante	EVALUACIONES EX ANTE Una gran proporción de la inversión pública está sujeta a evaluación <i>ex ante</i> . RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX ANTE Los resultados de las evaluaciones <i>ex ante</i> son usados para priorizar inversiones. CALIDAD DEL PROCESO DE EVALUACIÓN Las evaluaciones <i>ex ante</i> son llevadas a cabo por personal con habilidades de evaluación de proyectos. REVISIÓN INDEPENDIENTE DE EVALUACIONES EX ANTE Proporción de evaluaciones <i>ex ante</i> sujetas a revisión independiente. LINEAMIENTOS PARA EVALUACIONES EX ANTE Los lineamientos técnicos para la evaluación <i>ex ante</i> están disponibles y son usados en todos los niveles del gobierno.				
PRINCIPIO 5:					
Vincular a grupos de interés públicos, privados y de la sociedad civil en todo el ciclo de inversión.	MECANISMOS PARA VINCULAR GRUPOS DE INTERÉS Existen mecanismos para identificar y vincular grupos de interés en todo el ciclo de inversión.				
	REPRESENTACIÓN JUSTA DE GRUPOS DE INTERÉS La representación justa de grupos de interés en el proceso de consulta sobre el ciclo de inversión está garantizada (para evitar situaciones de <i>captura</i>).				
	VINCULACIÓN TEMPRANA DE GRUPOS DE INTERÉS Los grupos de interés se vinculan desde las etapas tempranas del ciclo de inversión.				
	ACCESO A INFORMACIÓN Los grupos de interés tienen fácil acceso a información pertinente y relevante en todo el ciclo de inversión.				
	RETROALIMENTACIÓN INTEGRADA EN EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Los grupos de interés están involucrados en diferentes puntos del ciclo de inversión y sus comentarios se integran a las decisiones de inversión y evaluación.				

**Evaluación resumida: Recomendación de la OCDE sobre Inversión Pública Efectiva
en Diferentes Niveles de Gobierno(cont.)**

PRINCIPIO 6:				
Movilizar financiación del sector privado sin comprometer la sostenibilidad financiera de proyectos subnacionales de inversión pública	LOS GOBIERNOS SUBNACIONALES TIENEN ACCESO A ASISTENCIA TÉCNICA PARA APP Los gobiernos subnacionales tienen acceso a y usan la asistencia técnica para alianzas público-privadas (p. ej., mediante unidades de APP, capacitación formal, lineamientos de buenas prácticas).			
	USO DE INDICADORES CUANTIFICABLES La cantidad de financiación privada por unidad (p. ej. Euro, USD) de la inversión pública es conocida.			
	ACCESO A INFORMACIÓN Los gobiernos subnacionales tienen acceso a información sobre fondos (supra) nacionales para inversión.			
Aprovechar mecanismos tradicionales e innovadores para la inversión pública a nivel subnacional.	USO DE INSTRUMENTOS INNOVADORES DE FINANCIACIÓN El uso de instrumentos de financiación innovadores a niveles subnacionales se ve acompañado de la evaluación de sus beneficios, riesgos y capacidades subnacionales para emplearlos.			
PRINCIPIO 7:				
Desarrollar capacidad institucional y destrezas profesionales	ENFOQUE ESPECÍFICO EN HABILIDADES REQUERIDAS PARA LA INVERSIÓN Las políticas de gestión de recursos humanos demuestran la atención a la destrezas profesionales del personal involucrado en inversión pública (p. ej., la contratación está enfocada, las evaluaciones de necesidades se llevan a cabo, la capacitación apropiada está disponible y se usa).			
	ASISTENCIA FINANCIERA DEDICADA Hay asistencia financiera dedicada disponible para el entrenamiento técnico de funcionarios públicos involucrados con la inversión pública; tasas de uso de las capacitaciones.			
	ORIENTACIÓN TÉCNICA Hay documentos de orientación técnica disponibles para que los actores en todos los niveles del gobierno aclaren enfoques de planeación, implementación y evaluación de la inversión pública.			
Identificar limitantes estrictas en la capacidad y la secuencia apropiada de reformas	EVALUACIÓN DE LIMITANTES ERICTAS DE CAPACIDAD Se llevan a cabo evaluaciones específicas para evaluar las limitantes más estrictas para la inversión pública efectiva e identificar las necesidades y la secuencia apropiada de reformas.			
PRINCIPIO 8:				
Diseñar y usar sistemas de monitoreo de indicadores con objetivos realistas que promuevan el desempeño	MONITOREO DE DESEMPEÑO ESTABLECIDO Se usa un sistema de monitoreo de desempeño para monitorear la implementación de inversión pública.			
	REPORTAJE OPORTUNO Los sistemas de monitoreo facilitan el reportaje creíble y oportuno de los gastos y desempeño.			
	RESULTADOS El sistema de indicadores incorpora indicadores de resultados.			
	OBJETIVOS Una parte de los indicadores está asociada con objetivos cuantificables.			
Usar información de monitoreo y evaluación para optimizar la toma de decisiones	SE USA LA INFORMACIÓN DE MONITOREO DEL DESEMPEÑO EN LA TOMA DE DECISIONES La información de desempeño contribuye a orientar la toma de decisiones en diferentes etapas del ciclo de inversión.			
Llevar a cabo una evaluación ex post de manera rigurosa y regular.	EVALUACIONES EX POST Se llevan a cabo evaluaciones ex post regularmente.			
	Algunas evaluaciones ex post son llevadas a cabo por organismos independientes (p. ej., organizaciones de investigación, universidades, consultoras).			
	Existen documentos claros de orientación que detallan los estándares de evaluación ex post.			

**Evaluación resumida: Recomendación de la OCDE sobre Inversión Pública Efectiva
en Diferentes Niveles de Gobierno (cont.)**

PRINCIPIO 9:					
Definir acuerdos fiscales intergubernamentales apropiados que ayuden a alinear objetivos en diferentes niveles del gobierno	MARCO FISCAL CLARO	El marco fiscal intergubernamental incluye indicaciones oportunas de transferencias entre niveles de gobierno.			
	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL PREDECIBLES	Los gobiernos subnacionales tienen conocimiento de las transferencias de capital de parte del gobierno central con algunos meses de anticipación, antes del inicio de cada año fiscal.			
	VARIACIÓN MÍNIMA	Hay una mínima variación entre transferencias estimadas y reales.			
	INFORMACIÓN PÚBLICA	La información sobre la situación fiscal de los gobiernos subnacionales y su comparación se divulga públicamente.			
PRINCIPIO 10:					
Garantizar la transparencia presupuestal en todos los niveles del gobierno	TRANSPARENCIA PRESUPUESTAL	Los principios de transparencia presupuestal aplican en todos los niveles del gobierno.			
	INFORMACIÓN OPORTUNA	La información presupuestal respecto de inversiones públicas está disponible públicamente para los grupos de interés en todos los niveles del gobierno en un formato oportuno y amigable con el usuario.			
	COSTOS DE MANTENIMIENTO INTEGRADOS EN EL PRESUPUESTO	Los costos operativos y de mantenimiento en la inversión en infraestructura se evalúan e integran en las decisiones presupuestales y de planeación.			
Garantizar la estabilidad fiscal subnacional y nacional	ARTICULACIÓN PRESUPUESTAL EN DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO	Articulación presupuestal en diferentes niveles de gobierno en cuanto a contribuciones a objetivos fiscales nacionales.			
	PRÉSTAMOS DE GOBIERNOS SUBNACIONALES	Hay límites en los préstamos de los gobiernos subnacionales.			
PRINCIPIO 11:					
Involucrarse en procesos de adquisición transparentes y competitivos	ADQUISICIÓN COMPETITIVA	El porcentaje de licitaciones públicas para la inversión pública que se adjudican de manera competitiva es conocido y está disponible al público.			
		Se conocen las tasas de participación para las licitaciones			
		La información sobre adquisiciones del ciclo completo de las mismas está disponible al público a nivel nacional y subnacional del gobierno.			
		Existen mecanismos de revisión y remediación de adquisiciones a nivel nacional y subnacional.			
Fomentar la adquisición a una escala relevante	ADQUISICIÓN ESTRATÉGICA	Se conoce el porcentaje de adquisiciones que involucra a más de un gobierno subnacional.			
Promover el uso estratégico de las adquisiciones		Las adquisiciones son usadas de manera estratégica por los gobiernos subnacionales para alcanzar objetivos verdes.			
		Las adquisiciones son usadas de manera estratégica por los gobiernos subnacionales para alcanzar objetivos de innovación.			
Promover el desarrollo de capacidades subnacionales para las adquisiciones	CAPACIDADES SUBNACIONALES PARA LAS ADQUISICIONES	Hay reconocimiento de los funcionarios de adquisición como una profesión específica.			
		Se provee orientación formal respecto de los procedimientos de adquisición a los gobiernos subnacionales.			
		Existe una unidad de adquisiciones que puede asistir a los gobiernos subnacionales.			
		Se conoce el porcentaje de contratos anuales totales adjudicados que van a PYMEs en adquisición subnacional.			
		Se conoce el porcentaje de adquisiciones nacionales/subnacionales llevadas a cabo en línea.			

**Evaluación resumida: Recomendación de la OCDE sobre Inversión Pública Efectiva
en Diferentes Niveles de Gobierno (cont.)**

PRINCIPIO 12:				
Involucrarse en una “mejor normativa” a niveles subnacionales, con coherencia en diferentes niveles de gobierno	ARTICULACIÓN NORMATIVA EN DIFERENTES NIVELES DEL GOBIERNO Mecanismos formales de articulación entre niveles de gobierno que impongan obligaciones específicas con relación a la práctica normativa.			
	EVALUACIÓN DE IMPACTO NORMATIVO Se usan Análisis de Impacto Regulatorio (EIR).			
	Existe una metodología para evaluar la calidad de EIR y hay indicadores de calidad disponibles.			
	REDUCCIÓN DE RESERVA NORMATIVA Se hacen esfuerzos para reducir la reserva normativa o simplificar procedimientos administrativos relacionados con la inversión pública.			
	CONSULTAS PÚBLICAS Se llevan a cabo consultas públicas en relación con la preparación de nuevas normas de duración suficiente, que sean accesibles y con los objetivos adecuados.			
	USO DE HERRAMIENTAS DE GOBIERNO ELECTRÓNICO Uso de herramientas de gobierno electrónico para simplificar procedimientos administrativos para proyectos de inversión pública.			

Fuentes: Indicadores seleccionados para la implementación de la Recomendación para la Inversión Pública Efectiva en Diferentes Niveles de Gobierno. <http://www.oecd.org/effective-public-investment-toolkit/> - Tabla de autoevaluación completada por el Departamento de Planeación Nacional (2016) con articulación con la OCDE.

Mayor orientación sobre los ejemplos de implementación y de los países se pueden encontrar en el sitio web del Toolkit:

www.oecd.org/effective-public-investment-toolkit/

ESTUDIOS DE CASO:

- La OCDE lleva a cabo estudios de caso específicos sobre la implementación de los Principios e países o gobiernos subnacionales determinados, a petición de los funcionarios gubernamentales

Ante cualquier pregunta, por favor comunicarse con:

dorothee.allain-dupre@oecd.org

Lectura adicional:

- OECD (2016) Subnational governments in OECD countries: Key Data
- OECD (2015) Implementation toolkit, Effective Public Investment Across Levels of Government, <http://www.oecd.org/effective-public-investment-toolkit/>
- OECD (2014), “*OECD Recommendation on Effective Public Investment Across Levels of Government*”
- OECD (2013), *Investing Together: Working Effectively across Levels of Government*, OECD Publishing
- OECD (2012) Principles on public governance of Public-Private Partnerships. OECD Publishing (<http://www.oecd.org/gov/budgeting/PPP-Recommendation.pdf>)
- OECD (2012) Recommendation of the Council on Regulatory Policy and Governance. OECD Publishing (<http://www.oecd.org/governance/regulatory-policy/49990817.pdf>)
- OECD (2011), *Making the Most of Public Investment in a Tight Fiscal Environment: Multi-Level Governance Lessons from the Crisis*, OECD Publishing, OECD Publishing



Para más información contactar :

Dorothee.allain-dupre@oecd.org

www.oecd.org/gov



@OECDgov

FINCA DE RESULTAT NÚM.: 40

Descripció:

URBANA. Finca identificada com ZV-07 en el plànol d'adjudicació de finques de resultat del Projecte de Reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou, de figura irregular i de 8.315 m² de superfície.

Afronta: al Nord, amb finca de resultat núm. 90 identificada com CS; al Sud, amb límit del Centre Recreatiu Turístic; a l'Est, amb equipament identificat com EQ-07 que constitueix la finca de resultat núm. 52; i a l'Oest, amb límit del Centre Recreatiu Turístic.

Procedència:

Finca Aportada agrupada instrumentalment i transitòriament.

Classificació urbanística:

Sòl urbanitzable.

Qualificació urbanística:

ZV Zona verda.

Adjudicatari:

Ajuntament de Salou, amb núm. de CIF P-4.318.500-11.

Títol:

Adjudicació de terrenys del Projecte de Reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou.

Càrregues i gravàmens:

Lliure de càrregues i gravàmens.



NOTA SIMPLE INFORMATIVA

H 2533077

Para información de comunilidores se hace constar que la manifestación de los libros por esta Nota Simple Informativa se hace con los efectos que expresa el art. 333 de Reglamento Hipotecario, ya que sólo la Certificación asegura, en perjuicio de tercero, la libertad o gravamen de los bienes inmuebles, según dispone el art. 225 de la Ley Hipotecaria.

REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE VILA-SECA / SALOU NOTA SIMPLE INFORMATIVA

JOSÉ MIGUEL SANZA AMURRIO 16.228.370-F
Salou a veinticuatro de abril del año dos mil siete .

Finca: 1/ 65424

DATOS DE LA FINCA

FINCA DE RESULTAT NUMERO QUARANTA: URBANA. Finca identificada com ZV-07 en el plànol d'adjudicació de finques de resultat del Projecte de Reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou, de figura irregular i de 8.315 m² de superfície.= Afronta: al Nord, amb finca de resultat núm. 90 identificada com C5; al Sud, amb límit del Centre Recreatiu Turístic; a l'Est, amb equipament identificat com EQ-07 que constitueix la finca de resultat núm. 52; i a l'Oest, amb límit del Centre Recreatiu Turístic.= Classificació urbanística: Sòl Urbanitzable. Qualificació urbanística: ZV Zona verda.=

TITULARIDAD

AJUNTAMENT SALOU, titular del plèno domini de la totalitat de esta finca, en virtud del documento administrativo, Reparcelación.

AUTORIZANTE: CONSORCIO DE CENTRO RECREATIVO TURISTICO POBLACIÓN: SALOU
NºPROTOCOLO: DE FECHA: 23/03/07
INSCRIPCIÓN: 1º TOMO: 2.301 LIBRO: 1.024 FOLIO: 204 FECHA: 27/03/07

CARGAS

- AFECCIÓN: EXENTA DE TRANSMISIONES.

Afecta durante el plazo de 5 años, al pago de las liquidaciones complementarias que procedan, en virtud de la posible revisión de la autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. 27/03/2007.

Según la nota número 1 al margen de la insc/anot: 1.

NOTA NÚMERO: 1 AL MARGEN DE INSC/ANOT: 1 TOMO: 2.301 LIBRO: 1.024 FOLIO: 204 FECHA: 27/03/2007

Documentos relativos a la finca presentados y pendientes de despacho, vigente el asiento de presentación, al cierre del Libro Diario del día anterior a la fecha de expedición de la presente nota:

NO hay documentos pendientes de despacho

ADVERTENCIA

Las cantidades expresadas en pesetas, pueden convertirse en Euros, aplicando la equivalencia de 1 Euro= 166,386 pesetas.

FINCA DE RESULTAT NÚM.: 52**Descripció:**

URBANA. Finca destinada a equipament identificada com EQ-07 en el plànol d'adjudicació de finques de resultat del Projecte de Reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou, de figura irregular i de 7.888 m² de superfície.

Afronta: al Nord, amb la finca de resultat núm. 90 identificada com C5; al Sud amb el límit del Centre Recreatiu Turístic; a l'Est, amb finca de resultat núm. 90 identificada com C5; i a l'Oest, amb zona verda identificada com ZV-07 que constitueix la finca de resultat núm. 40.

Procedència:

Finca Aportada agrupada instrumentalment i transitòriament.

Classificació urbanística:

Sòl urbanitzable.

Qualificació urbanística:

EQ Equipament.

Adjudicatari:

Ajuntament de Salou, amb núm. de CIF P-4318.500-H.

Títol:

Adjudicació de terrenys del Projecte de Reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou.

Càrregues i gravàmens:

Lliure de càrregues i gravàmens.



NOTA SIMPLE INFORMATIVA

H 2533097

Para información de consumidores se hace constar que la manifestación de los libros por esta Nota Simple Informativa se hace con los efectos que expresa el art. 332 de Reglamento Hipotecario, ya que sólo la Certificación acredita, en perjuicio de tercero, la libertad o gravamen de los bienes inmuebles, según dispone el art. 225 de la Ley Hipotecaria.

REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE VILA-SEGA / SALOU NOTA SIMPLE INFORMATIVA

JOSÉ MIGUEL SANZA AMURRIO 16.228.370-F
Salou a veinticuatro de abril del año dos mil siete.

Finca: 1/ 65440

DATOS DE LA FINCA

FINCA DE RESULTAT NUMERO CINQUANTA-DOS: URBANA. Finca destinada a equipament identificada com EQ-07 en el plànol d'adjudicació de finques de resultat del Projecte de Reparcel·lació del Centre Recreatiu Turístic de Vila-sega i Salou, de figura irregular i de 7.888 m² de superfície.= Afronta: al Nord, amb la finca de resultat núm. 90 identificada com C5; al Sud amb el límit del Centre Recreatiu Turístic; a l'Est, amb finca de resultat núm. 90 identificada com C5; i a l'Oest, amb zona verda identificada com ZV-07 que constitueix la finca de resultat núm. 40.= Classificació urbanística: Sòl Urbanitzable. Qualificació urbanística: EQ Equipament.=

TITULARIDAD

AJUNTAMENT SALOU, titular del pleno dominio de la totalidad de esta finca, en virtud del documento administrativo, Reparcelacion.

AUTORIZANTE: CONSORCIO DE CENTRO RECREATIVO TURISTICO POBLACIÓN: SALOU
NºPROTOCOLO: DE FECHA: 23/03/07
INSCRIPCION: 1ª TOMO: 2.301 LIBRO: 1.024 FOLIO: 212 FECHA: 27/03/07

CARGAS

- AFECCIÓN: EXENTA DE TRANSMISIONES.

Afecta durante el plazo de 5 años, al pago de las liquidaciones complementarias que procedan, en virtud de la posible revisión de la autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. 27/03/2007.

Según la nota número 1 al margen de la inscripción: 1.

NOTA NÚMERO: 1 AL MARGEN DE INSC/ANOT: 1 TOMO: 2.301 LIBRO: 1.024 FOLIO: 212 FECHA: 27/03/2007

Documentos relativos a la finca presentados y pendientes de despacho, vigente el asiento de presentación, al cierre del Libro Diario del día anterior a la fecha de expedición de la presente nota:

NO hay documentos pendientes de despacho

ADVERTENCIA

Las cantidades expresadas en pesetas, pueden convertirse en Euros, aplicando la equivalencia de 1 Euro= 166,386 pesetas.



CAP.III REGULACIÓ DELS ESTABLIMENTS HOTELERS

Art. 351 Àmbit d'aplicació

Correspon l'aplicació d'aquestes Normes als edificis l'activitat dels quals és l'allotjament temporal de transeünts, com hotels, apart-hotels, hostals, pensions i, en general, els del ram d'hosteleria, sent d'aplicació preferent a la de la normativa de la zona en se situen.

Art. 352 Tipus d'ordenació

En general, serà el d'edificació aïllada llevat d'aquells establiments situats al casc antic dins la zona qualificada amb la clau 10, on aleshores la tipologia serà en edificació alineada a vial.

Art. 353 Condicions de la parcel·la

La parcel·la mínima vindrà fixada per a cada subzona o clau.

Art. 354 Condicions de l'edificació

Alçada i núm. de plantes

1. L'alçada reguladora màxima de l'edificació vindrà regulada per la zona on se situa l'edifici, havent de respectar-se conjuntament els dos paràmetres; alçada màxima i nombre màxim de plantes.

2. L'alçada màxima de la planta baixa podrà arribar a 7m. amb les limitacions imposades en el punt anterior.

Ocupació

3. L'ocupació màxima de l'edificació sobre la parcel·la en planta baixa serà del 35 %. L'ocupació màxima en planta baixa comptabilitzant guarderies infantils, guinguetes, marquesines, tendals, fencaments i altres serà del 50 %.

4. L'ocupació màxima en planta soterrani serà del 40 % situada preferentment sota la projecció de l'edifici.

Característiques de l'edificació

5. La llargada i envoltant màxim s'amidarà per a cadascun dels blocs que formen la unitat hotelera, i serà de 70 m amb una amplada no superior a 30 m. La suma dels envoltants de les façanes no podrà ser major de 200 m.

6. Quan a una única parcel·la pertanyent a la mateixa explotació s'hi vulgui realitzar més d'un edifici es permetrà la unió a nivell de planta baixa i altell, mitjançant espais destinats exclusivament a vestibul o pas. Aquests espais comptabilitzaran a efectes d'ocupació i sostre màxim edificable.



En cap cas, s'admetran conjunts d'edificacions que fomin perímetres tancats o altres ordenacions que puguin ocasionar barreres visuals o físiques no pròpies d'una ordenació aïllada.

Quan s'uneixin dos edificis mitjançant vestíbul, es permetrà que a nivell de planta coberta els nuclis d'accés centrals se situïn en façana.

7. Les separacions mínimes entre edificacions d'una mateixa parcel·la es fixa en 12 m .

8. Les separacions de l'edificació respecte els lindars es determina en funció de la subzona o clau de la parcel·la.

Plantes

9. La planta soterrani no serà computable a efectes de sostre màxim edificable, permetent-se la ubicació dels següents usos complementaris dels serveis hotelers:

Esportiu, restauració, bar, activitats musicals, sales comunes, cuines, magatzems, instal·lacions i aparcaments.

Per sota de la primera planta soterrani únicament es permet ubicar les instal·lacions, magatzems i els aparcaments.

10. La il·luminació i ventilació de les plantes soterrani, quan es realitzin solucions de pati anglès, suposarà la consideració de planta baixa a efectes d'aplicació d'alçada reguladora màxima i nombre de plantes i de còmput de superfície de sostre edificable.

11. Als hotels construïts amb un planejament anterior es permetrà la transformació de la planta soterrani per a destinar-la als usos abans mencionats, sempre i quan no es menmi el nombre de places d'aparcament atorgats conforme a la llicència d'obres o als mínims fixats al punt 21 d'aquest article. En cap cas, l'alliberament d'aquests espais suposarà l'increment del nombre de places hoteleres que caldrà mantenir.

12. El vestíbul d'accés dels establiments hotelers no podrà situar-se en planta soterrani.

Requisits tècnics

13. La categoria mínima de qualsevol establiment hotelier dins el terme municipal haurà de ser de 3 º o categoria equivalent establerta per la legislació sectorial aplicable, llevat de les pensions que hauran de tenir la màxima categoria regulada per aquesta modalitat.

14. Els establiments hotelers, en totes les seves modalitats, hauran de desenvolupar-se en parcel·les i edificacions d'ús exclusiu, conseqüentment no es permetrà destinar una mateixa finca o edifici als usos hotelers i d'habitatge.

15. La densitat màxima d'habitacions es fixa per als hotels i apart-hotels situats en sòl urbà en 50 m² de sostre net / hab. Els hotels existents amb un ratio superior al fixat tindran la consideració de disconformes.



En el sòl urbanitzable els plans parcials hotelers hauran de determinar la densitat màxima de cada sector.

Als efectes del còmput de la densitat màxima, els apartaments d'aparthotel tenen la consideració d'habitatge.

En el còmput de la densitat màxima s'inclouen totes els dormitoris inclosos els de personal.

Espais lliures

16. Seran d'aplicació les normes sobre regulació dels espais enjardinats, art. 329 i ss.

17. S'haurà de deixar un mínim del 30% de la parcel·la no pavimentada.

Elements auxiliars

18. En els espais no ocupats per l'edificació es podran realitzar construccions de fusta destinades a guarderia infantil amb una superfície màxima total 30 m² inclòs el porxo i una separació mínima de 3 m respecte les lindes. Per a la resta serà d'aplicació l'art. 153.

19. S'admetrà la instal·lació de guinguetes de bar com a complement de l'establiment hotelier sempre i quan se separin un mínim de 3 m respecte les lindes.

20. Es permetrà la instal·lació de marquesines als accessos principals de vianants de la zona de reculada dels edificis hotelers, havent de complir els següents requisits:

- a) La construcció haurà de realitzar-se amb materials i acabats de qualitat, no admetent-se les xapes antiestètiques, plaques d'uralita, etc...
- b) L'alçada màxima serà de 7 m. i l'amplada màxima haurà de coincidir amb el vestíbul de l'hotel.
- c) El vol no podrà envair la via pública.
- d) Tindran els laterals i el frontal totalment descoberts, i la coberta no podrà ser utilitzada per a cap mena d'ús.
- e) S'hi podrà incorporar un rètol publicitari l'alçada màxima del qual serà el 15% de l'alçada lliure de la marquesina.

Serveis mínims

21. Caldrà fer la previsió mínima d'una plaça d'aparcament per cada 5 places hoteleres. Aquestes places hauran de situar-se dins l'edificació, no podent estar ubicades als espais exteriors. A més, els hotels i apartaments de nova construcció situats en zona d'edificació aïllada hauran de disposar d'un espai d'estacionament eventual d'autocars dins la parcel·la.

El 40 % de les places d'aparcament obligat adscrit a l'ús hotelier es podran eximir sempre i quan es garanteixin, en la forma que reglamentàriament es determini, o es facin efectives en places d'aparcaments públics.



22. Caldrà fer la previsió d'una cambra de recollida de deixalles dins l'edificació per tal d'emmagatzemar-les fins al moment de la recollida diària, de manera que no quedin a la vista, no produeixi olors i sigui accessible des de la via pública. La superfície mínima serà de 4 m²/ 100 places d'allotjament, i haurà de disposar refrigeració i estar dotada de bonera.

23. Condicions d'ús

Ús principal:

Turístic-Hoteler en edifici exclusiu

Usos complementaris:

Restauració.....Totes les plantes

Bar.....Totes les plantes

Activitats musicalsTotes les plantes

EsportiuTotes les plantes

ComercialP baixa

Oficines.....Totes les plantes

MagatzemP baixa, P soterrani

Aparcament.....P baixa, P soterrani

INFORME DE QUANTIFICACIÓ DE LA REPERCUSIÓ DE LA SUPERFÍCIE COMERCIAL
(corresponent a Planta Soterrani i Planta Baixa)

Elena Nedelcu, arquitecta redactora del PROJECTE BÀSIC I D'EXECUCIÓ D'APARCAMENT AL CARRER TORREMOJINOS, situat entre Av. Pla de Maset i C. de Carles Buigas al municipi de Salou a Tarragona, amb pressupost total d'execució per contracte amb IVA inclòs de 11.500.000,00 euros.

INFORMA:

- Que la quantificació de la repercussió de la superfície comercial, corresponen a la execució de la Planta Soterrani i a la Planta baixa, correspon a 20% sobre el 100% total.
- Que el pressupost total d'execució per contracte amb IVA inclòs previst es de 11.500.000,00 euros, essent el 20% corresponent a la repercussió de l'execució de la superfície comercial, donant una quantificació del pressupost parcial d'execució per contracte amb IVA inclòs de **2.300.000,00 euros**.

I per tal que així consti, als efectes oportuns, lliuro aquest informe.

Barcelona, a la data de la signatura electrònica

X2221808P Firmado
ELENA digitalmente por
NEDEL CU X2221808P ELENA
(R: NEDEL CU (R:
B35448125)
Fecha: 2024.05.09
B35448125) 14:37:35 +02'00'

Elena Nedelcu

RENDIBILITAT COMERCIAL I PÀRQUINGS : 7, 5 %

1. Consideracions sobre el càlcul de la rendibilitat

Últimament sorgeixen notícies en què es parla de l'alta rendibilitat dels lloguers d'habitatges i locals a determinades ciutats d'Espanya.

Quan s'accedeix a webs o portals especialitzats es pot observar com recullen valors de rendibilitat en el lloguer de l'ordre del 8%. Què significa aquest valor? És senzill: que per cada cent euros d'inversió jo obtinc vuit euros de benefici.

El problema és el càlcul d'aquests valors. Aquests portals afirmen que el valor de la rendibilitat ho obtenen dividint preus mitjans de lloguer entre preus mitjans de venda; però la cosa no és senzilla. La manera més correcta d'accedir a conèixer la rendibilitat d'una inversió és a través del càlcul del seu Valor Actual Net (VAN). Aquest valor és el resultat del càlcul de l'actualització de fluxos futurs de caixa (les rendes mensuals) originats per una inversió (la compra d'un local) mitjançant la utilització de la fórmula següent: $VAN = \sum (Vt / (1 + k)^t) - I_0$

En aquesta fórmula, I_0 és el valor de la inversió inicial (preu de compra), Vt és el valor del flux de caixa en cada període t (valor del lloguer mensual, per exemple), n és el nombre de períodes considerats (nombre de mesos, per a aquest exemple) i k és la taxa d'interès, expressada en tant per un.

Noteu que el problema de l'expressió anterior és establir el nombre de períodes i la taxa d'interès per calcular el VAN. No obstant això, si fem que el VAN sigui 0 (és a dir, obliguem que els fluxos de caixa actualitzats siguin iguals a la inversió inicial) per a un determinat valor de n , el valor de k que fa que es compleixi la igualtat és el que es coneix com a Taxa Interna de Retorn (TIR), que és el que mesura la rendibilitat de la inversió.

Una bona forma de realitzar aquesta operació és prenent com a període d'estudi l'equivalent a 10, 15 o 30 anys, de manera que la TIR així obtinguda pot ser comparada amb la rendibilitat del bo espanyol a 10, 15 o 30 anys (s'entén que aquesta és una inversió sense risc, per la qual cosa si la TIR o rendibilitat de la inversió estudiada no és superior a la rendibilitat d'invertir en bons de l'estat, no valdrà la pena)

2. La rendibilitat en inversions comercials i pàrquings.

La rendibilitat bruta d'invertir en un local comercial és entre el 4% i el 13% tant si es compra amb la intenció d'obtenir rendes pel lloguer de locals com si es compra per vendre'l més endavant amortitzant la inversió inicial.

Les anàlisis de mercat a Espanya, fonts de portals immobiliaris "idealista"- Fotocasa, ens indiquen que:

RENTABILITAT DE PLAÇA DE PÀRQUING

Agustina Battoli, experta en sector immobiliari de Fotocasa, explica que les places de garatge ofereixen una rendibilitat del 7,5% el 2022, mentre que la que ofereixen els habitatges és del 6,2% i dels locals comercials de mitjana és un 7, 5%

CONCLUSIÓ : RENDIBILITAT COMERCIAL I PARKINGS : 7, 5 %

CAPITOL 1 : ANALISIS DE L'EXPLOTACIÓ ZONA BLAVA 2023 DADES CONSOLIDADES.

1.- NUMERO DE PLACES:

Actualment Salou disposa d'aproximadament 3 380 places d'estacionament regulat en Zona Blava.

Aquestes es troben ubicades de la següent manera:

- **Zona Poble:** Integrada per 250 places localitzades als carrers del centre del poble (Carrer Barcelona, Via Augusta, Carrer Ciutat de Reus, Escalades...).
- **Zona Turística:** Amb un total de 1.690 places situades a la zona de major afluència turística durant l'estiu (Carrer Major i transversals, Carrer Vendrell, Carrer Torremolinos, Avinguda Carles Buigas, Carrer Rioja, Carrer Priorat, Carrer Amposta...).
- **Pàrquing Nord i Sud ubicats al Passeig Jaume I:** Amb un total de 540 places entre els dos pàrquings.
- **Pàrquings Dissuasius:** Referits als pàrquings ubicats al Carrer Pompeu Fabra, Carrer Torremolinos, Carrer Berlín i Avinguda Joan Fuster, amb un total d'aproximadament 900 places.

2.- TARIFES

Pel que fa a les tarifes que s'apliquen, aquestes són les següents conforme aplicació de la ordenança fiscal.

Zona poble: Hivern - 0,75 €/hora, Estiu – 1,25 €/h

Zona turística: 1,25 €/hora

Pàrquings Jaume I: 1,50 €/hora

Pàrquings dissuasius: 0,75 €/hora – 4,00 €/24 hores

3.- RESULTATS

Anàlisi ingressos 2023

Els ingressos acumulats de gener a setembre de 2023 són de 1.747.911,77 €, i s'estima que els ingressos finals per al 2023 seran d'aproximadament 1,8 milions d'euros.

Per a un coneixement més detallat, s'envia en un document adjunt els ingressos i les despeses de la Zona Blava així com una comparativa dels darrers anys.

INGRES BRUT PER PLACA ES DE 517,13 EUROS.

L'ingrés net, un cop deduïdes les despeses, és d'**1.439.000,00 €**.

4.- COMPORTAMENT PUNTUAL DE LA ZONA PARKING DE CARLES BUIGUES, EN ESPECIAL PARKING TORREMOLINOS, PARKING POMPEU FABRA, ETC.

...///...PARKING CALLE TORREMOLINOS

a) cantidad ingresos total año 2023

Parquímetros (incluido pago tarjeta)+ Aparcar= 61.966,38 + 6.131'30= 68.097'68€

b) cantidad por parquímetro + indicando la ubicación del parquímetro.= plazas que afecta al parquímetro

1-Parquímetro nº 506 ciudad 21.....19.800'40€

2-Parquímetro nº0008 via 1 de Meypar 42.165'98€ (Efectivo +Tarjeta)

Ubicaciones de los 2 parquímetros: En la entrada del parking.

Plazas: 210 plazas

c) detalle del parquímetro del pk de Torremolinos.+ plazas que afecta al parquímetro.: cada parquímetro da servicio a unas 105 plazas .

d) numero de plazas parking Torremolinos de Salou.

210 plazas

PARKING POMPEU FABRA (por si te puede interesar a nivel comparativo)

a) cantidad total

Parquímetros+ Aparcar= 92.650,02€ + 14.936'15= 107.586'17€

b) cantidad por parquímetro + indicando la ubicación del parquímetro.= plazas que afecta al parquímetro

Parquímetro nº 508,597,598 ciudad 21.....46.477'80€

Parquímetro nº0009 via 1 de Meypar 46.172'22€ (Efectivo +Tarjeta)

Ubicaciones de los 3 parquímetros: En la entrada del parking.

Plazas: 180 plazas

c) detalle del parquímetro del pk de Pompeu Fabra.+ plazas que afecta al parquímetro. cada parquímetro da servicio a 60 plazas

d) numero de plazas parking Torremolinos de Salou.

180 plazas

CAPITULO 2 : PREVISSIÓ INGRESSOS 2024 ZONA BLAVA.-

La previsió dels ingressos per al pròxim any 2024 s'han calculat tenint en compte els següents dos punts:

- a) - Augment de les places d'estacionament regulat.
- b) - Augment de les tarifes.

Augment de les places d'estacionament regulat: està previst un augment considerable del nombre de places de Zona Blava d'aproximadament 1.210 places que es distribuïran de la següent manera:

- Increment de 100 places al pàrquing Pompeu Fabra: S'està treballant perquè la capacitat d'aquest pàrquing disposi d'un total de 300 places. En l'actualitat, aquesta alberga 200 places. Ja s'estan duent a terme les tasques d'asfaltatge, il·luminació, etc. Per tal qu aquestes noves places entrin en funcionament durant l'època de Setmana Santa 2024.
- Està prevista la creació d'un pàrquing d'autocaravanes, la qual es gestionarà de la mateixa manera que la Zona Blava. S'estableix un preu per hora amb un màxim d'estada de 48 hores. Inicialment, aquesta zona d'estacionament disposarà de 50 places.
- Increment de les places d'estacionament regulat a la zona turística: Tenint en compte la conversió en zona de vianants de l'Avinguda Carles Buigas, en la qual es perdran les places d'estacionament de Zona Blava del 2n tram d'aquesta avinguda, es preveu un increment de 1.060 places en els següents carrers:

C. Brussel·les: 59 places

C. Penedès: 60 places

C. Falset: 154 places

C. Rivas: 25 places

C. Prat d'en Carbó: 29 places

C. Viladomat: 14 places

C. Pompeu Fabra: 32 places

C. Birmingham: 27 places

C. Alfons V: 95 places

C. Ramon Llull: 67 places

C. Almogàvers: 25 places

C. Nord: 169 places

C. Logronyo: 92 places

C. Murillo: 38 places

C. Torrassa: 21 places

Av. Pere Moles: 150 places

Augment de les tarifes de l'estacionament regulat:

Previsió de despeses per a la gestió de les 4.200 places

Despeses de personal **285.000,00 €**

(comptant que aquests siguin treballadors propis de l'ajuntament)

Personal fix: 2 persones

Personal eventual: - 4 persones fixes discontinües

-18 persones interines per a la temporada estival

Despeses tècniques **180.000,00 €**

Lloguer parquímetres

Material fungible (bateries, rotlles d'impressora, sobres...)

Manteniment vehicles

Uniformitat Zona Blava

Senyalització vertical i horitzontal

Manteniment aplicació APARCAR

Prosegur

Previsió ingressos (aplicant les tarifes actuals)

Atenint-nos a dades objectives, i en especial a l'augment del nombre de places, tenint en compte que aquest fet es divideix en l'increment d'un total de 1.210 places a les 3.000 places actuals existents, tenint en compte que alguns dels carrers tindran una rotació mitjana i ajustada durant els mesos de juliol i agost, i tenint en compte les obres de remodelació de l'Avinguda Carles Buïgas, i suposant que cataloguem la següent temporada turística com a bona, atenint-nos a les temporades de 2023 i 2022, es preveu recaptar aproximadament **2.300.000,00 €**.

Augment de les tarifes d'estacionament regulat:

Després de dur a terme una anàlisi exhaustiu de quins serien els preus més adequats per a cada tipus d'estacionament, tenint en compte criteris com la ubicació de l'estacionament, característiques del municipi, comparativa amb altres municipis de característiques similar, etc. Es proposa realitzar la següent actualització del preu de la taxa de Zona Blava:

Zona poble: es manté el preu d'aquest any 2023, sent aquest de la següent manera.

Hivern - 0,75€/hora, Estiu - 1,25 €/hora

Zona turística: 1,40 €/hora (augment del 12%)

Pàrquings Jaume I: 1,65 €/hora (augment del 10%)

Pàrquings dissuasius: 0,75 €/hora – 6,00 €/24 hores (augment del 50% del preu de 24 hores)

***Pàrquing d'autocaravanes:** 14,00 €/ 24 hores (sense possibilitat de fraccionament horari i com a màxim es podrà estar un total de 72 hores).

Aquesta tarifa és de nova creació, i per aquesta raó s'haurà d'incloure en les Ordenances fiscals de 2024, com una nova taxa per estacionament d'autocaravanes al pàrquing que es situarà al C. Joan Fuster. Pel que fa a la modificació de l'Ordenança de Trànsit, ja s'està treballant a modificar aquest punt.

Nota final : Dades facilitades per la POLICIA LOCAL a GESTIÓ TRIBUTARIA.

Nota adicional: Aquesta previssió de resultats de 2024, es teoria. Segons Policia Local : " Esto es en la teoría, pues nos estamos encontrando con serias dificultades por el tema de contratación. En Las fechas que estamos todavía no se adjudicado el tema de los parquímetros y no tengo claro que en el 2024 esté listo"

SERVEI DE GESTIÓ TRIBUTARIA.

Fdo: Juan R. Miro Badia.

PROJECTE BÀSIC I EXECUTIU
APARCAMENT AL CARRER TORREMOLINOS
SALOU, TARRAGONA

PRESSUPOST PEL CONEIXEMENT DE L'ADMINISTRACIÓ

	Concepte	Valor %	Import
PEM			7.986.665,74
	PEM acumulat anterior		7.986.665,74
TOTAL PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL			7.986.665,74
			7.986.665,74
Despeses Generals		13,00 %	1.038.266,55
Benefici Industrial		6,00 %	479.199,94
	Suma PEC		9.504.132,23
	IVA	21,00 %	1.995.867,77
	Subtotal		11.500.000,00
TOTAL PRESSUPOST D'EXECUCIÓ PER CONTRACTE (sense IVA)			9.504.132,23
Aquest pressupost d'execució per contracte puja a la quantitat de: NOU MILIONS CINC-CENTS QUATRE MIL CENT TRENTA-DOS EUROS AMB VINT-I-TRES CÈNTIMS			
TOTAL PRESSUPOST D'EXECUCIÓ PER CONTRACTE (IVA inclòs)			11.500.000,00
Aquest pressupost d'execució per contracte puja a la quantitat de: ONZE MILIONS CINC-CENTS MIL EUROS			
TOTAL PRESSUPOST D'EXECUCIÓ PER CONTRACTE (IVA inclòs)			11.500.000,00
TOTAL PRESSUPOST PEL CONEIXEMENT DE L'ADMINISTRACIÓ			11.500.000,00

El pressupost pel coneixement de l'administració del seguiment econòmic puja a la quantitat de: ONZE MILIONS CINC MIL EUROS

Notes:

Aquest import no inclou el cost de les Estacions Transformadores, ja que no formen part d'aquest projecte.

Aquest import no inclou l'import de les legalitzacions de les instal·lacions.



ACTA 3 MIT





VISTA 1

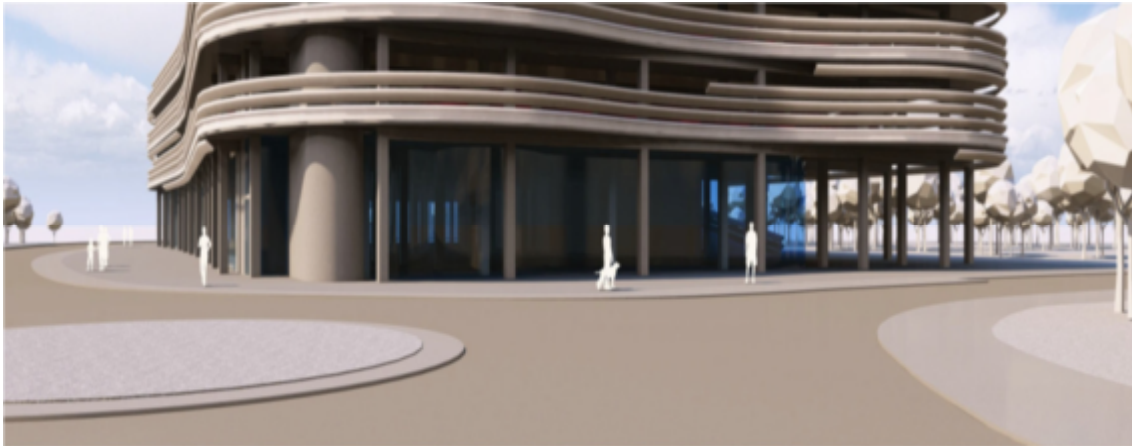


VISTA 2









**ANNEX A L'ESTUDI DE VIABILITAT PER LA
INVERSIÓ ADMINISTRATIVA DE LA CONSTRUCCIÓ I
L'EXPLOTACIÓ D'UN EDIFICI EN UN SOLAR DE
TITULARITAT MUNICIPAL, DESTINAT A UN CENTRE
COMERCIAL I PARKINGS.**

Salou, 12 Juliol del 2024
Fdo: Joan Ramon Miró Badia
Cap de Gestió Tributària Ajuntament de Salou

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Miró', written over a horizontal line.

OBJECTIU DE L'ANNEX:

L'objectiu d'aquest annex és determinar la nova rendibilitat econòmica global del projecte, modificant una de les condicions establertes a la memòria.

Recordem que a la memòria establim que la inversió és duta a terme íntegrament per part de l'Ajuntament, ascendint el seu import a 11.500.000 €. El 20% es destinava a la construcció d'un centre comercial i d'un parking de 164 places vinculat al mateix, i el 80% corresponia a la repercussió de les tres plantes de 481 places de parking.

La gestió del projecte, estudiada fins ara, consisteix en què pel que fa al 20% de la inversió, l'explotació és duta a terme per part d'una empresa mitjançant concessió administrativa assignada per concurs públic, amb el corresponent plec de condicions econòmiques, de manera que la rentabilitat obtinguda per l'Ajuntament, és mitjançant el cobrament d'un cànon. Pel que fa al 80% de la inversió, la gestió de les 481 places de parking és duta a terme directament per part de l'Ajuntament.

Tal com es va indicar, l'origen dels diners de la totalitat de la inversió està finançada el 100% per un préstec hipotecari.

La modificació que se'ns presenta en aquest annex és que el 20% destinat a la repercussió comercial ho financia una empresa, assumint la inversió directament amb els seus propis recursos, de manera que permet que l'Ajuntament s'alliberi d'una part important de la inversió, de manera que el préstec que haurà de sol·licitar serà només de 9.200.000 € (80% s/ 11.500.000 €).

Tal com hem fet anàlogament al llarg de tota la memòria, estudiarem els diferents escenaris considerats, tenint en compte per un costat, el principi de prudència, i per l'altre, el màxim favorable de les alternatives de mercat, en les tres opcions de finançament, 10, 20 i 30 anys amb el nou capital finançat. Aquest darrer anàlisi el centrarem amb la rentabilitat global del projecte, referent al punt 2.9 de la present memòria.

Mostrem els diferents nous **quadres d'amortització** per les tres opcions de finançament, a fi i efecte, de conèixer l'import de la despesa en concepte d'amortització, corresponent, com veurem, a la quota mitjana anual:

PRÈSTEC A 10 ANYS:

Importe		9.200.000,00 €
Plazo (años)		10
Comisión de apertura		0,00%
Otros gastos		0
Tipo de interés nominal		3,39%
Periodicidad		Anual
Tipo de préstamo		Amortización Constante
Carencia (meses)		0

PRÈSTEC HIPOTECARI: 10 ANYS					
3. Cuadro de amortización					
	Periodo	Cuota total	Capital	Intereses	Capital pendiente
	1	1.232.064,00	920.000,00	312.064,00	8.280.000,00
	2	1.200.857,60	920.000,00	280.857,60	7.360.000,00
	3	1.169.651,20	920.000,00	249.651,20	6.440.000,00
	4	1.138.444,80	920.000,00	218.444,80	5.520.000,00
	5	1.107.238,40	920.000,00	187.238,40	4.600.000,00
	6	1.076.032,00	920.000,00	156.032,00	3.680.000,00
	7	1.044.825,60	920.000,00	124.825,60	2.760.000,00
	8	1.013.619,20	920.000,00	93.619,20	1.840.000,00
	9	982.412,80	920.000,00	62.412,80	920.000,00
	10	951.206,40	920.000,00	31.206,40	0,00
		10.916.352,00	9.200.000,00	1.716.352,00	

QUOTA MITJANA ANUAL	1.091.635,20 €
----------------------------	-----------------------

PRÈSTEC A 20 ANYS:

Importe	9.200.000,00 €
Plazo (años)	20
Comisión de apertura	0,00%
Otros gastos	0
Tipo de interés nominal	3,39%
Periodicidad	Anual
Tipo de préstamo	Amortización Constante
Carencia (meses)	0

PRÈSTEC 20 ANYS				
Periodo	Cuota total	Capital	Intereses	Capital pendiente
1	772.064,00	460.000,00	312.064,00	8.740.000,00
2	756.460,80	460.000,00	296.460,80	8.280.000,00
3	740.857,60	460.000,00	280.857,60	7.820.000,00
4	725.254,40	460.000,00	265.254,40	7.360.000,00
5	709.651,20	460.000,00	249.651,20	6.900.000,00
6	694.048,00	460.000,00	234.048,00	6.440.000,00
7	678.444,80	460.000,00	218.444,80	5.980.000,00
8	662.841,60	460.000,00	202.841,60	5.520.000,00
9	647.238,40	460.000,00	187.238,40	5.060.000,00
10	631.635,20	460.000,00	171.635,20	4.600.000,00
11	616.032,00	460.000,00	156.032,00	4.140.000,00
12	600.428,80	460.000,00	140.428,80	3.680.000,00
13	584.825,60	460.000,00	124.825,60	3.220.000,00
14	569.222,40	460.000,00	109.222,40	2.760.000,00
15	553.619,20	460.000,00	93.619,20	2.300.000,00
16	538.016,00	460.000,00	78.016,00	1.840.000,00
17	522.412,80	460.000,00	62.412,80	1.380.000,00
18	506.809,60	460.000,00	46.809,60	920.000,00
19	491.206,40	460.000,00	31.206,40	460.000,00
20	475.603,20	460.000,00	15.603,20	0,00
	12.476.672,00	9.200.000,00	3.276.672,00	

QUOTA MITJANA ANUAL	623.833,60 €
---------------------	--------------

PRÈSTEC A 30 ANYS:

Import	9.200.000,00 €
Termini (años)	30
Comissió d'obertura	0,00%
Altres despeses	
Tipus d'interès nominal	3,392%
Periodicitat	Anual
Tipus de préstec	Amortizació Constant
Carència (mesos)	0

Periodo	Cuota total	Capital	Intereses	Capital pendiente
1	618.730,67	306.666,67	312.064,00	8.893.333,33
2	608.328,53	306.666,67	301.661,87	8.586.666,67
3	597.926,40	306.666,67	291.259,73	8.280.000,00
4	587.524,27	306.666,67	280.857,60	7.973.333,33
5	577.122,13	306.666,67	270.455,47	7.666.666,67
6	566.720,00	306.666,67	260.053,33	7.360.000,00
7	556.317,87	306.666,67	249.651,20	7.053.333,33
8	545.915,73	306.666,67	239.249,07	6.746.666,67
9	535.513,60	306.666,67	228.846,93	6.440.000,00
10	525.111,47	306.666,67	218.444,80	6.133.333,33
11	514.709,33	306.666,67	208.042,67	5.826.666,67
12	504.307,20	306.666,67	197.640,53	5.520.000,00
13	493.905,07	306.666,67	187.238,40	5.213.333,33
14	483.502,93	306.666,67	176.836,27	4.906.666,67
15	473.100,80	306.666,67	166.434,13	4.600.000,00
16	462.698,67	306.666,67	156.032,00	4.293.333,33
17	452.296,53	306.666,67	145.629,87	3.986.666,67
18	441.894,40	306.666,67	135.227,73	3.680.000,00
19	431.492,27	306.666,67	124.825,60	3.373.333,33
20	421.090,13	306.666,67	114.423,47	3.066.666,67
21	410.688,00	306.666,67	104.021,33	2.760.000,00
22	400.285,87	306.666,67	93.619,20	2.453.333,33
23	389.883,73	306.666,67	83.217,07	2.146.666,67
24	379.481,60	306.666,67	72.814,93	1.840.000,00
25	369.079,47	306.666,67	62.412,80	1.533.333,33
26	358.677,33	306.666,67	52.010,67	1.226.666,67
27	348.275,20	306.666,67	41.608,53	920.000,00
28	337.873,07	306.666,67	31.206,40	613.333,33
29	327.470,93	306.666,67	20.804,27	306.666,67
30	317.068,80	306.666,67	10.402,13	0,00
	14.036.992,00	9.200.000,10	4.836.992,00	

QUOTA MITJANA ANUAL	467.899,73 €
---------------------	--------------

Seguidament mostrem resultats, establint com a premissa comparativa que s'obté la mateixa rentabilitat per part de l'àrea comercial, és a dir, ho comparem amb els resultats del punt 4.2 de la memòria.

OPCIÓ DE FINANÇAMENT 10 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÈSTEC A 10 ANYS									
ESCENARI ZONA BLAVA									
INGRESSOS ANUALS						DESPESES ANUALS			
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						TIPUS DE DESPESA			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COM		350.000,00 €				Amortització inversió		1.091.635,20 €	
						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €	
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES		1.204.475,20 €	
RECAPTACIÓ HOTELERS		187.200,00 €							
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA		168.058,75 €							
						RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU -		499.216,45 €	
TOTAL INGRESSOS		705.258,75 €							

ESCENARI TARIFA NORMAL PARKINGS									
INGRESSOS ANUALS						DESPESES ANUALS			
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						TIPUS DE DESPESA			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COM		350.000,00 €				Amortització inversió		1.091.635,20 €	
						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €	
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES		1.204.475,20 €	
RECAPTACIÓ HOTELERS		187.200,00 €							
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA NORMAL PK		243.685,19 €							
						RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU -		423.590,01 €	
TOTAL INGRESSOS		780.885,19 €							

CONCLUSIÓ: Amb el préstec a 10 anys, seguim tenint rentabilitat global negativa però menys, en un escenari prudent, obtenim una rentabilitat negativa de **-499.216,45 euros**, i en canvi, assumint tota la inversió per part de l'Ajuntament és de

-757.708,32 euros.

OPCIÓ FINANÇAMENT 20 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ DE PRÈSTEC 20 ANYS									
ESCENARI TARIFA ZONA BLAVA									
INGRESSOS ANUALS					DESPESES ANUALS				
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL					TIPUS DE DESPESA				
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COM	350.000,00 €				Amortització inversió		623.833,60 €		
					TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €		
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS					TOTAL DESPESES				
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €								
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €								
					RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU -				
								31.414,85 €	
TOTAL INGRESSOS	705.258,75 €								

ESCENARI TARIFA NORMAL PARKING									
INGRESSOS ANUALS					DESPESES ANUALS				
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL					TIPUS DE DESPESA				
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COM	350.000,00 €				Amortització inversió		623.833,60 €		
					TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €		
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS					TOTAL DESPESES				
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €								
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA PARKING	243.685,19 €								
					RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL NEGATIU				
								44.211,59 €	
TOTAL INGRESSOS	780.885,19 €								

CONCLUSIÓ: Pel que fa al préstec a 20 anys, en un escenari prudent, obtenim una rentabilitat negativa de **-31.414,85 €**, mentre que assomint tota la inversió l'ajuntament s'obté una rentabilitat negativa de **- 187.373,25 €**.

OPCIÓ FINANÇAMENT A 30 ANYS:

INVERSIÓ PER MITJÀ PRÉSTEC 30 ANYS									
ESCENARI TARIFA ZONA BLAVA									
INGRESSOS ANUALS									
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						DESPESES ANUALS			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COM	350.000,00 €					TIPUS DE DESPESA			
						Amortització inversió		467.899,73 €	
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €	
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €					TOTAL DESPESES		580.739,73 €	
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA ZONA BLAVA	168.058,75 €								
TOTAL INGRESSOS	705.258,75 €					RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL POSITIU		124.519,02 €	

ESCENARI TARIFA NORMAL PARKING									
INGRESSOS ANUALS									
A) PART CONCESSIÓ ÀREA COMERCIAL						DESPESES ANUALS			
CÀNON VALOR PATRIMONIAL ZONA COM	350.000,00 €					TIPUS DE DESPESA			
						Amortització inversió		467.899,73 €	
B) PART EXPLOTACIÓ PARKINGS						TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ		112.840,00 €	
RECAPTACIÓ HOTELERS	187.200,00 €					TOTAL DESPESES		580.739,73 €	
EXPLOTACIÓ PK' TARIFA NORMAL PARKIN	243.685,19 €								
TOTAL INGRESSOS	780.885,19 €					RESULTAT INVERSIÓ GLOBAL POSITIU		200.145,45 €	

CONCLUSIÓ: Pel que fa al préstec a 30 anys, en un escenari prudent s'obté una rentabilitat positiva de **124.519,02 €**, i assumint tota la inversió l'Ajuntament, s'obté una rentabilitat positiva de tan sols, **7.544,08 €**.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

ANNEX 3. PERSPECTIVA DE GÈNERE

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

Perspectiva de gènere

La justificació de la igualtat de gènere en els equipaments parteix del principi fonamental de equitat justícia social, buscant assegurar que totes les persones, sense importar el seu gènere, tinguin accés equitatiu a recursos, oportunitats i serveis.

Això implica dissenyar i gestionar instal·lacions que responguin a les necessitats particulars de cada gènere.

L'espai públic i els equipaments municipals no són neutres al gènere.

Existeix una bretxa de gènere en l'ús dels serveis i dels equipaments municipals.

És a dir, dones i homes viuen la ciutat i fan un ús diferencial dels serveis i equipaments municipals, en funció dels rols tradicionals i les desigualtats de gènere que se'n deriven i que condicionen la seva quotidianitat.

A nivell urbanístic, s'ha d'incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases de disseny, planificació, execució i avaluació urbanístics. Amb l'aplicació de la transversalitat de la perspectiva de gènere, es pretén posar en igualtat de condicions, en el disseny i configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del treball domèstic i de cura de persones, a fi de col·laborar a eliminar les desigualtats existents.

Per a cada tipus d'equipament, s'estudien especialment aquells elements, tant de l'interior com de l'exterior, que potencialment poden estar generant usos diferencials per sexe, o bé experiències d'usuari o usuària diferents, amb l'objectiu de detectar possibles obstacles i discriminacions i proposar alternatives per revertir-los des de la perspectiva de gènere.

El present Pla Especial proposa un edifici d'equipament comunitari amb usos híbrids que van des del Servei de transport, serveis urbans administratius, comercial, bar i restauració.

L'objectiu és incorporar la perspectiva de gènere en el disseny, la implantació i la gestió de l'equipament proposat pel Pla especial.

Es proposen una sèrie d'actuacions, que responen a criteris de gènere, pels usos als que es destina l'edifici d'equipament.

I per tant,

L'edifici haurà de contemplar la il·luminació adequada en totes les seves àrees, especialment, les aïllades i poc visibles, per tal de garantir la seguretat.

S'evitaran espais amb racons, sense visibilitat, dissenyant línies de visió àmplies, sense barreres visuals com publicitat, murs, vegetació, contenidors.

La senyalització i informació visual i acústica serà amb llenguatge no sexista.

La informació i senyalització serà clara en els punts d'informació i ajuda, indicant el seu funcionament i resposta.

La xarxa de lavabos es garantirà gratuïta, accessible, equipada.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

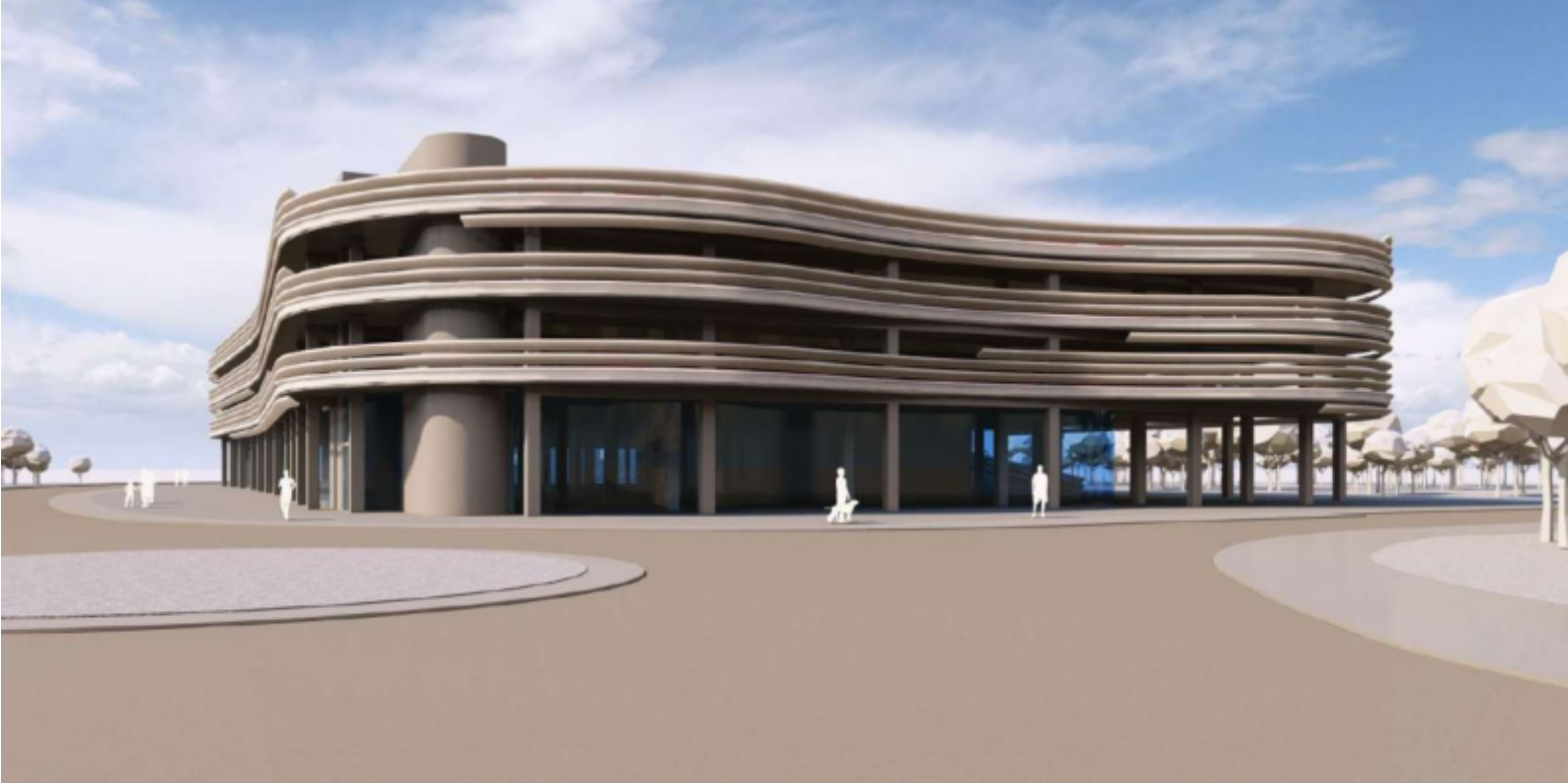
Accessibilitat universal a tota cadena de desplaçaments, facilitant l'accés a persones amb mobilitat reduïda i que aculli la mobilitat de les cures per persones que vagin amb cotxet, carret de compra, o que acompanyen als infants.

Es prioritzarà l'aparcament de persones amb mobilitat reduïda, amb diversitat funcional, incloent embarassades, a prop dels espais comercials.

En resum, aquesta perspectiva amb la que es dissenya l'edifici, així com la seva gestió, ja no és solament qüestió d'equitat, sinó que també tindrà efectes en la qualitat de vida, la seguretat, el benestar i el desenvolupament social i econòmic.

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DE DESENVOLUPAMENT PER LA DEFINICIÓ DELS
USOS I CONDICIONS D'EDIFICACIÓ DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL
QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AVINGUDA DE
CARLES BUIGAS, CARRER DE TORREMOLINOS I AVINGUDA DEL PLA DE MASET**

ANNEX 4. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA PARCEL·LA MUNICIPAL QUALIFICADA D'EQUIPAMENT COMUNITARI SITUADA A L'AV. CARLES BUIGAS, C TORREMOLINOS I L'AV. PLA DE MASET DEL MUNICIPI DE SALOU. MAIG 2025



Ajuntament
de Salou

Ajuntament de Salou

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la parcel·la municipal qualificada d'equipament comunitari situada a l'Av. Carles Buigas, c/Torremolinos i l'Av. pla de Maset del municipi de Salou

Salou

Data: maig 2025

DOYMO



1.	INTRODUCCIÓ	5
1.1.	Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat	5
1.2.	Marc normatiu	6
1.3.	Àmbit d'estudi.....	8
2.	OBJECTIUS	10
3.	METODOLOGIA	11
4.	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL.....	12
4.1.	Mobilitat en transport públic	12
4.1.1.	Bus interurbà.....	12
4.1.2.	Accessibilitat a les parades d'autobús	24
4.1.3.	Ferrovial	25
4.1.4.	Tramvia	25
4.2.	Mobilitat a peu i en bicicleta	27
4.2.1.	Mobilitat a peu	27
4.2.2.	Mobilitat en bicicleta	30
4.3.	Mobilitat en vehicle privat.....	33
4.3.1.	Sentits de circulació	33
4.3.2.	Recollida d'informació	34
4.3.3.	Intensitat de trànsit i capacitat viària	35
4.3.4.	Aparcament	37
4.3.5.	Entrades i sortides al sector	38
5.	SÍNTESE DE LA DIAGNOSI	39
6.	PROGNOSI DE LA DEMANDA FUTURA	41
6.1	Descripció de les activitats proposades	41
6.2	Ratis aplicats.....	42
6.3	Càlcul de generació de viatges per activitats	42
6.4	Distribució modal dels desplaçaments.....	43
6.4.1	Càlcul de la nova demanda de desplaçaments amb vehicle privat	44
6.4.2	Càlcul de la nova demanda de desplaçaments en transport públic.....	46
6.4.3	Càlcul de la nova demanda de desplaçaments a peu	46
6.4.4	Càlcul de la nova demanda de desplaçaments amb bicicleta i VMP	47
6.5	Distribució horària de les arribades i sortides dels vehicles.....	48
6.6	Increment de la demanda d'aparcament	49
6.7	Càlcul de l'aparcament	50
6.7.1	Aparcament segons el planejament urbanístic.....	50
7.	IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA	56

7.1	Xarxa d'infraestructura per a vianants	56
7.2	Xarxa de carrils bici, vies ciclables i aparcaments per a bicicletes.....	56
7.3	Xarxa de transport públic	56
7.4	Xarxa viària	57
8.	INDICADORS DELS COL·LECTIUS VULNERABLES	62
9.	CREIXEMENT DE LA MOBILITAT ALS PRÒXIMS 10 ANYS	69
10.	AVALUACIÓ DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS	70
11.	PROPOSTES.....	73
11.1.	Mobilitat de vianants	73
11.2.	Mobilitat en bicicleta i VMP	74
11.3	Mobilitat en transport públic	75
11.4	Mobilitat en vehicle privat.....	76
12.	PRESSUPOST	77
ANNEX I:	PLÀNOLS.....	79

0. CONSIDERACIONS INFORME DE L'ATM

El primer punt de l'informe respon a les determinacions de l'ATM efectuades sobre l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la parcel·la municipal qualificada d'equipament comunitari situada a l'Av. Carles Buïgas, c/Torremolinos i l'Av. pla de Maset del municipi de Salou. L'informe final és favorable, tot i que amb algunes consideracions a millorar. En aquest sentit, es mostren els punts i es contesten segons s'han anat fent les modificacions dins de l'estudi:

- **Incorporar una anàlisi específica de l'impacte sobre la xarxa viària de l'increment potencial de viatges en turisme i motocicletes derivat de l'ampliació de l'oferta d'aparcament.**

L'informe relatiu al Pla especial urbanístic de desenvolupament dels usos i condicions d'edificació de la parcel·la municipal qualificada d'equipament comunitari situada a l'Av. Carles Buïgas, c/Torremolinos i l'Av. Pla de Maset del municipi de Salou menciona que **"A l'apartat "aparcaments segons el planejament urbanístic" de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada es calcula el nombre de vehicles que al llarg del dia faran ús de l'aparcament, amb un total de 2.819 en temporada turística i 140 en temporada baixa"**.

Cal aclarir que aquestes dades no coincideixen exactament amb les del càlcul original, però s'han reordenat i reformulat amb l'objectiu de facilitar-ne la comprensió i millorar-ne la presentació.

S'han incorporat i analitzat amb una anàlisi específica de l'impacte sobre la xarxa viària de l'increment potencial de viatges en turisme i motocicletes derivat de l'ampliació de l'oferta d'aparcament a l'apartat "6.4.1. Càlcul de la nova demanda de desplaçaments amb vehicle privat" a la pàgina 42. A causa de l'alta estacionalitat de la zona d'estudi, els càlculs s'han elaborat per a la temporada alta com per a la temporada baixa.

- **Recalculer les distribucions modals tenint en consideració els canvis exigits en l'apartat 2.1.1 del present informe.**

S'han recalculat les distribucions modals tenint en consideració els canvis exigits en l'apartat 2.1.1 del present informe l'apartat de "6.4.1 Càlcul de la nova demanda de desplaçaments" a partir de la pàgina 44 s'exposen els diferents càlculs realitzats en funció dels diversos modes de desplaçament.

- **Calcular la capacitat d'absorció de la xarxa viària i les mesures correctores necessàries en cas que es vegin superades. Aquests càlculs hauran de tenir en compte l'hora punta, l'estacionalitat, així com haver modificat prèviament les projeccions dels fluxos generats, en els termes que es demana en els apartats 2.1.1 del present informe de mobilitat.**

Els càlculs de mobilitat i les simulacions incloses en aquest document ja tenen en compte la mobilitat addicional generada tant per les noves activitats com pel nou aparcament. Així mateix, a l'apartat 7.4 Xarxa viària, s'han considerat les projeccions dels fluxos generats, incloent-hi les hores punta i l'estacionalitat. D'acord amb aquestes dades, no es preveu que la capacitat de la xarxa viària es vegi superada en cap moment.

Tanmateix, s'ha incorporat un nou apartat dedicat a l'anàlisi de futur a la pàgina 69, on s'estudien les capacitats d'absorció de la xarxa viària projectada tenint en compte el creixement previst de la mobilitat durant els pròxims 10 anys.

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat

L'Ajuntament de Salou impulsa el Pla Especial Urbanístic per al desenvolupament dels usos i les condicions d'edificació de la parcel·la municipal destinada a equipaments comunitaris, ubicada entre a l'avinguda Carles Buïgas, el carrer Torremolinos i l'avinguda Pla de Maset.

L'objecte del present document és l'estudi de la mobilitat generada per la construcció d'un nou edifici destinat a equipament públic. Aquest edifici tindrà com a ús principal un aparcament públic en alçada, complementat amb un espai comercial a la planta baixa i una planta soterrani vinculada al local comercial.

Els principals objectius de la construcció d'un nou edifici és fer front a l'increment important de turisme amb vehicle privat en els últims anys, fet que fa necessari disposar d'un nou aparcament a la zona. L'edifici es situa a un extrem de la població, al començament del eix comercial i de vianants de l'avinguda Carles Buïgas, actualment en transformació.

Al solar proposat, situat al carrer Torremolinos, entre l'avinguda Carles Buïgas i l'avinguda del Pla de Maset, actualment hi ha un aparcament en superfície amb 223 places d'estacionament, que serà substituït amb la construcció del nou espai comercial i del nou aparcament dins del mateix edifici. Aquesta parcel·la, qualificada com a equipament, acollirà la construcció d'un aparcament públic en alçada. A més, la pacificació de l'avinguda Carles Buïgas ha comportat l'eliminació de 110 places d'estacionament, principalment de zona blava. En conseqüència, la reducció de places d'aparcament, sumada a l'augment de la pressió turística en aquesta àrea, subratlla la necessitat de trobar alternatives d'estacionament adequades, com les proposades en el present projecte.

Les places d'estacionament indicades al quadre no inclouen les necessàries per al sector comercial situat a la planta baixa. Per tant, a les 494 places descrites s'hi afegiran les que es requereixin segons els càlculs de demanda presentats posteriorment per cobrir les necessitats del sector comercial. En cas que les places de la planta baixa s'omplin, els clients podran utilitzar les places de rotació disponibles a la resta de plantes.

A continuació s'exposen les superfícies plantejades en la proposta d'ordenació:

QUADRE DE SUPERFÍCIES CONSTRUÏDES						
PLANTES SOBRE RASANT						
PLANTA	COTA DE NIVELL	Nº PLACES COTXE	Nº PLACÉS MOTO	E.T.	COMERCIAL	APARCAMENT
Planta Baixa	+0,00 (+15,00)			42,65 m²	4.004,46 m²	532,90 m²
Planta Primera	+5,22 (+20,22)	159	14			5.373,11 m²
Planta Segona	+8,26 (+23,26)	159	14			5.373,11 m²
Planta Coberta	+11,30 (+26,30)	176	0			5.373,11 m²
TOTAL SOBRE RASANT		494	28	42,65 m²	4.004,46 m²	16.652,23 m²
PLANTA SOTA RASANT						
PLANTA	COTA DE NIVELL			DIPÒSIT	MAGATZEM	SOTERRANI
Planta Soterrani -1	-3,09 (+11,10)			36,72 m²	179,18 m²	5.148,48 m²
TOTAL SOTA RASANT				36,72 m²	179,18 m²	5.148,48 m²
TOTAL SUPERFÍCIE CONSTRUÏDES						26.063,72 m²

Superfície útil de l'àmbit d'estudi.



Àmbit d'estudi

1.2. Marc normatiu

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social. A més, condiona el desenvolupament urbanístic amb les previsions de la mobilitat que es generarà, a través d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG).

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003 determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un EAMG.

Per altra banda, l'article 3.1 c del Decret 344/2006, de 19 de desembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, estableix els criteris d'inclusió d'un EAMG en els instruments d'ordenació territorial i urbanística:

Article 3

Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Article 3.1 del Decret 344/2006

A continuació es mostra la informació que ha de contenir:

- Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de la xarxa viària, de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, de les infraestructures fixes de transport col·lectiu, de la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.
- a) Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista amb un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents, expressades amb els valors següents:
 - Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei.
 - Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació.
 - Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals.
 - Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatge d'ocupació dels vehicles.
- b) Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9.
- c) Reserva d'espai per a les persones vianants al voltant de la implantació dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de les persones vianants.
- d) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.
- e) Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.
- f) Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul.
- g) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:
 - Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis. Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents.
 - Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.
 - Millores en la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials.
- h) Altres mesures correctores.
- i) Comprovació del funcionament: cal descriure les capacitats de les diferents xarxes sense fer les millores i un cop dissenyades les millores i s'ha de verificar que les xarxes millorades podran absorbir raonablement la mobilitat generada per la implantació.
- j) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies: en el cas que s'escaigui, cal descriure el funcionament de les operacions de càrrega i descàrrega en relació amb la implantació.
- k) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.
- l) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes

fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació.

- m) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

L'estudi s'ha redactat incloent aplicant la Llei 9/2003 del 13 de juny relacionada amb la regulació dels estudis de mobilitat generada, on s'especifiquen les directrius i normatives a aplicar a les noves urbanitzacions i les infraestructures que han d'acompanyar a cada mode de transport.

1.3. Àmbit d'estudi

L'àmbit d'estudi se situa en el solar proposat al carrer Torremolinos, delimitat per l'avinguda Carles Buïgas i l'avinguda del Pla de Maset, en una àrea estratègica pròxima a la costa i a la carretera C-31B. Aquest entorn es caracteritza per una elevada concentració d'activitats del sector terciari, amb una forta especialització en serveis turístics. S'hi ubiquen predominantment establiments hotelers i residencials, així com una àmplia oferta d'oci i restauració, que inclou hotels, apartaments, pubs i restaurants.

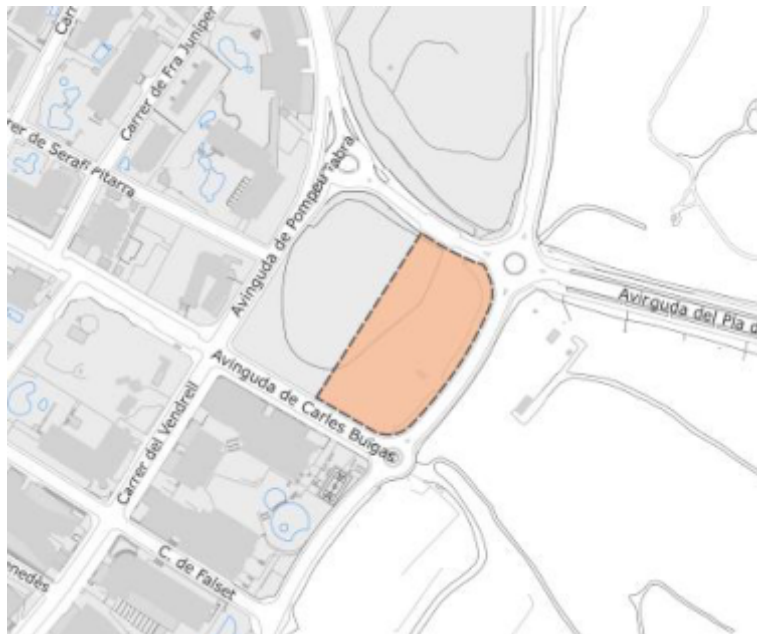


Xarxa viària

En els darrers anys, s'han impulsat diverses intervencions urbanístiques a la zona, destacant les obres de millora a l'avinguda Carles Buïgas, les quals han comportat canvis significatius en la mobilitat i estructura viària. Aquest projecte de remodelació contempla la conversió de l'avinguda en un passeig exclusivament per a vianants, connectant el centre neuràlgic de Salou amb la platja de Capellans. L'objectiu principal d'aquesta transformació és la revitalització de l'àrea mitjançant la creació d'un espai urbà més accessible, sostenible i adaptat a les necessitats de residents i visitants.

Pel que fa a la connectivitat i accessibilitat, el sector disposa d'una xarxa de comunicacions

A continuació, es mostra el plànol de localització de l'àmbit d'estudi:



Localització de l'àmbit d'estudi

2. OBJECTIUS

Els objectius de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada són els següents:

1. **Mesurar la intensitat de trànsit de la situació actual** a les vies que envolten l'àmbit d'estudi i les seves connexions immediates.
2. **Analitzar la capacitat actual de les vies de circulació** i calcular els nivells de servei actuals, per tal de validar les possibles propostes d'actuació.
3. **Calcular la generació de viatges de persones** que provocarà la implantació de les noves activitats a parcel·la d'estudi.
4. **Proposar actuacions que millorin tant la situació actual com la futura pel que fa a la mobilitat** dels desplaçaments en vehicle privat, en transport públic, a peu i bicicleta, que potenciïn la interconnexió de l'àmbit amb la resta de l'entorn més pròxim i de la ciutat.
5. **Garantir la connexió entre els diferents sectors del territori i garantir un nivell d'accessibilitat i mobilitat adequats a la resta de la ciutat.**
6. **Fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles des del punt de vista ambiental i social**, garantint els espais adequats pels vianants, facilitar els desplaçaments amb modes de transport alternatius com la bicicleta, aconseguir transport públic funcional i potenciar una cultura de la mobilitat i accessibilitat sostenibles, seguint les directrius actuals de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Per tot això, s'han plantejat actuacions per cadascun dels mitjans de transport, com ara la mobilitat a peu, en bicicleta, en transport públic i en vehicle privat.

3. METODOLOGIA

Per a la redacció de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha realitzat un estudi de càrrega de la xarxa viària afectada per la incidència de l'àmbit del planejament proposat, segons els usos previstos.

Les fases de redacció de l'EAMG són les següents:

Fase 1: Recollida d'informació. Definició i execució del treball de camp.

Fase 2: Anàlisi de l'oferta existent.

En aquesta fase es realitzarà l'anàlisi de la situació actual de la infraestructura de la mobilitat a peu, en bicicleta, en transport públic i en vehicle privat, incloent-hi l'aparcament.

Fase 3: Anàlisi de la demanda generada.

La demanda generada es calcula a partir de l'estimació del nombre de desplaçaments que generen les diferents activitats i usos del sòl en funció dels ratis mínims de viatges generats/dia, especificats en l'annex 1 del decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

ANNEX 1

Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ratis mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Annex Decret 344/2006

Fase 4: Caracterització del sistema de mobilitat.

Fase 5: Diagnosi de la situació actual.

Fase 6: Definició d'objectius.

Fase 7: Propostes d'actuació.

Elaboració d'una sèrie de propostes d'actuació que han de millorar l'estat actual de la mobilitat, en favor de l'eficiència, la seguretat, l'accessibilitat i la sostenibilitat.

Es calcularà l'efecte sobre el trànsit actual en funció de les dades recollides, les intensitats de trànsit, calculades a partir dels aforaments i els usos, i es plantejaran les propostes de millora de la mobilitat a la zona d'estudi.

4. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

En aquest apartat s'analitza la infraestructura i l'oferta actual per a cadascun dels mitjans de transport disponibles a l'entorn de l'àmbit d'estudi.

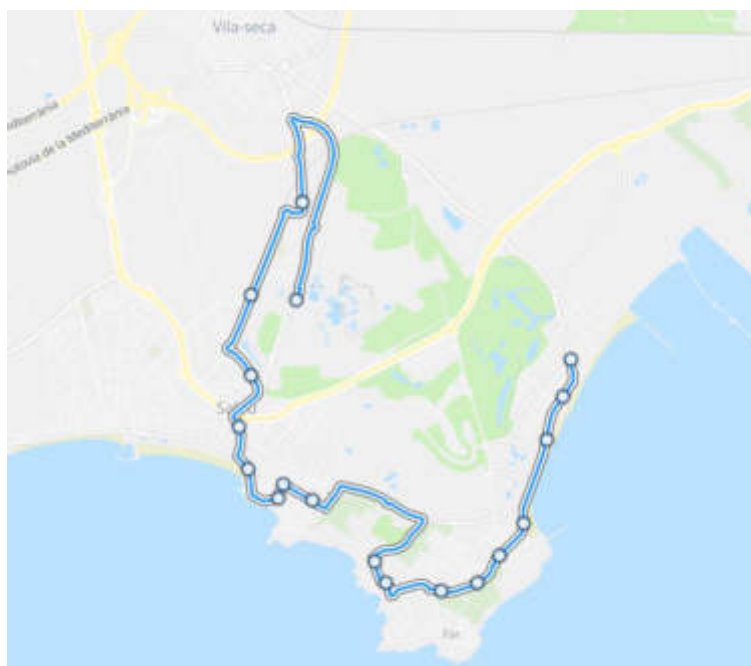
4.1. Mobilitat en transport públic

L'oferta de transport públic a l'entorn de l'àmbit d'estudi és àmplia i diversificada, incloent nombroses línies de bus interurbà.

4.1.1. Bus interurbà

En l'entorn de l'àmbit d'estudi, s'han identificat 3 parades d'autobús urbà i interurbà en un radi inferior a 750 metres, per on transiten fins a 11 línies interurbanes.

1 Cambrils - Estació del Camp: Aquesta línia de bus interurbà realitza el recorregut entre Cambrils i l'Estació del Camp, passant per municipis com Salou, Vila-seca o Reus. Dona servei de dilluns a diumenges, amb hi ha 2 expedicions (parada c/Falset) a les 11:15h i les 19:20h en sentit Estació del Camp. En sentit Estació del Camp (parada Pompeu Fabra) també hi ha 2 expedicions a les 13:10h i les 21:10h.



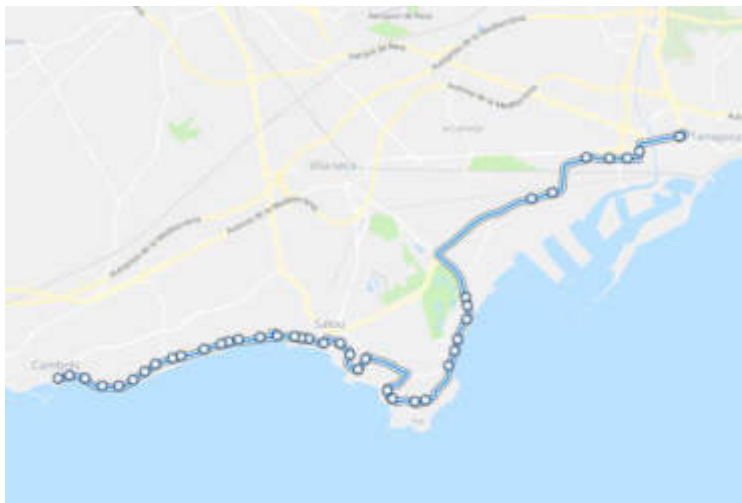
Recorregut 1 (Cambrils - Estació del Camp)

4 Tarragona - La Pineda - Salou - Cambrils: Aquesta línia de bus interurbà realitza el recorregut entre Tarragona i Cambrils. Dona servei de dilluns a diumenge.

Durant la temporada baixa, de dilluns a divendres i en sentit Cambrils hi ha 30 expedicions entre les 7:15h del matí i les 22:15h. En sentit Tarragona hi ha 33 expedicions entre les 6:55 i les 23:00h. Els dissabtes, ofereix 30 expedicions en sentit Cambrils, de les 7:15h del matí a les 22:15h. En sentit invers ofereix 31 expedicions entre les 7:15h i les 23:00h. Finalment, els diumenges i dies festius ofereix 29 expedicions en sentit Cambrils entre les 07:15h i les 22:15h. En sentit invers hi ha 31 expedicions entre les 8:00h i les 23:00h.

Durant la temporada alta, de dilluns a divendres i en sentit Cambrils hi ha 32 expedicions entre les 6:30h del matí i les 22:30h. En sentit Tarragona hi ha 34 expedicions entre les 6:55h i les

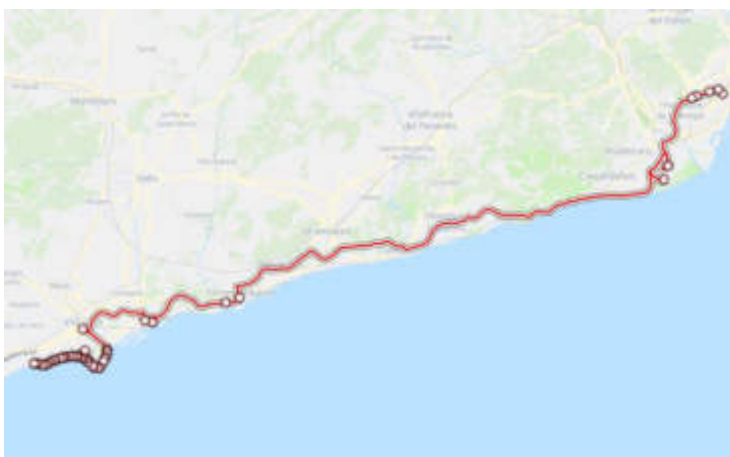
23:30h. Els dissabtes, ofereix 32 expedicions en sentit Cambrils, de les 6:30h del matí a les 22:30h. En sentit invers ofereix 32 expedicions entre les 7:15h i les 23:30h. Finalment, els diumenges i dies festius ofereix 32 expedicions en sentit Cambrils entre les 06:30h i les 22:30h. En sentit invers hi ha 32 expedicions entre les 7:15h i les 23:30h.



Recorregut 4 (Tarragona - La Pineda - Salou - Cambrils)

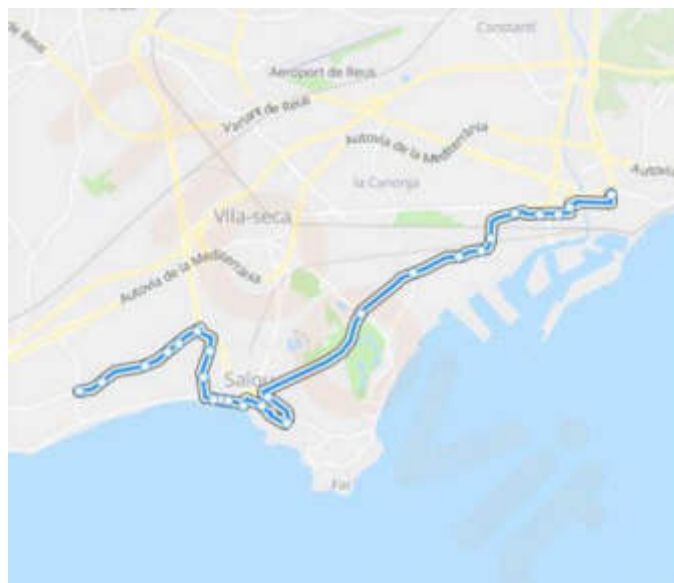
21 Barcelona - La Granadella: Aquesta línia de bus interurbà realitza el recorregut entre Barcelona i La Granadella, passant per municipis com Tarragona, Salou o Cambrils. De dilluns a divendres hi ha 9 expedicions que donen servei a les parades de Salou, concretament entre les 9:22h del matí i les 23:33h de la nit en la parada del c/Amposta 30 en sentit La Granadella. En sentit invers hi ha 7 expedicions entre les 6:11h del matí i les 16:19h de la tarda.

Durant els dissabtes hi ha 6 expedicions entre les 10:57h i les 0:47h en sentit La Granadella. En sentit invers hi ha 7 expedicions entre les 10:57h del matí i les 1:12h de la tarda. Els diumenges i festius, finalment, hi ha 7 expedicions entre les 10:57h i les 1:12h en sentit La Granadella. En sentit invers hi ha 6 expedicions entre les 6:16h del matí i les 18:36h de la tarda.



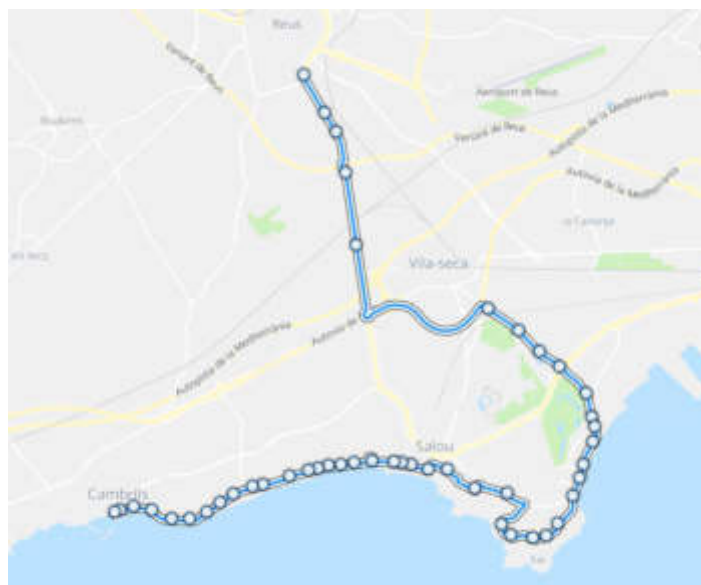
Recorregut 21 (Barcelona - La Granadella)

L32 Tarragona - Salou: Aquesta línia ofereix servei de dilluns a dimecres amb 13 expedicions diàries en sentit Tarragona i Salou, operant de 8:00h a 20:00h en sentit Salou i de 8:50h a 21:50h en sentit Tarragona. No hi ha servei disponible de dijous a diumenge.



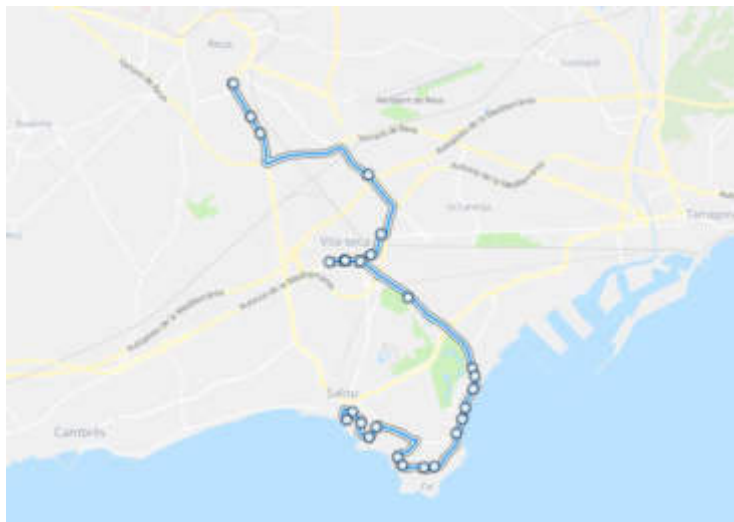
Recorregut L32 Tarragona - Salou

L47 Cambrils BM: Aquesta línia interurbana connecta Cambrils amb Salou i Reus. Els dilluns, hi ha 59 expedicions en sentit Cambrils i 30 en sentit Reus. De dimarts a divendres, la freqüència és de 30 expedicions diàries en ambdós sentits. Els dissabtes i diumenges no hi ha servei disponible en sentit Reus, mentre que en sentit Cambrils hi ha 29 expedicions de dilluns a diumenge.



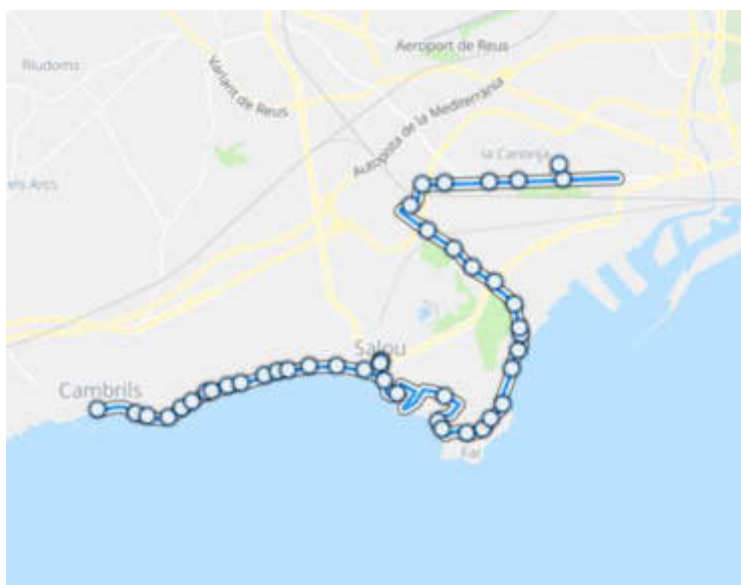
Recorregut L47 Cambrils BM

92 Salou - Vila-Seca: Aquesta línia de bus interurbà realitza el recorregut entre Salou i Vila-seca. De dilluns a divendres hi ha 2 expedicions a les 9:15h del matí i les 19:15h en sentit Vila-seca. En sentit invers també hi ha 2 expedicions entre les 10:00h del matí i les 20:00h de la tarda. No hi ha serveis els dissabtes, diumenges i festius.



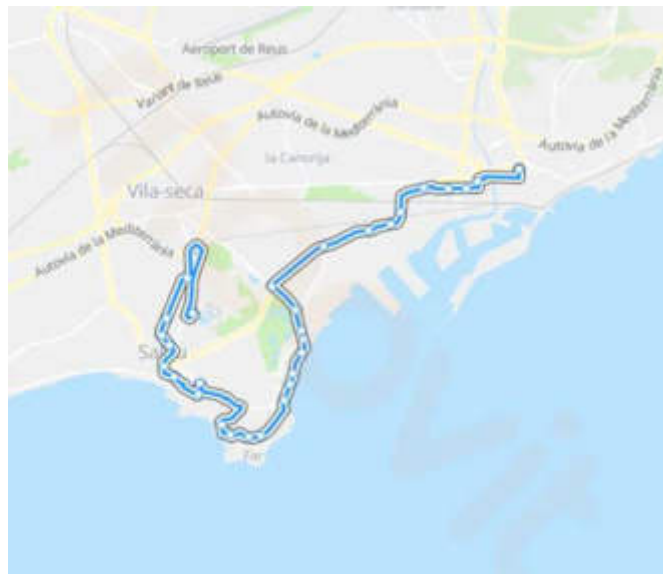
Recorregut 92 (Salou - Vila-Seca)

L0173 Bonavista - Vila-seca - Salou - BM Cambrils: Aquesta línia connecta Bonavista, Vila-seca i Cambrils passant per Salou. No hi ha servei disponible de dilluns a dissabte. Els diumenges, hi ha 5 expedicions en sentit Bonavista, de 9:15h a 11:15h, i 5 expedicions en sentit Cambrils, de 12:00h a 14:00h.



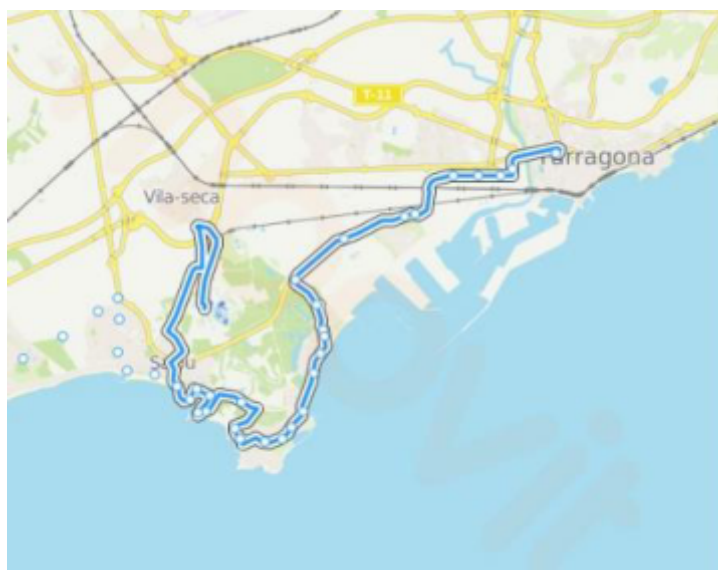
Recorregut L0173 Bonavista - Vila-seca - Salou - BM Cambrils

L0410 Tarragona - Pineda - Salou - Port Aventura: Aquesta línia interurbana circula de dilluns a dijous, amb 13 expedicions diàries en sentit Tarragona i Port Aventura, des de les 9:15h fins a les 21:15h en sentit Port Aventura i des de les 10:07 fins a les 22:07 en sentit Salou. Els dissabtes i diumenges no hi ha servei disponible.



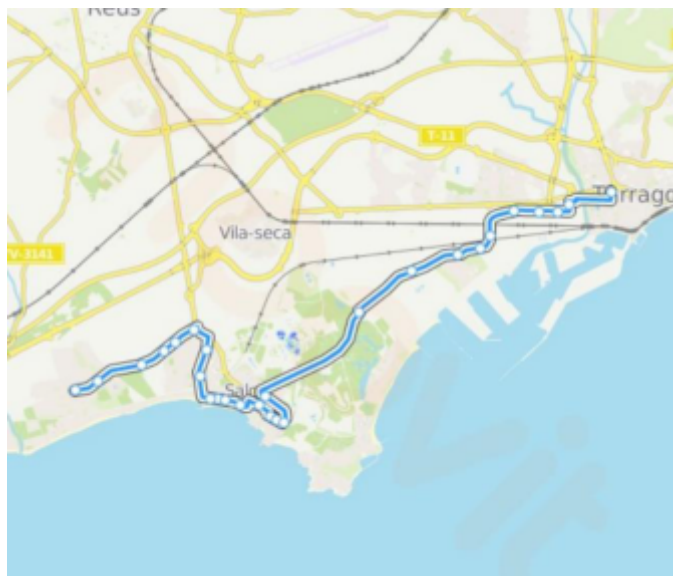
Recorregut L0410 Tarragona - Pineda - Salou - Port Aventura

L1621: Aquesta línia opera entre Tarragona i Port Aventura, passant per Pineda i Salou. Ofereix 6 expedicions diàries en ambdós sentits, amb servei de dilluns a diumenge. En sentit Port Aventura ofereix servei de 09:15 a 21:15h. En sentit invers, de 08:15 a 22:17h.



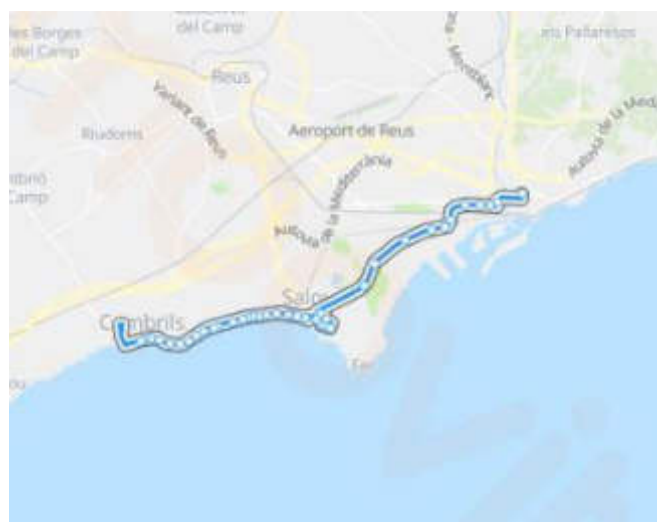
Recorregut L1621 Tarragona - Pineda - Salou - Port Aventura

L1626: Aquesta línia opera entre Tarragona i Vilafortuny, a Cambrils. Ofereix servei de dilluns a divendres. En sentit Salou, entre les 08:00 i les 20:00h, amb 7 expedicions diàries. En sentit Salou, de 08:50 a 21:50h, també amb 7 expedicions.



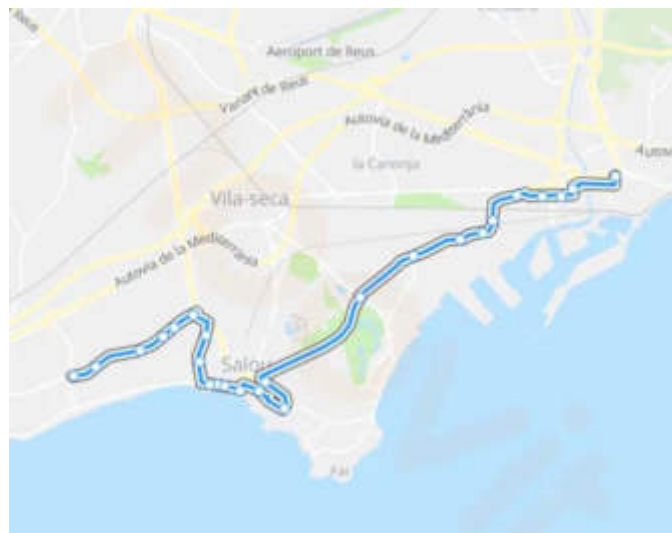
Recorregut L1626 Salou

L1627: Aquesta línia opera entre Tarragona i Cambrils. Ofereix servei de dilluns a divendres. En sentit Tarragona, entre les 10:30 i les 19:30h, amb 5 expedicions diàries. En sentit Cambrils, de 09:30 a 18:30h, també amb 5 expedicions.



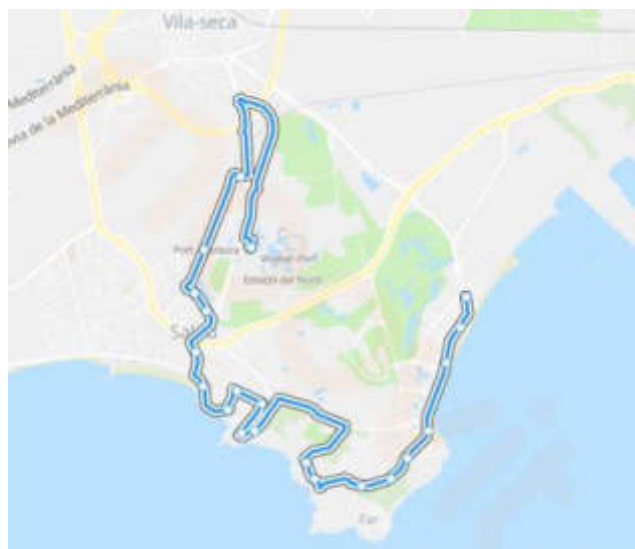
Recorregut L1627 Cambrils

Bus ràpid Salou - Tarragona: Aquesta línia opera entre Tarragona i Salou. Ofereix servei de dilluns a divendres. En sentit Tarragona, entre les 10:30 i les 19:30h, amb 5 expedicions diàries. En sentit Cambrils, de 09:30 a 18:30h, també amb 5 expedicions.



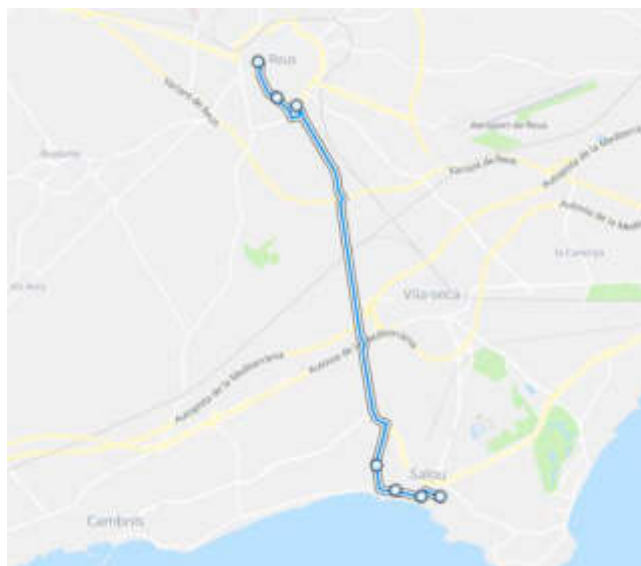
Recorregut bus ràpid Salou-Tarragona

L7015: Aquesta línia opera entre La Pineda i Port Aventura. Disposa de tres rutes diferents. En sentit la Pineda dona servei de dilluns a diumenge, amb dues expedicions diàries a les 18:07 i 19:07h. En sentit Port Aventura, també de dilluns a diumenge, dona servei entre les 09:15 i 11:28h. Finalment, en sentit Tarragona, dona un servei diari que surt a les 20:07h.



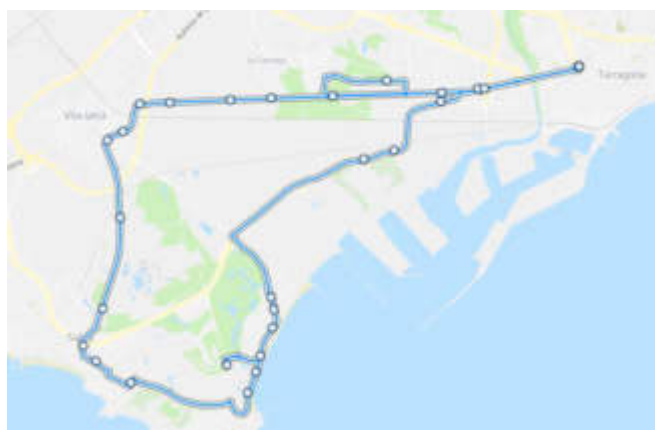
Recorregut L7015 La Pineda

NT2 Reus - Salou: Aquesta línia nocturna opera entre Reus i Salou amb 7 expedicions diàries en ambdós sentits. Horari nocturn: funciona de 22:45h a 05:15h de dilluns a diumenge, inclosos dissabtes i festius, mantenint les 7 expedicions diàries. Serveis diaris al juliol i l'agost. En temporada baixa, en canvi, els dissabtes, diumenges i festius de 22:45h a 05:15h amb 7 expedicions diàries. No hi ha servei de dilluns a dijous. Servei de setembre a juny: nits de divendres, dissabtes i vigílies de festius.



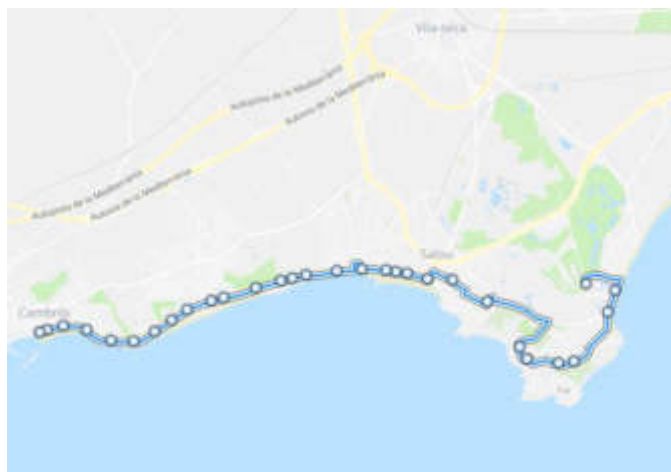
Recorregut NT2 Reus - Salou

NT3 Tarragona: Aquesta línia de bus nit interurbà realitza el recorregut entre Tarragona, Salou o Vila-seca. Dona servei els nits de divendres, dissabtes i vigílies de festius. En sentit hi ha 3 expedicions a les 23:23, 0:23 i 1:23h. En sentit invers hi ha 4 expedicions entre les 2:28 i 5:58h.



Recorregut NT3 (Tarragona)

NT4 La Pineda-Salou-Cambrils: Aquesta línia de bus interurbà realitza el recorregut entre La Pineda i Cambrils. Dona servei les nits de divendres, dissabtes i vigílies de festius. En sentit Cambrils hi ha 7 expedicions entre les 22:30h del matí i les 5:00h. En sentit invers hi ha 7 expedicions entre les 23:00h i les 5:30h.



Recorregut NT4 (La Pineda - Salou - Cambrils)

A continuació es detallen els horaris dels serveis d'autobús interurbà que donen servei a la zona:

Bus	Línia	Sentit	Horari (dilluns a divendres)	Nombre d'expedicions (dilluns a divendres)	Horari (dissabte)	Nombre d'expedicions (dissabte)	Horari (festiu)	Nombre d'expedicions (festiu)
	1 Cambrils – Estació del Camp	Estació del Camp	11:15 i 19:20	2	11:15 i 19:20	2	11:15 i 19:20	2
		Cambrils	13:10 i 21:10	2	13:10 i 21:10	2	13:10 i 21:10	2
	4 Tarragona - La Pineda – Salou - Cambrils	Cambrils	7:15 - 22:15	30	7:15 - 22:15	30	7:15 - 22:15	29
		Tarragona	6:55 - 23:00	33	7:15 - 23:00	31	8:00 - 23:00	31
	21 Barcelona – La Granadella	La Granadella	09:22 - 23:33	9	10:57 - 00:47	6	10:57 - 00:47	6
		Barcelona	06:11 - 16:19	7	10:57 - 01:12	6	10:57 - 01:12	6
	L32 Tarragona - Salou	Salou	08:00 - 20:00 (dl. a dc.)	13	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
		Tarragona	08:50 - 21:50 (dl. a dc.)	13	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	L47 Reus - Vila-seca - Salou - Cambrils BM	Cambrils	08:15 - 23:15	59 (dl.) i 30 (dm. a dv.)	08:32 - 22:32	29	08:32 - 22:32	29
		Reus	08:15 - 23:15	30	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	92 Salou – Vila-Seca	Vila-seca	09:15 - 19:15	2	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
		Salou	10:00 - 20:00	2	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	L0173 Bonavista - Vila-seca - Salou - BM Cambrils	Cambrils	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	12:00 - 14:00	5
		Bonavista	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	09:15 - 11:15	5
	L0410 Tarragona - Pineda - Salou - Port Aventura	Port Aventura	09:15 - 21:15 (dl. a dj)	13	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
		Tarragona	10:07 - 22:07 (dl. a dj)	13	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	L1621 Tarragona - Pineda - Salou - Port Aventura	Port Aventura	09:15 - 21:15	6	09:15 - 21:15	6	09:15 - 21:15	6
		Tarragona	08:15 - 22:17	6	08:15 - 22:17	6	08:15 - 22:17	6
	L1626 Tarragona - Salou	Salou	08:00 - 20:00	7	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
		Tarragona	08:50 - 21:50	7	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	L1627 Tarragona - Cambrils	Cambrils	09:30 - 18:30	5	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
		Tarragona	10:30 - 19:30	5	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	Bus ràpid Salou - Tarragona	Tarragona	06:50 - 22:15	12	06:50 - 22:15	12	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
		Salou	07:06 - 22:16	12	07:06 - 22:16	12	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI
	L7015 La Pineda	La Pineda	18:07 - 20:07	3	18:07 - 20:07	3	18:07 - 20:07	3
		Port Aventura	09:15 - 11:28	2	09:15 - 11:28	2	09:15 - 11:28	2
	NT2 Reus – Salou	Circular	22:45 -05:15	7	22:45 -05:15	7	22:45 -05:15	7
	NT3 Tarragona	Salou	23:00 - 01:00	3	23:00 - 01:00	3	00:00 - 01:00	2
		Tarragona	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	02:28 - 05:58	4	02:28 - 05:58	4
	NT4 La Pineda-Salou-Cambrils	Cambrils	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	22:39 - 05:09	7	22:39 - 05:09	0
		La Pineda	SENSE SERVEI	SENSE SERVEI	23:16 - 05:46	7	23:16 - 05:46	0

- **Característiques de les parades:**

D'entre les quatre parades incloses en l'àmbit d'estudi, només una ofereix informació sobre horaris, recorreguts i línies de servei, facilitant així l'accés dels usuaris a dades essencials del transport públic. De la mateixa manera, el nombre de parades equipades amb marquesina és escàs, ja que només una en disposa. Cal destacar que aquesta mateixa parada és també l'única que compta amb un banc per seure, millorant parcialment el confort dels usuaris durant l'espera. A més, cap de les parades disposa d'encaminaments.

La pacificació de l'Av. Carles Buïgas comporta l'eliminació de parades d'autobús com la de Carles Buïgas davant de la Masia Catalana, sent una de les parades que disposava de marquesina i banc per seure.

Localització	Informació	Marquesina / Pal de parada/ Banc
C/ de Falset	NO	NO
C/ de Falset - C/ d'Amposta	NO	NO
C/Brussel·les (sentit La Pineda)	SI	Marquesina i banc
C/ Pompeu Fabra (davant H. Calypso)	NO	NO
Av. de Pompeu Fabra - C. Carles Buïgas (La Cage)	SI	NO

Característiques de les parades de bus de Salou

A continuació, es detallen alguna de les parades de bus de l'entorn de l'àmbit d'estudi:

C/Brussel·les (sentit La Pineda): Es localitza al C/ Brussel·les. Disposava d'informació sobre els horaris de pal, banc i marquesina.



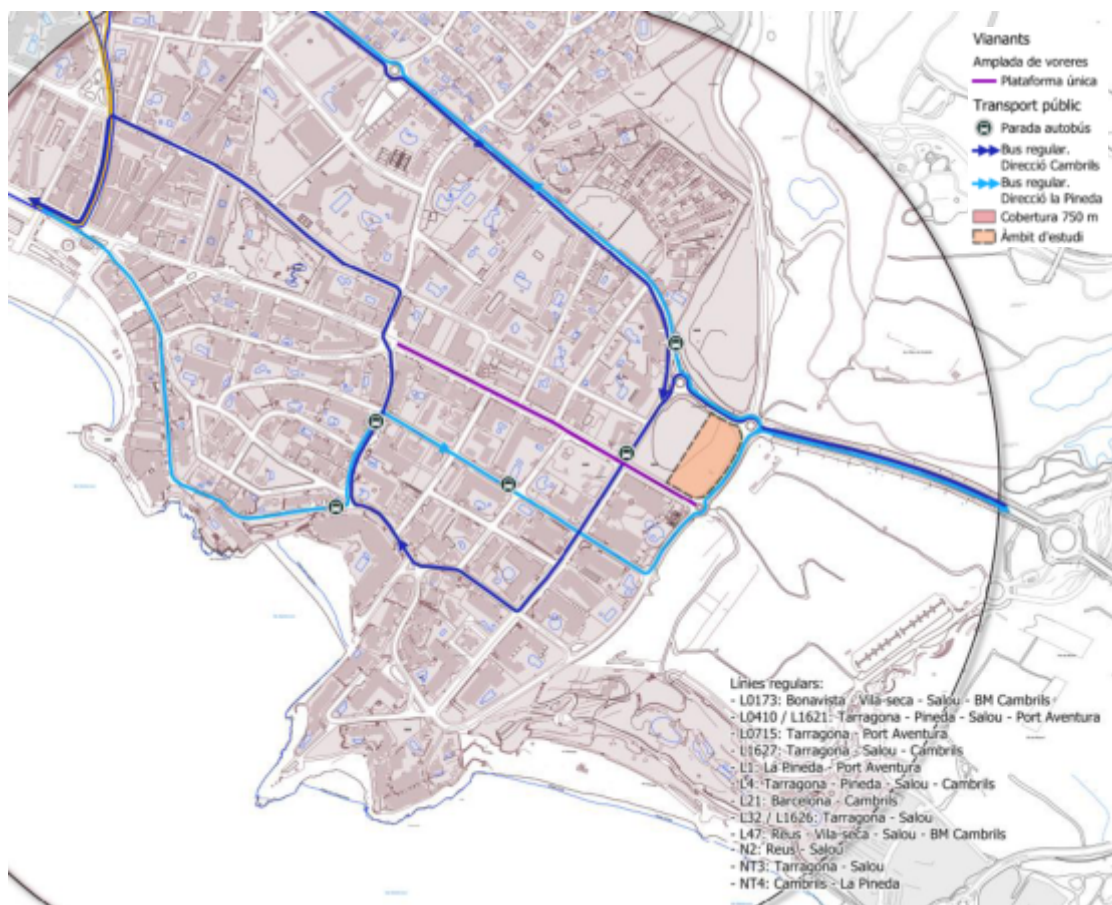
Carrer de Brussel·les



Av. de Pompeu Fabra



Av. de Pompeu Fabra - C. Carles Buïgas



Cobertura d'autobusos interurbans a l'àmbit d'estudi

4.1.2. Accessibilitat a les parades d'autobús

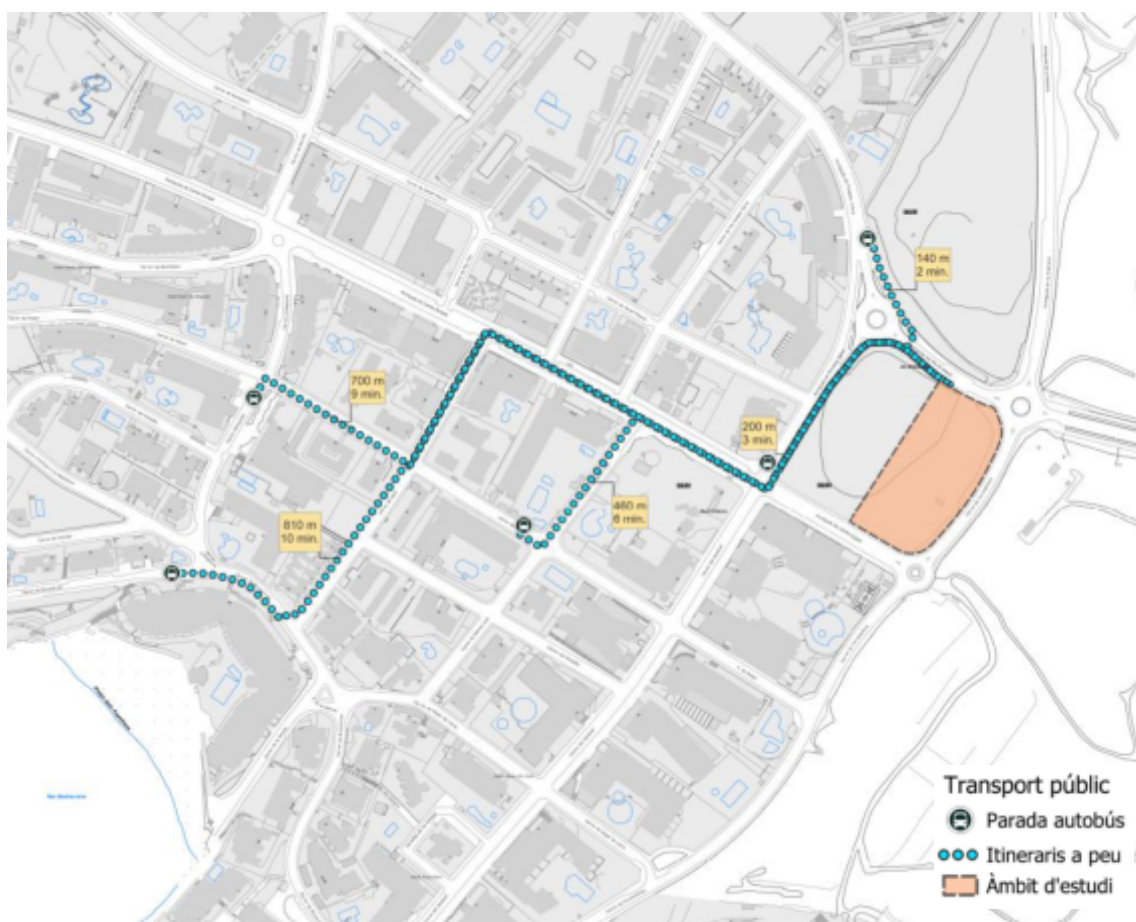
Els principals itineraris per accedir a les parades d'autobús transcorren per voreres que, en alguns trams, no són accessibles a causa de la seva insuficient amplada o de la manca d'accessibilitat dels passos de vianants.

Anàlisi dels trajectes a les parades d'autobús

Els trajectes a les parades més properes l'àmbit, les situades a l'Av. de Pompeu Fabra, davant de l'hotel Calypso i La Cage, tenen una longitud total de 140 i 220 metres respectivament, un recorregut que es pot completar en aproximadament 2-3 minuts.

Pel que fa a la parada ubicada en Falset, té una longitud total de 450 metres, un recorregut que es pot completar en aproximadament sis minuts. El tercer itinerari, per poder arribar a la parada ubicada entre el carrer Falset i el carrer d'Amposta, es troba en un itinerari de 700 metres de longitud, amb un recorregut aproximat de 9 minuts a peu.

El quart i últim itinerari, que s'inicia al carrer Brussel·les, té una longitud de 800 metres i requereix aproximadament 12 minuts a peu. En aquest cas, es recomana seguir el carrer Valls, on les voreres presenten una amplada d'entre 0,9 i 1,8 metres, fins a arribar a l'avinguda Carles Buïgas i, posteriorment, connectar amb l'Av. de Pompeu Fabra. Pel que fa als passos de vianants al llarg del recorregut, tots estan rebaixats, facilitant així l'accessibilitat per als vianants.



Itineraris a peu

4.1.3. Ferroviari

Línia R17 (Barcelona Estació de França Salou - Port Aventura): es tracta de l'única línia de Rodalies que fa parada a l'estació de Salou - Port Aventura. L'estació és accessible per a persones amb mobilitat reduïda.

Es troba fora del radi de cobertura de 750 metres de la parcel·la en estudi; tanmateix, cal esmentar-lo, ja que els serveis d'autobús interurbà ofereixen la possibilitat d'accedir a l'estació i promouen la intermodalitat en els desplaçaments.

A la taula següent s'especifica l'horari i la freqüència de pas de les diferents línies de tren que cobreixen la ciutat:

Ferrocaril	Línia	Sentit	Horari (dilluns a divendres)	Nombre d'expedicions (dill-div)	Horari (dissabte)	Nombre d'expedicions (dissabte)	Horari (festiu)	Nombre d'expedicions (festiu)
	R17: Barcelona Estació de França Salou - Port Aventura	Salou - PortAventura	06:50 - 21:53	10	06:50 - 21:53	10	06:50 - 21:53	10
		Barcelona Estació de França	07:00 - 22:03	10	07:00 - 22:03	10	07:00 - 22:03	10

Horaris i freqüències dels servei R17 de Rodalies



Recorregut i parades de la línia R17

4.1.4. Tramvia

El primer tram que s'executarà a partir del 2025 serà el de la línia Cambrils- Port Aventura. Però el projecte del tramvia pretén en un futur connectar els municipis de Reus i Tarragona amb aquests sistema.



Estudi d'implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona.PTOP

A l'estudi informatiu del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona dels FGC s'analitzen dades sobre la capacitat del tramvia, els horaris segons la temporada de l'any i les previsions d'ocupació. A partir d'aquesta informació s'han elaborat les previsions en quant la línia estigui operativa per conèixer el màxim d'usuaris que podran accedir a l'àmbit en laborable, dissabte i diumenge i festius. També s'ha estimat en hora punta. El màxim d'usuaris per tramvia serà de 311 persones (assegudes i dretes).

La informació es mostra a continuació:

	COTXE CAPÇALERA (1)	COTXE INTERMEDI	COTXE CAPÇALERA (2)	TOTAL
Persones assegudes	25	40	25	90
Persones dretes (4 p/m²)	55	37	55	147
Persones dretes (6 p/m²)	83	55	83	221

Estudi informatiu del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona dels FGC

Temporada alta (juny a setembre)	Horari funcionament	Expedicions 30 min	Capacitat max dia	H. punta 7-9 h
Dilluns a dijous	6:00 a 24:00 h	36	11196	1244
Divendres	6:00 a 2:00 h	40	12440	
Dissabte	6:30 a 2:00 h	39	12129	
Diumenge i festius	6:30 a 24:00 h	35	10885	
Temporada baixa (desembre-març)	Horari funcionament	Expedicions 60 min	Capacitat max dia	H. punta 7-9 h
Dilluns a dijous	6:30 a 24:00 h	17	5287	622
Divendres	6:30 a 24:00 h	17	5287	
Dissabte, diumenges i festius	7:00 a 23:00 h	16	4976	
Resta any (maig, octubre i novembre)	Horari funcionament	Expedicions 30 min	Capacitat max dia	H. punta 7-9 h
Dilluns a divendres	6:00 a 24:00 h	36	11196	1244
Dissabte, diumenges i festius	6:30 a 23:00 h	30	9330	

Expedicions i capacitat per temporades.

A la temporada alta el màxim de capacitat al dia és troba el divendres amb 12.129 persones. En hora punta tant per temporada alta com per la resta de l'any és de 4 tramvies amb capacitat per 1.244 persones.

En temporada baixa, en hora punta podran accedir un màxim de 622 persones que corresponen a dos expedicions. Les expedicions són cada 60 minuts i el màxim d'usuaris diaris serà de 5.287 en laborable.

Tot i que aquest nou mode de transport se situï fora de les immediacions de l'àmbit, representarà una nova alternativa per connectar Salou. A més, es preveu que diverses línies d'autobús que operen a la zona puguin enllaçar amb les principals parades. Per tant, malgrat no oferir un servei directe a l'àmbit, contribuirà a millorar la intermodalitat dels diferents modes de transport.

4.2. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit d'estudi es localitza es situa dins la trama urbana, en entorn caracteritzat per una elevada concentració d'activitats del sector terciari, amb una forta especialització en serveis turístics. S'hi ubiquen predominantment establiments hotelers i residencials, així com una àmplia oferta d'oci i restauració, que inclou hotels, apartaments, pubs i restaurants.

4.2.1. Mobilitat a peu

Per analitzar la mobilitat a peu de l'entorn de l'àmbit d'estudi s'han estudiat les característiques de la infraestructura per a vianants: les voreres i els passos de vianants.

L'Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat estableix que les voreres en zones urbanitzades consolidades i de nova construcció han de ser superiors a 1,8 m d'amplada útil. Els passos de vianants han d'estar rebaixats per assegurar la mobilitat universal de tots els col·lectius. La infraestructura per a vianants que no compleix aquest criteri es considera inaccessible.

El Decret 209/2023, de la Llei 13/2014 d'accessibilitat de Catalunya, determina que en els espais urbans, per complir els criteris d'accessibilitat, les voreres han de tenir una amplada útil mínima d'1,80 metres (sempre que sigui possible de 2,40 metres) i un pendent inferior al 6%.

En línies generals, la mobilitat a peu al municipi de Salou es presenta com accessible i confortable. Tanmateix, hi ha sectors amb una major dificultat a causa de la morfologia accidentada del terreny, especialment a les zones de Cap Salou i del Segon Eixample Turístic.

L'activitat comercial i social en aquest territori experimenta variacions significatives segons l'època de l'any. Durant la temporada estival, la Zona Llevant és la més popular i transitada. Un dels punts neuràlgics d'aquesta àrea és el Passeig Jaume I, un espai que destaca per la seva extensa oferta comercial, gastronòmica i d'oci.

D'altra banda, la Zona Est, coneguda per la seva afluència turística, inclou carrers com l'avinguda Carles Buïgas i el carrer Saragossa, on es combinen comerços i restaurants que conviuen en harmonia amb l'increment de visitants durant la temporada d'estiu.

Respecte l'entorn de l'àmbit d'estudi, gran part de les voreres més properes no són accessibles. Per exemple, el carrer que actualment discorre en perpendicular l'eix viari, al carrer Torremolinos, no és accessible en gran part del seu recorregut, amb voreres inferiors a 1,8 m d'amplada, i en part del tram de l'avinguda només hi ha vorera en una de les dues bandes. Tanmateix, tot i que actualment la banda sense vorera forma part d'un terreny privat, l'Ajuntament de Salou ha iniciat els tràmits administratius necessaris per a la futura instal·lació

d'una vorera. A més, es preveu la incorporació d'un carril bici al carrer de Torremolinos com a part d'aquesta iniciativa.

Entre altres carrers propers l'àmbit d'actuació, com l'Av. de la Pedrera o part de l'Av. de Pompeu Fabra, tampoc compleixen les mides d'accessibilitat establerts per L'Ordre TMA/851/2021.

Per altra banda, els principals carrers que mostren unes voreres accessibles al voltant de l'entorn d'actuació són el Carrer del Vendrell o part de l'Av. de Pompeu Fabra, amb voreres d'entre 1,8 i 2,5 metres.

A més, l'avinguda Carles Buïgas s'ha convertit recentment en una zona per a vianants, amb un eix central que presenta una plataforma única.

S'han analitzat 9,3 quilòmetres de voreres als carrers de l'entorn de l'àmbit d'estudi, i s'ha constatat que un 84,1% d'aquestes no són accessibles. De fet, una proporció significativa de les voreres de l'entorn, fins al 74,2%, presenta una amplada útil compresa entre 0,9 i 1,8 metres. Cal destacar que una part de l'avinguda de Carles Buïgas es troba actualment en procés de remodelació, i es preveu que en els pròxims mesos es converteixi íntegrament en una plataforma única.

Infraestructura	Longitud (km)	Percentatge (%)
Sense vorera	0,21	2,3
Vorera amb amplada útil inferior a 0,9 m	0,71	7,6
Vorera amb amplada útil d'entre 0,9 - 1,8 m	6,92	74,2
Vorera amb amplada útil d'entre 1,8 - 2,4 m	0,97	10,4
Plataforma única	0,51	5,5
Total	9,32	100

Tipologia de voreres



Tram sense vorera al carrer Torremolinos

Pel que fa als passos de vianants de l'entorn, la majoria presenten rebaixos i guals adaptats, complint amb els criteris d'accessibilitat. Dels 132 passos de vianants analitzats, més d'un 91% són rebaixats i accessibles. Els passos de vianants no rebaixats més propers a l'entorn es localitzen al carrer de Torremolinos o a l'Av. de Pompeu Fabra.

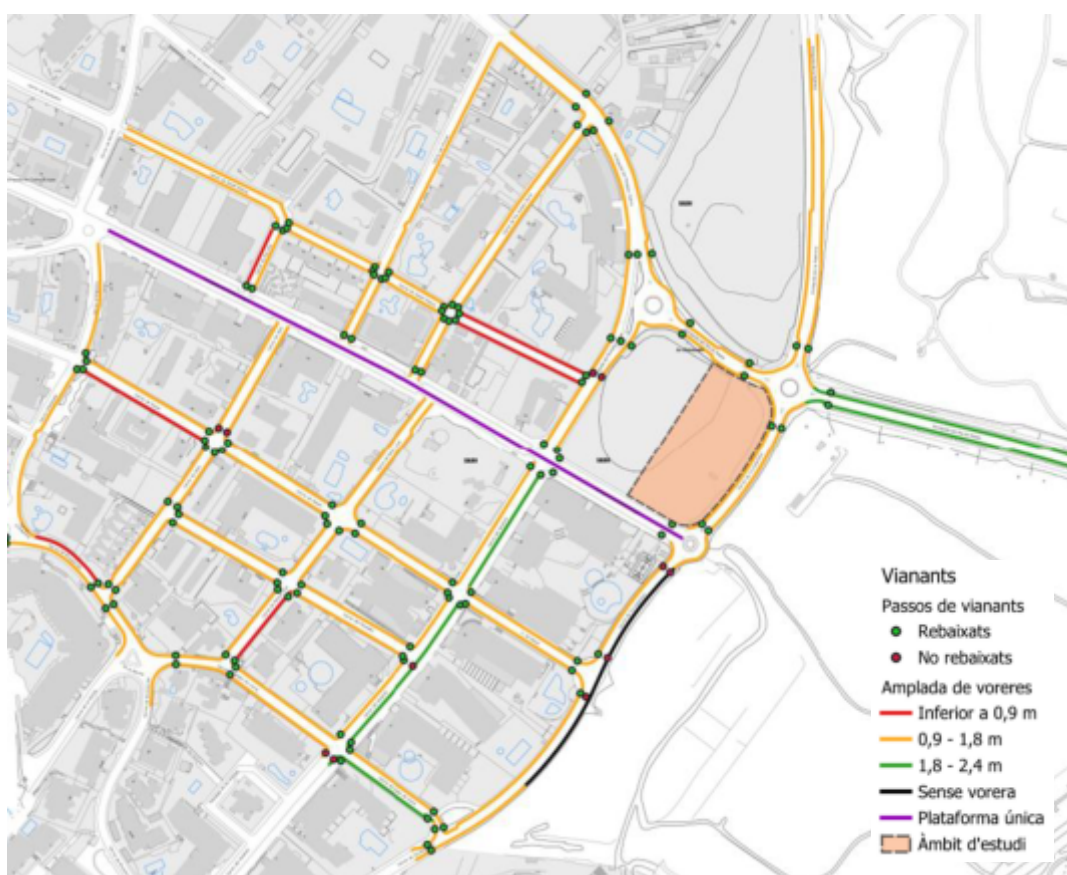


Pas de vianants a l'Avinguda del Pla de Maset i al carrer Torremolinos

Tipus	Nombre	Percentatge (%)
Rebaixat	121	91,7
Elevat	0	0,0
No rebaixat	11	8,3
Total	132	100

Tipologia passos de vianants

A continuació, es mostra el plànol de la infraestructura per a vianants de l'entorn de l'àmbit d'estudi:



Infraestructura per a vianants de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

L'orografia té una influència significativa en la mobilitat a peu a l'àmbit de l'Eixample Turístic i el Cap Salou, ja que pot dificultar determinats desplaçaments. Pel que fa als principals carrers de la zona, la major part dels seus trams presenten pendents inferiors al 6%, com és el cas de l'avinguda Carles Buigas, l'avinguda de Pompeu Fabra i l'avinguda del Pla de Maset, segons s'evidencia en el plànol de pendents del PMUS 2018-2024.

Tanmateix, alguns trams d'aquests mateixos vials, especialment als límits de l'àmbit d'estudi, presenten pendents superiors al 6%. Malgrat això, cap dels carrers més propers a la zona analitzada supera el 10% de pendent, fet que permet considerar la mobilitat a peu com una alternativa de desplaçament accessible per a qualsevol persona.



Pendents municipi. PMUS 2018-2024

4.2.2. Mobilitat en bicicleta

La bicicleta i els VMP tenen cada vegada més protagonisme en la mobilitat interna dels municipis, ja que permeten desplaçar-se de forma sostenible i eficient.

En aquest sentit, Salou ha desenvolupat durant els darrers anys una xarxa pedalable per tal de garantir els desplaçaments en bicicleta i VMP.

A més, amb l'entrada en vigor l'11 de maig de 2021 del Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació i el Reglament General de Vehicles, les vies urbanes d'un únic carril per sentit de circulació redueixen el seu límit de velocitat de 50 km/h a 30 km/h. Per tant, amb aquesta modificació de la normativa, els ciclistes poden circular per les vies 30, definint la major part dels carrers del municipi.

Salou disposa actualment de 41,1km de xarxa ciclable, dels quals 15,2km de xarxa ciclable segregada son i un 8% es segregat i 92% compartit amb altres mitjans.

A continuació, es mostra el plànol de la xarxa ciclista de Salou:



Xarxa ciclista Salou.

Dins de la xarxa ciclista de Salou, la majoria dels carrers, incloent els que es troben dins de l'àmbit d'estudi, estan configurats com a vies 30, on la velocitat màxima està limitada a 30 km/h i els usuaris de bicicletes poden compartir l'espai amb altres vehicles.



Velocitats xarxa ciclista Salou.



Xarxa pedalable a l'àmbit

L'estructura de la infraestructura ciclista a la zona d'estudi es basa en voreres bici compartides

a l'Av. del Pla de Maset i l'Av. de la Pedrera, així com un carril bici bidireccional en vorera a l'Av. de Pompeu Fabra. A més a més, una vegada finalitat el període d'obres, la totalitat de l'avinguda Carles Buïgas representarà una via ciclable, convertint-se així en un eix ciclista que connectarà l'entorn amb la resta de la ciutat. Així mateix, com s'ha detallat anteriorment, les vies de l'entorn estan subjectes a una limitació de velocitat de 30 km/h, fet que permet la convivència amb vehicles motoritzats i afavoreix la circulació de bicicletes. Aquesta característica contribueix a millorar la connectivitat amb les zones adjacents i a fomentar una mobilitat més sostenible.

La recent implantació de la infraestructura ciclista a l'avinguda Pompeu Fabra, juntament amb la via ciclable de l'avinguda Carles Buïgas, contribueix a l'ampliació de les connexions i itineraris dins de l'àrea d'estudi. Aquesta millora facilita la connexió dels principals itineraris en direcció oest-est, garantint un accés més àgil i segur a les zones centrals de la ciutat.



Vorera bici compartida a l'Av. del Pla de Maset

Pel que fa a l'estacionament de bicicletes, el municipi disposa de 42 punts d'aparcament a la via pública, amb una capacitat total de 305 places. Els aparcaments presenten diverses tipologies, sense un disseny estandarditzat. A més, en alguns punts turístics, com ara hotels i càmpings, es facilita l'estacionament dins dels recintes privats. Igualment, els establiments comercials també ofereixen espais per a l'aparcament de bicicletes.

Igualment, l'àmbit d'estudi, els aparcaments per a bicicletes més propers es situen a l'Av. Carles Buïgas, amb un total de 12 places.

4.3. Mobilitat en vehicle privat

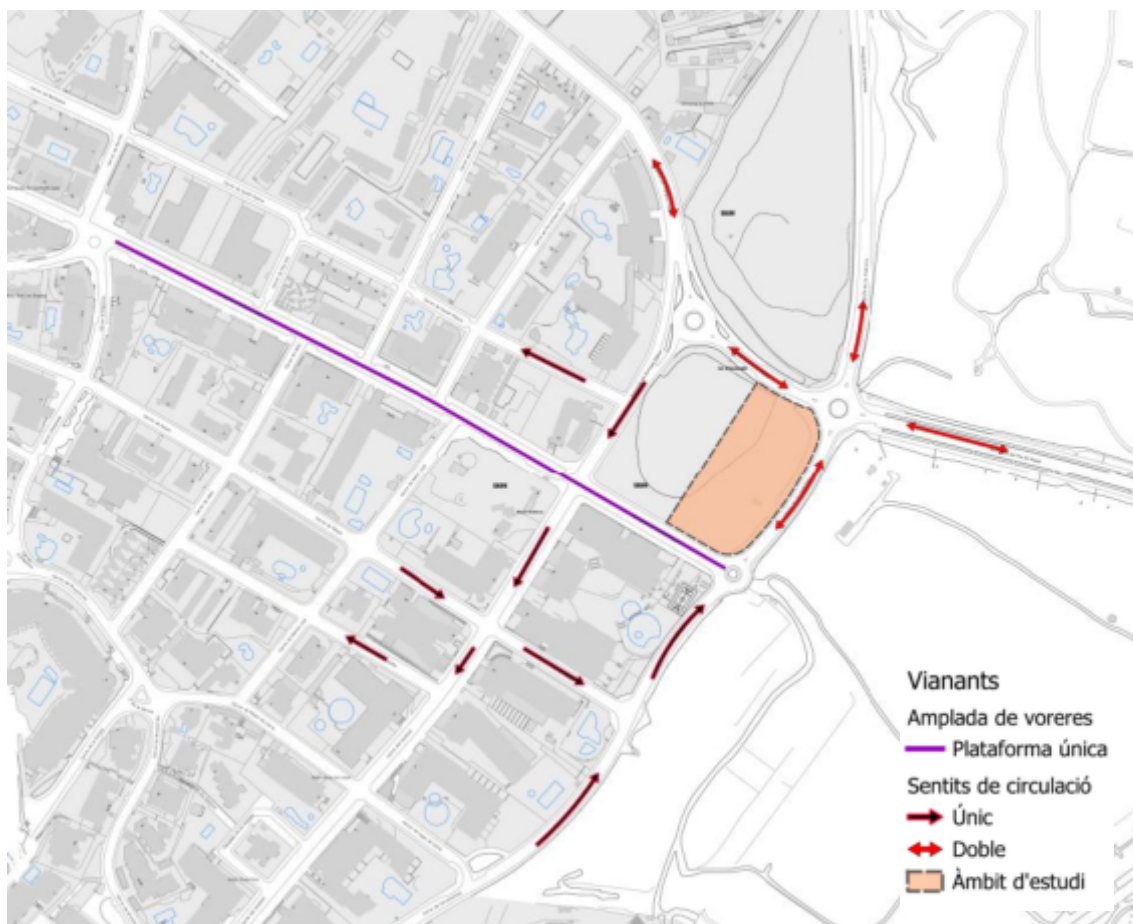
L'estudi de la mobilitat amb vehicle privat s'ha realitzat a partir de l'anàlisi dels sentits de circulació, la Intensitat Mitjana Diària (IMD) de vehicles, la capacitat viària i l'oferta i demanda de l'aparcament en la via pública.

4.3.1. Sentits de circulació

Les vies de la xarxa urbana primària que envolten l'àmbit d'estudi són el C/ Torremolinos, l'Av. de Pompeu Fabra, l'Av. del Pla de Maset i l'Av. de la Pedrera, sent totes vies de doble sentit de circulació que connecten l'àmbit d'estudi amb altres eixos de gran intensitat de trànsit, com la C-31B. Així, les principals vies de l'àmbit d'estudi es caracteritzen per oferir circulació en doble sentit, contribuint a una entrada i sortida eficient del sector.

De manera similar, altres vies que donen accés a l'àmbit i formen part de la xarxa viària urbana secundària, com Carrer de Serafí Pitarra o el Carrer del Vendrell, disposen de sentit únic de circulació. De la mateixa manera, l'avinguda Carles Buigas, essent una via de prioritat per a vianants, romandrà tallada al trànsit de vehicles. Només s'hi permetrà la circulació de vehicles destinats a càrrega i descàrrega, així com de vehicles d'emergència.

A continuació, es detallen els sentits de circulació dels carrers situats a l'entorn de l'àmbit d'estudi:



Sentits de l'entorn de l'àmbit d'estudi

4.3.2. Recollida d'informació

La recopilació de dades sobre la intensitat del trànsit a l'entorn de l'àmbit d'estudi s'ha dut a terme utilitzant els aforaments de l'estudi de trànsit realitzat pel PMUS de Salou, en el marc del projecte de pacificació de l'Avinguda Carles Buigas.

Entre el 10 i el 15 de juny de 2022, es van dur a terme comptatges de trànsit. Els aforaments manuals es van realitzar entre les 14:00 i les 18:00 hores, amb una durada total de quatre hores. Pel que fa als aforaments automàtics, aquests es van efectuar durant un període continu de 24 hores.

S'han pres en consideració aquestes dades, ja que van ser elaborades durant el mes de juny, coincidint amb la temporada alta. Aquest criteri permet efectuar els càlculs corresponents a partir de dades que reflecteixen la demanda màxima. En contraposició, la realització del treball de camp en el context actual, marcat per la temporada baixa, no garantiria l'obtenció de resultats representatius.

A continuació es detalla la ubicació dels aforaments que es van elaborar a les immediacions de l'àmbit d'estudi.

a) Aforaments manuals:

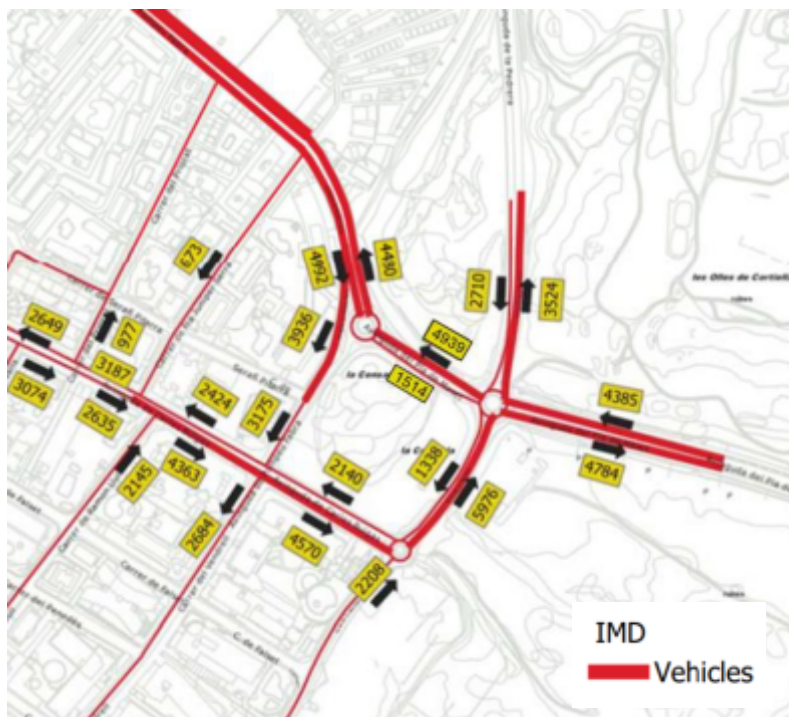
- 1. Rotonda Carrer Montblanc
- 2. Rotonda Avinguda de Pompeu Fabra i Avinguda del Pla de Maset
- 3. Rotonda Avinguda del Pla de Maset - Carrer Torremolinos - Avinguda de la Pedrera
- 4. Rotonda C-31B - Carrer de Saragossa i Avinguda de Pompeu Fabra
- 5. Rotonda Avinguda Carles Buïgas i Carrer Torremolinos
- 6. Avinguda Carles Buïgas - Carrer de Valls - Carrer de Pau i Vila
- 7. Avinguda Carles Buïgas - Carrer Priorat
- 8. Avinguda Carles Buïgas - Carrer de Ramón Llull - Carrer de Fra Juníper Serra
- 9. Avinguda Carles Buïgas - Carrer Vendrell - Avinguda de Pompeu Fabra

b) Aforaments automàtics:

- 1. Pompeu Fabra (Sentit Murillo i Viladomat)
- 2. Avinguda Pla de Maset (Sentit Torremolinos i Pedrera)
- 3. Avinguda Carles Buïgas (Sentit Torremolinos i Pompeu Fabra)
- 4. Vendrell (Sentit Falset)
- 5. Brussel·les (Sentit Vendrell)
- 6. Amposta (Sentit Av. Carles Buïgas)
- 7. Avinguda Carles Buïgas (Sentit Amposta i Valls)
- 8. Brussel·les (Sentit Amposta)

4.3.3. Intensitat de trànsit i capacitat viària

D'acord amb les dades proporcionades pels aforaments de l'estudi de trànsit realitzats obtingudes a través d'aforaments automàtics i manuals, es presenten les dades referents a la intensitat del trànsit a les proximitats de l'àmbit d'estudi.



IMD de les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi

El C/ Torremolinos i l'Av. del Pla de Maset es configuren com les vies amb una major intensitat de trànsit dins l'àmbit d'estudi. En particular, l'Av. del Pla de Maset registra més de 4.300 vehicles diaris en ambdós sentits. En el tram comprès entre l'av. de Pompeu i el carrer de Torremolinos, on s'ubicarà l'accés futur al pàrquing, les intensitats diàries són de més de 4.900 vehicles en sentit Pompeu Fabra i més de 1.500 vehicles en sentit Torremolinos. D'altra banda, el C/ Torremolinos, en el tram comprès entre l'Av. de Carles Buïgas i l'Av. de la Pedrera, presenta un volum de trànsit elevat però desigual, amb aproximadament 1.350 vehicles diaris en sentit Av. Carles Buïgas i més de 5.900 en direcció a l'Av. del Pla de Maset. Així mateix, l'Av. de Pompeu Fabra es consolida com una via principal, amb un trànsit que supera els 4.400 vehicles diaris en ambdós sentits.

En contrast, la resta de vies de l'entorn registren intensitats de trànsit més moderades. En particular, el tram unidireccional del C/ Torremolinos en sentit Av. Carles Buïgas presenta una intensitat diària de 2.200 vehicles. Així mateix, al juny de 2022, l'avinguda Carles Buïgas comptabilitzava més de 2.000 vehicles en sentit oest i més de 4.300 en direcció al C/ Torremolinos.

No obstant això, cal tenir en compte que aquests resultats corresponen a l'any 2022 i que, des de llavors, l'avinguda Carles Buïgas ha anat experimentant un procés de peatonalització per fases, amb la seva darrera intervenció prevista per al 2025. Aquesta transformació ha comportat i comportarà en un futur una reducció progressiva de la intensitat mitjana de vehicles tant en la zona d'actuació com en el seu entorn. Per tant, un cop finalitzades les obres, es preveu que el trànsit de vehicles sigui inferior als nivells registrats el 2022.

A continuació, es mostren els resultats en forma de taula dels aforaments:

Tram	IMD laborable
C/ Torremolinos (Sentit Av. Pla de Maset)	5.976
C/ Torremolinos (Sentit Av. Carles Buïgas)	1.338
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	4.385
Av. Pla de Maset (Sentit Camí de Mar)	4.784
Av. Pla de Maset (Sentit Av. Pompeu Fabra)	4.939
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	1.514
Av. de la Pedrera (Sentit Av. del Pla de Maset)	2.710
Av. de la Pedrera (Sentit C-31B)	3.524

A partir d'aquestes dades s'ha analitzat la situació actual del trànsit a l'entorn de l'àmbit d'estudi, obtenint els índexs de saturació de les vies principals:

Laborable			
Tram	IMD Actual	IHP	IS
C/ Torremolinos (Sentit Av. Pla de Maset)	5.976	400	35,7%
C/ Torremolinos (Sentit Av. Carles Buïgas)	1.338	100	10,5%
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	4.385	360	37,5%
Av. Pla de Maset (Sentit Camí de Mar)	4.784	335	34,9%
Av. Pla de Maset (Sentit Av. Pompeu Fabra)	4.939	346	30,9%
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	1.514	106	11,0%
Av. de la Pedrera (Sentit Av. del Pla de Maset)	2.710	190	19,8%
Av. de la Pedrera (Sentit C-31B)	3.524	247	25,7%

IMD i IS actuals de les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

La capacitat total de la via s'ha obtingut de la formula següent: Capacitat total via = nombre de carrils x Capacitat d'un carril x Fase Verd (%).

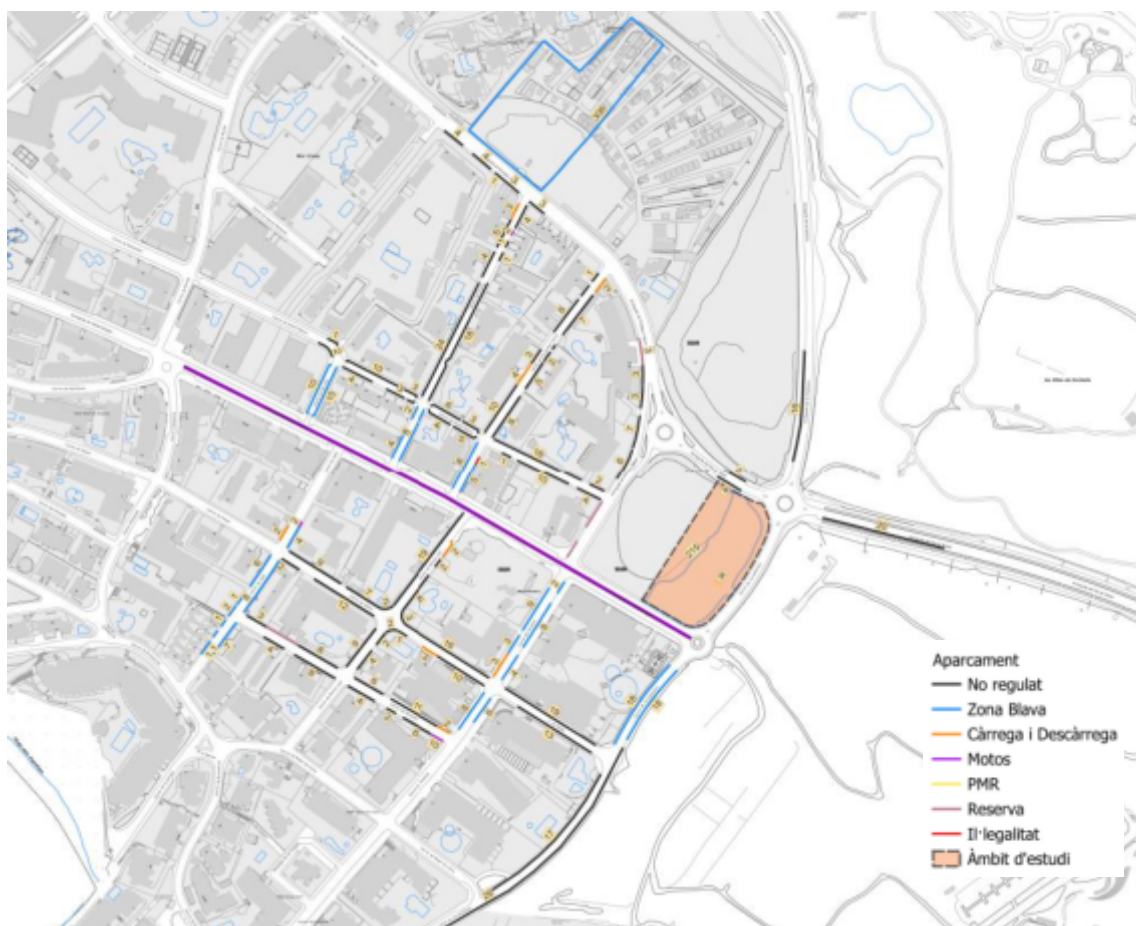
En aquest cas, no es registren problemes de saturació de la xarxa viària, ja que cap de les vies analitzades presenta un IS superior al 37,5%. El percentatge més elevat de l'IS es produeix a l'Avinguda del Pla de Maset en sentit carrer Torremolinos (37,5%) i el carrer Torremolinos en sentit Avinguda del Pla de Maset (35,7%).

4.3.4. Aparcament

A continuació, es presenta un plànol que mostra la distribució de les places d'aparcament als carrers més propers a les parcel·les objecte d'estudi.

En aquest context, vies com l'Avinguda de Pompeu Fabra, el Carrer del Vendrell i el Carrer de Falset disposen de places d'aparcament en superfície no regulades. No obstant això, la majoria dels carrers de l'entorn compten amb estacionament regulat, principalment en zona blava. A més, l'aparcament del Pla de Maset ofereix 215 places regulades. De fet, la major part de les places d'aparcament situades als principals carrers de l'àmbit d'estudi corresponen a zona blava.

D'altra banda, també es disposa de places específiques destinades a la càrrega i descàrrega, així com a persones amb mobilitat reduïda (PMR).



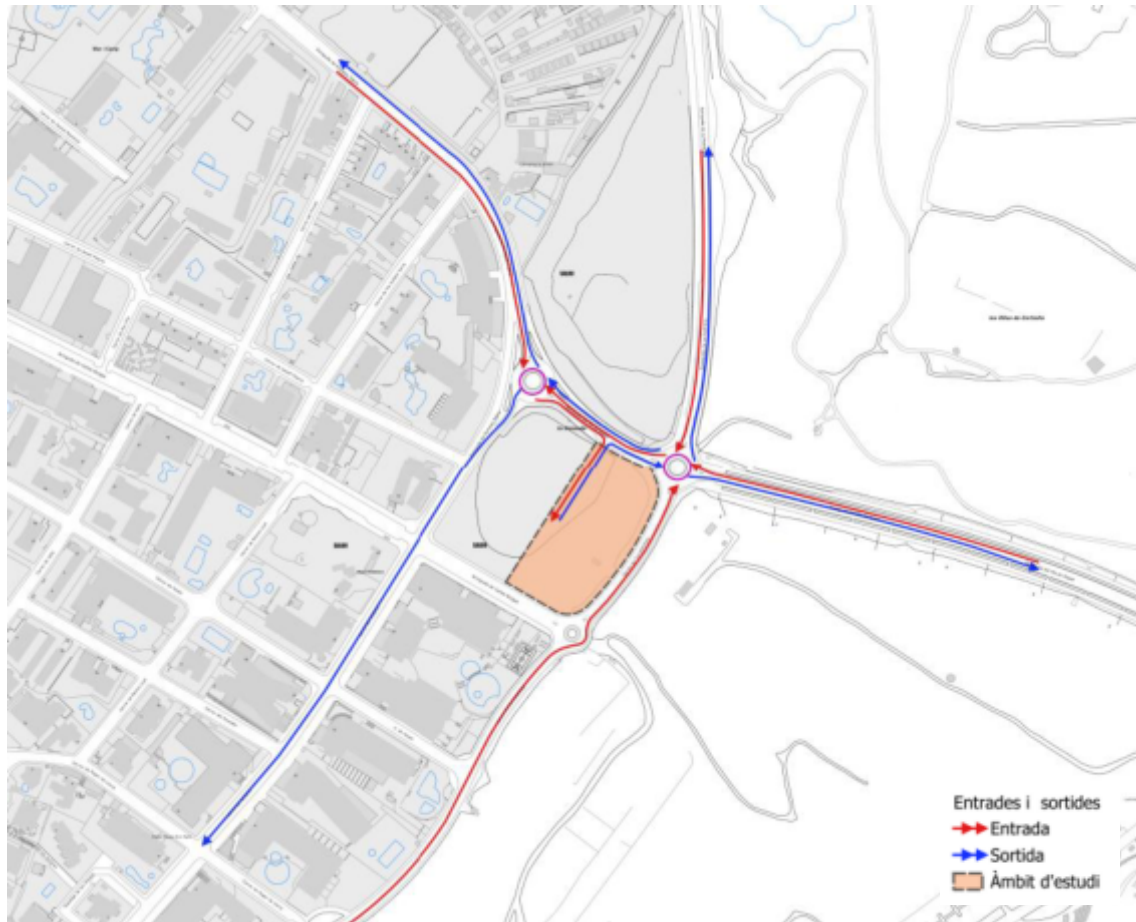
Aparcament en superfície de l'entorn de l'àmbit d'estudi

En conjunt, l'entorn de l'àmbit d'estudi disposa de 909 places d'aparcament, distribuïdes de la següent manera: 492 places no regulades, 371 places de zona blava (215 de les quals ubicades

a l'aparcament del Pla de Maset), 8 places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), 21 places destinades a càrrega i descàrrega i 14 places específiques per a motocicletes. A més, a l'avinguda de Pompeu Fabra es troben places reservades per a autobusos turístics, autobusos municipals i establiments hotelers.

4.3.5. Entrades i sortides al sector

L'Av. del Pla de Maset es configura com la principal via d'accés i sortida del sector, actuant com a eixos de connexió fonamentals per a la mobilitat en aquesta àrea. Les principals vies de connexió de l'entorn amb vies de més intensitat de trànsit es configuren des del carrer de Torremolinos, l'Av. de Pompeu Fabra o l'Av. de la Pedrera.



Principals entrades i sortides l'àmbit d'estudi

A més, l'àmbit d'actuació compta amb vies internes que connecten els diferents usos del sector. El C/ del Vendrell o el C/ de Carles Buigas constitueixen les vies internes que enllacen amb les arteres principals esmentades anteriorment.

5. SÍNTESI DE LA DIAGNOSI

El projecte preveu el desenvolupament de 26.063,72 m² de superfície construïda, destinats principalment a estacionament. Aquest planejament respon a la necessitat d'optimitzar l'espai i garantir estacionament a la zona, d'acord amb els objectius estratègics del pla urbanístic.

QUADRE DE SUPERFÍCIES CONSTRUÏDES						
PLANTES SOBRE RASANT						
PLANTA	COTA DE NIVELL	Nº PLAÇES COTXE	Nº PLAÇES MOTO	E.T.	COMERCIAL	APARCAMENT
Planta Baixa	+0,00 (+15,00)			42,65 m ²	4.004,46 m ²	532,90 m ²
Planta Primera	+5,22 (+20,22)	159	14			5.373,11 m ²
Planta Segona	+8,26 (+23,26)	159	14			5.373,11 m ²
Planta Coberta	+11,30 (+26,30)	176	0			5.373,11 m ²
TOTAL SOBRE RASANT		494	28	42,65 m²	4.004,46 m²	16.652,23 m²
PLANTA SOTA RASANT						
PLANTA	COTA DE NIVELL			DIPÒSIT	MAGATZEM	SOTERRANI
Planta Soterrani -1	-3,09 (+11,10)			36,72 m ²	179,18 m ²	5.148,48 m ²
TOTAL SOTA RASANT				36,72 m²	179,18 m²	5.148,48 m²
TOTAL SUPERFÍCIE CONSTRUÏDES						26.063,72 m²

Superfície de l'àmbit d'estudi per tipologies

A continuació, el resum de l'anàlisi de les xarxes de transport:

Mobilitat amb transport públic

- L'oferta de transport públic a l'entorn de l'àmbit d'estudi comprèn setze línies interurbanes.
- L'entorn de l'àmbit d'estudi disposa de cinc parades de bus interurbà situades a menys de 750 metres. D'aquestes, només una està equipada amb marquesina, tot i que cap d'elles compta amb sistemes d'encaminament per a persones amb visibilitat reduïda.
- Els serveis de tren i, pròximament, de tramvia, tot i no tenir accés directe a l'àmbit, contribuiran a fomentar la intermodalitat i a potenciar els modes de transport més sostenibles.

Mobilitat a peu

- Els projectes a curt termini recentment iniciats, com la pacificació de l'avinguda Carles Buïgas, contribuiran significativament a l'optimització de la infraestructura destinada a la mobilitat a peu, promovent així un entorn urbà més accessible i sostenible.
- Les voreres analitzades presenten diferències en l'amplada útil. Tot i que part de l'Av. de Pompeu Fabra o el carrer del Vendrell compten amb voreres accessibles, altres trams, com a part del C/ Torremolinos no són del tot accessibles, ja que tenen voreres entre 0,9 i 1,80 metres. Tanmateix, l'Ajuntament està gestionant els tràmits necessaris per intervenir en aquest carrer amb l'objectiu d'instal·lar-hi una vorera en el futur.
- Als principals carrers de la zona, la gran part dels seus trams presenten pendents inferiors al 6%, com és el cas de l'avinguda Carles Buïgas, l'avinguda de Pompeu Fabra i l'avinguda del Pla de Maset
- La majoria dels passos de vianants situats a les immediacions de l'entorn presenten rebaixos a les voreres, facilitant així l'accessibilitat i garantint el compliment dels criteris d'inclusivitat en la mobilitat urbana.

Mobilitat en bicicleta

- Els projectes iniciats fa uns anys i que finalitzaran el 2025, com la pacificació total de l'avinguda Carles Buïgas, suposen una contribució significativa a la millora de la infraestructura per a la mobilitat en bicicleta. Aquests projectes tenen com a objectiu optimitzar la xarxa viària, reforçar la connectivitat i promoure una mobilitat més sostenible i eficient.
- La infraestructura ciclista en l'entorn de l'àmbit d'estudi està composta per voreres bici compartides a l'Av. del Pla de Maset i l'Av. de la Pedrera. La majoria dels carrers de la zona són vies 30 km/h, cosa que permet la circulació de bicicletes.
- A una distància inferior a 500 metres de l'àmbit d'estudi, no es localitzen aparcaments per a bicicletes. Els aparcaments per a bicicletes més propers es localitzen a l'avinguda Carles Buïgas, amb una capacitat per a 12 places.

Mobilitat en vehicle privat

- La proximitat a la carretera C-31B afavoreix la connexió amb altres zones de la ciutat i municipis propers, garantint una mobilitat fluida i facilitant l'accés a les infraestructures turístiques i comercials de l'entorn.
- El C/Torremolinos i l'Av. del Pla de Maset es configuren com les vies amb una major intensitat de trànsit dins l'àmbit d'estudi. En particular, l'Av. del Pla de Maset registra més de 4.300 vehicles diaris en ambdós sentits. D'altra banda, el C/ Torremolinos, en el tram comprès entre l'Av. Carles Buïgas i l'Av. de la Pedrera, presenta un volum de trànsit elevat però desigual, amb aproximadament 1.350 vehicles diaris en sentit avinguda Carles Buïgas i més de 5.900 en direcció a l'Av. del Pla de Maset. Així mateix, l'Av. de Pompeu Fabra es consolida com una via principal, amb un trànsit que supera els 4.400 vehicles diaris en ambdós sentits.
- L'oferta d'estacionament a la zona inclou 492 places no regulades, 371 places de zona blava (215 de les quals ubicades a l'aparcament del Pla de Maset), 8 places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), 21 places destinades a càrrega i descàrrega i 14 places específiques per a motocicletes.

6. PROGNOSI DE LA DEMANDA FUTURA

La realització de la prognosi de demanda d'afluència i d'impacte sobre el trànsit actual de la zona d'estudi s'ha basat en l'aplicació dels índexs d'atractivitat que relacionen les superfícies de cada activitat principal amb el nombre de visitants o treballadors associats a les activitats que es tenen previstes.

Per al càlcul d'atracció/generació de viatges s'han utilitzat els ratis determinats en el Decret 344/2006 del càlcul de la mobilitat generada, descrit en l'Annex 1:

ANNEX I

Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ratis mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Ratis de la mobilitat generada. Font: Decret Mobilitat 344/2006

Els càlculs de la mobilitat generada s'han basat en una activitat màxima en totes les àrees.

6.1 Descripció de les activitats proposades

El projecte d'ampliació de l'aparcament al carrer Torremolinos preveu el desenvolupament d'un àmbit amb una superfície total construïda de 26.063,72 m². D'aquesta, 16.652,23 m² es destinaran a aparcament i 4.004,46 m² a usos comercials.

Pel que fa a la superfície comercial, aproximadament 1.800 m² es reservaran per l'espai de venda d'un supermercat, mentre que uns 700 m² es destinaran a magatzem. La resta de l'espai comercial acollirà dos o tres establiments addicionals, encara per determinar, que podrien incloure restaurants, cafeteries, botigues o altres tipus de comerços.

Habitualment, el càlcul de la mobilitat generada no considera l'ús de l'aparcament, ja que es pressuposa que són la resta d'usos els principals generadors de desplaçaments. En aquest projecte, però, és fonamental tenir en compte que l'objectiu principal és satisfer l'elevada demanda d'estacionament. Per aquest motiu, més enllà de l'espai comercial, serà el mateix aparcament el principal generador de mobilitat. En aquest context, els següents apartats presenten el càlcul de la mobilitat tant per a la zona comercial com per a l'estacionament.

A continuació, es presenta una taula que detalla les superfícies assignades a cada ús

TAULA 1
Activitats previstes

Activitat	Superfície de càlcul (m2)
Aparcament Comercial	16.652,23 4.004,46
TOTAL	20.656,69

Superfícies sobre rasant de l'àmbit d'estudi

6.2 Ratis aplicats

A continuació, es mostren els ratis d'atracció en dia laborable i en dissabte. Pel que fa a l'ús de l'aparcament, el Decret 344/2006 no estableix ratis específics per aquest tipus d'ús. Per aquest motiu, els càlculs corresponents s'han desenvolupat de manera detallada a l'apartat "Càlcul d'estacionament - Aparcament carrer Torremolinos". Els càlculs corresponents a l'aparcament s'han realitzat per a la temporada baixa com per a la temporada alta.

TAULA 2

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	48,00	2,00	49,00	1,00

Ratis d'atracció per cada 100 m2

6.3 Càlcul de generació de viatges per activitats

A continuació, es mostren els càlculs del nou increment de la mobilitat generada per a cada activitat.

TAULA 3
ATRACCIÓ (viatges persones/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	1.920	80	1.960	40
TOTAL	1.920	80	1.960	40

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	2.000	2.000
total per sentit	1.000	1.000

Viatges de visites i treballadors generats en dia laborable i dissabte comercial

TAULA 3

ATRACCIÓ (viatges persones/dia)

Activitat	Temporada baixa residents/visites/treballadors	Temporada alta residents/visites/treballadors
Aparcament	2.224	11.520
TOTAL	2.224	11.520

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	2.224	11.520
total per sentit	1.112	5.760

Viatges generats en dia laborable i dissabte aparcament

Tal i com es pot extreure de les dades de sostre de cada activitat i la relació amb els ratis aplicats, tant en dia laborable com en dissabtes tipus, es generaran 2.000 viatges, 1.000 per cada sentit per l'ús comercial.

Respecte a l'ús de l'aparcament, s'espera que generi 2.224 viatges, 1.112 per sentit en temporada baixa, mentre que en temporada alta es preveu que generi 11.520 viatges, 5.760 per sentit.

Per tant, en el moment de demanda màxima, la suma total de viatges generats per ambdues activitats és de 4.224 viatges diaris en temporada baixa i de 13.520 viatges diaris en temporada alta.

6.4 Distribució modal dels desplaçaments

Un cop calculats els desplaçaments totals generats per les noves actuacions, tant en dia laborable com en dissabte, a continuació es calculen els desplaçaments en funció del transport que s'utilitza.

El càlcul del repartiment modal s'ha estimat a partir de la informació sobre el repartiment del PMUS de Salou i de les característiques de l'emplaçament, l'activitat i l'oferta de transport de l'entorn.

Figura 18. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)

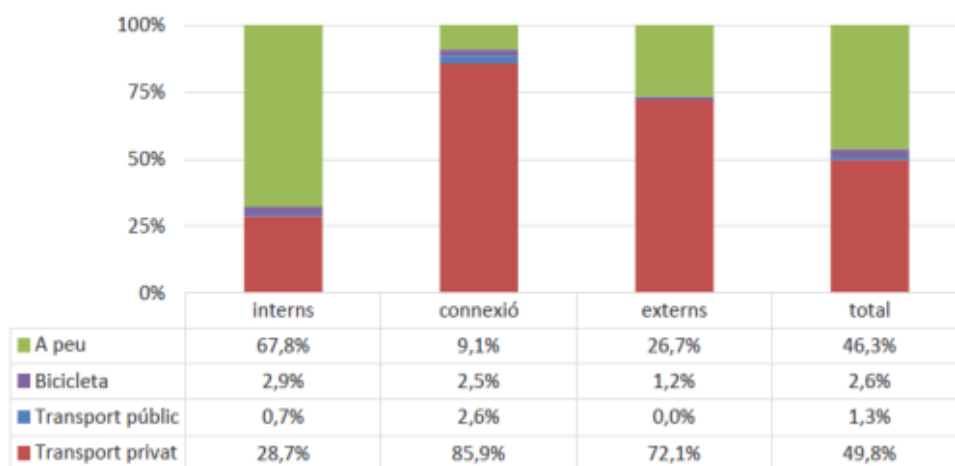
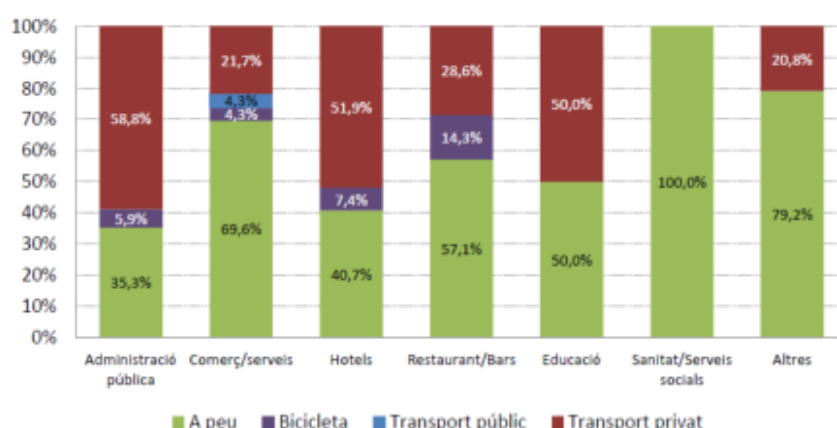


Figura 58.Desplaçaments interns per mode de transport segons activitat de treball



PMUS SALOU. Repartiments modals.

6.4.1 Càlcul de la nova demanda de desplaçaments amb vehicle privat

Aplicant el repartiment modal, s'ha calculat el tant per cent i el nombre de desplaçaments amb vehicle privat que es produiran. Atès que es tracta d'un aparcament, el 100 % dels usuaris en faran ús mitjançant vehicle privat. A continuació, es calculen els desplaçaments que es preveu que es produeixin tant en temporada alta com en temporada baixa.

REPARTIMENT MODAL (% de viatges en vehicle privat)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	55%	25%	60%	27%
Aparcament (TA)	100%	100%	100%	100%
Aparcament (TB)	100%	100%	100%	100%

Repartiment modal de viatges en vehicle privat

S'estima que l'ocupació mitjana dels turismes és de 1,21 persones en usos comercials, de 1,19 persones en aparcaments durant la temporada baixa, i de 2,1 persones en temporada alta. Pel que fa a les motocicletes, l'ocupació estimada és de 1,04 persones tant en temporada alta com en baixa. Amb les dades de repartiment modal i l'ocupació, es calculen les atraccions de les activitats pel vehicle privat.

ATRACCIÓ (vehicles/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	873	17	972	9
TOTAL	873	17	972	9

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	890	981
total per sentit	445	491

Atracció de vehicles al dia activitat comercial

TAULA 3 ATRACCIÓ (vehicles/dia)

Activitat	Temporada baixa	Temporada alta
	residents/visites/treballadors	residents/visites/treballadors
Aparcament	2.224	11.520
TOTAL	2.224	11.520
	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	2.224	11.520
total per sentit	1.112	5.760

Atracció de vehicles al dia aparcament

En dia laborable, a l'activitat comercial s'estima l'arribada de 890 vehicles totals, 445 per cada sentit. En dissabte, el nombre total de vehicles s'incrementa fins als 981, 491 per sentit.

Pel que fa a l'ús de l'aparcament, es preveu l'arribada de 2.224 vehicles totals, 1.112 per sentit en temporada baixa, i de 11.520 vehicles totals, 5.760 per sentit en temporada alta.

Per tant, la suma total de vehicles diaris en temporada baixa és de 3.114 en dia laborable i de 3.205 en dissabte; mentre que en temporada alta, el total s'eleva fins als 12.410 vehicles diaris. Cal aclarir que aquests vehicles no arribaran ni sortiran de manera simultània, sinó que es preveu un flux d'entrada i sortida escalonat al llarg del dia.

Una part d'aquests desplaçaments es realitzarà en motocicleta. Pel que fa a l'activitat comercial, s'estima que en un dia laborable es produiran 53 desplaçaments totals, 27 per cada sentit. En dissabte, es preveu un lleuger increment, amb 59 desplaçaments totals, 29 per sentit.

ATRACCIÓ (motos/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	52	1	58	1
TOTAL	52	1	58	1
	LABORABLE	DISSABTE		
total desplaçaments	53	59		
total per sentit	27	29		

Atracció de motos al dia activitat comercial

Pel que fa a l'activitat de l'aparcament, s'estima que en temporada baixa es produiran 53 desplaçaments totals, 27 per cada sentit. En temporada alta, es preveu un increment, amb 157 desplaçaments totals, 79 per sentit.

ATRACCIÓ (motos/dia)

Activitat	Temporada baixa	Temporada alta
	residents/visites/treballadors	residents/visites/treballadors
Aparcament	53	157
TOTAL	53	157
	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	53	157
total per sentit	27	79

Atracció de motos al dia aparcament

En conjunt, la suma total de desplaçaments en motocicleta seria de 106 desplaçaments diaris en temporada baixa en dia laborable i de 112 en dissabte. En temporada alta, el total s'eleva fins als 210 els dies feiners i 216 desplaçaments diaris en dissabte.

6.4.2 Càlcul de la nova demanda de desplaçaments en transport públic

Aplicant el repartiment modal, s'ha calculat el tant per cent i el nombre de desplaçaments en transport públic que es produiran.

REPARTIMENT MODAL (% viatges transport públic)				
Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	1,5%	8%	1%	7%
Aparcament (TA)	0%	0%	0%	0%
Aparcament (TB)	0%	0%	0%	0%

Repartiment modal de viatges en transport públic

ATRACCIÓ (viatges en transport públic/dia)				
Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	29	6	20	3
TOTAL	29	6	20	3

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	35	23
total per sentit	18	12

Atracció de viatges en transport públic al dia

S'estima que es produiran **35 desplaçaments en transport públic o col·lectiu en dia laborable, 18 en cada sentit**. En dissabte s'estima que es produiran **23 desplaçaments en transport públic, 12 en cada sentit**.

Aquests viatges han de ser absorbits pels modes de transport públic que donen servei al nou equipament. Es preveu que, en un dia laborable, no es realitzi cap desplaçament durant l'hora punta. En canvi, els dissabtes aquesta xifra augmenta a només 1 desplaçament.

6.4.3 Càlcul de la nova demanda de desplaçaments a peu

Per calcular els desplaçaments a peu que es generaran a partir de la modificació de l'àmbit d'estudi, s'ha aplicat el següent repartiment modal.

REPARTIMENT MODAL (% viatges a peu)				
ACTIVITATS	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	42%	63%	37%	63%
Aparcament (TA)	0%	0%	0%	0%
Aparcament (TB)	0%	0%	0%	0%

Repartiment modal de viatges a peu

Aplicant l'anterior repartiment modal, el nombre de desplaçaments a peu són els següents.

ATRACCIÓ (vianants /dia)				
Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	806	50	725	25
TOTAL	806	50	725	25

	LABORABLE		DISSABTE	
total desplaçaments	856		750	
total per sentit	428		375	

Atracció de viatges a peu al dia

S'estima que en dia laborable es produiran **856 desplaçaments a peu**, 428 en cada sentit. En dissabte es realitzaran **750 desplaçaments a peu**, 375 en cada sentit.

6.4.4 Càlcul de la nova demanda de desplaçaments amb bicicleta i VMP

Per calcular els desplaçaments amb bicicleta que es generaran a partir de la modificació de l'àmbit d'estudi, s'ha aplicat el següent repartiment modal.

REPARTIMENT MODAL (% viatges en bicicleta)				
Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	1,5%	4%	2%	3%
Aparcament (TA)	0%	0%	0%	0%
Aparcament (TB)	0%	0%	0%	0%

Repartiment modal de viatges amb bicicleta

Aplicant l'anterior repartiment modal, el nombre de desplaçaments amb bicicleta són els següents.

ATRACCIÓ (bicicletes/dia)				
Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Comercial	29	3	39	1
TOTAL	29	3	39	1

	LABORABLE		DISSABTE	
total desplaçaments	32		40	
total per sentit	16		20	

Atracció amb bicicleta

Pel que fa als desplaçaments en bicicleta, s'estima que es produiran **32 viatges en dia laborable**, 16 per sentit, i **40 viatges en dissabte**, 20 per sentit.

A continuació es mostra el repartiment per gènere proposat per el nou sector de treballadors i visites:

Activitats	Peu		Bici/VMP		Transport públic		Vehicle privat	
	Home	Dona	Home	Dona	Home	Dona	Home	Dona
COMERCIAL	38%	46%	1,5%	1,5%	0,5%	2,5%	60%	50%

Així mateix, a partir de les dades proporcionades per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2020 i les característiques de l'àmbit d'estudi, s'estima que la distribució modal dels desplaçaments, tant interns com externs, de vianants i treballadors a la zona es repartirà de la manera següent:

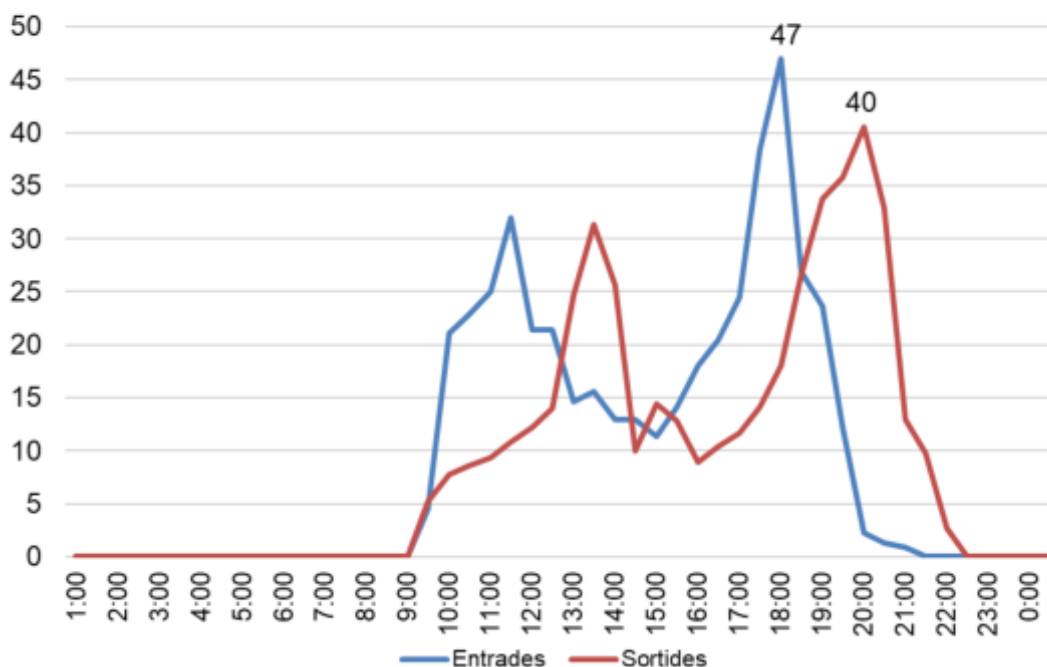
Activitats	Peu		bici/VMP		Transport públic		Vehicle privat	
	visitants	treballadors	visitants	treballadors	visitants	treballadors	visitants	treballadors
INTERNES	50%	65%	3%	5%	4%	10%	43%	20%
EXTERNES	5%	8%	0,5%	1%	8%	10%	86%	81%

6.5 Distribució horària de les arribades i sortides dels vehicles

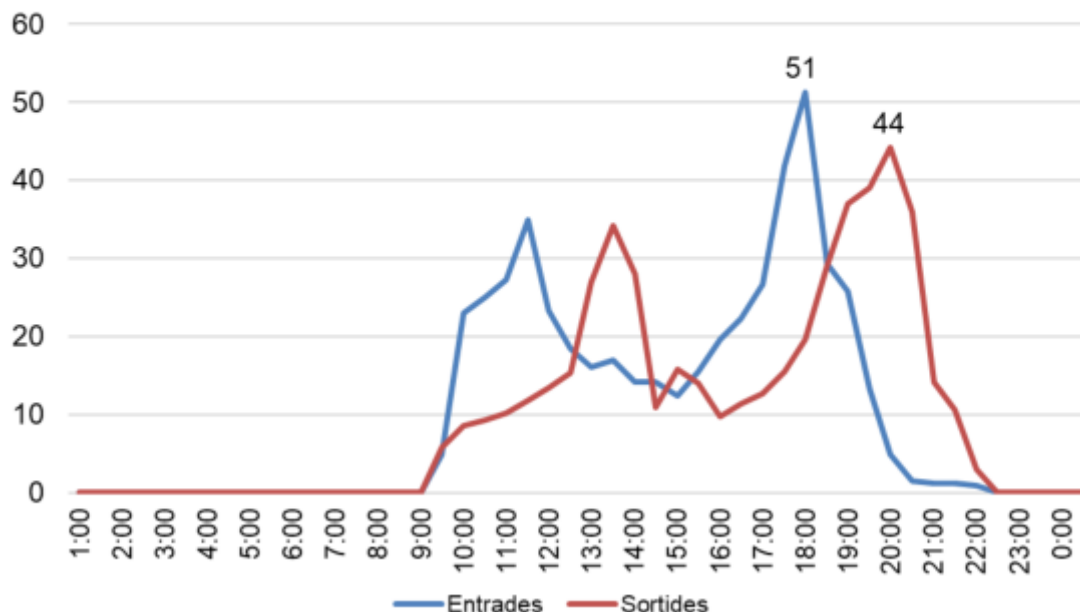
A partir de la distribució horària de les entrades i sortides de vehicles, s'han construït les corbes globals d'afluència de vehicles. Per a l'elaboració d'aquestes corbes, s'ha fet ús de la informació relativa a l'activitat comercial, tenint en compte els horaris habituals associats a aquestes activitats. S'ha analitzat amb detall els moments en què es concentren les entrades i sortides, així com els períodes amb major coincidència de presencialitat simultània clients, amb l'objectiu de reflectir de manera precisa els patrons d'ocupació i mobilitat.

Seguidament, es mostra un esquema de les arribades i les sortides de l'àrea d'estudi que es produiran en vehicle privat, en dia laborable.

Evolució de les entrades i sortides (intensitats cada 30 minuts) dia laborable



Evolució de les entrades i sortides (intensitats cada 30 minuts) en dissabte



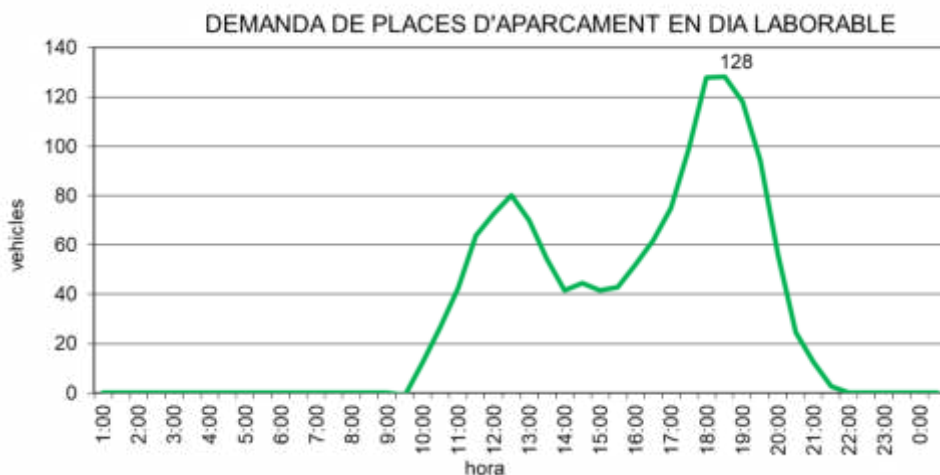
Entrades i sortides en dia feiner i dissabte

En un dia feiner *tipus*, la punta de sortides del planejament es produeix a la tarda, de 20:00 a 21:00, amb 40 vehicles cada 30 minuts. La punta d'arribades es produeix a la tarda, entre les 17:00 i les 18:00h amb 47 vehicles cada 30 minuts.

En un dissabte *tipus*, la punta de sortides del planejament es produeix a la tarda, de 20:00 a 21:00, amb 44 vehicles cada 30 minuts. La punta d'arribades es produeix a la tarda, entre les 17:00 i les 18:00h amb 51 vehicles cada 30 minuts.

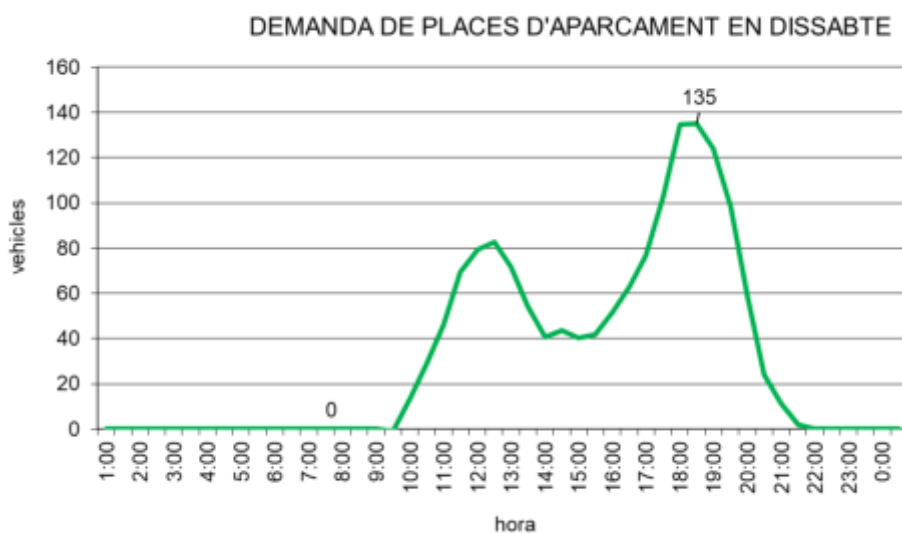
6.6 Increment de la demanda d'aparcament

Per obtenir el càlcul de les places d'aparcament necessàries per l'activitat prevista, s'han considerat les entrades i sortides de vehicles. A partir del número de vehicles que entren i surten de l'àmbit d'estudi per cada hora, s'ha calculat la demanda de places d'aparcament per vehicle privat en dia laborable i en dissabte.



Previsió de l'evolució de l'ocupació de l'aparcament en dia laborable

La punta de demanda de places d'aparcament en el dia laborable se situa entre les 18:00h i les 19:00h, amb la necessitat de cobrir 128 places d'estacionament de turismes com de motos.



Previsió de l'evolució de l'ocupació de l'aparcament en dissabte

La punta de demanda de places d'aparcament en dissabte se situa entre les 18:00h i les 19:00h, amb la necessitat de cobrir 135 places d'estacionament per turisme i motos.

6.7 Càlcul de l'aparcament

En aquest apartat es calcula la reserva mínima d'aparcament, pels habitatges segons la demanda, el planejament urbanístic i els decrets 344/2006 i 1053/2014. La reserva d'aparcament de l'equipament privat no queda definida pel Decret de mobilitat 344/2006.

6.7.1 Aparcament segons el planejament urbanístic

- **Aparcaments per a bicicletes**

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, s'ha d'aplicar l'Annex II del Decret de mobilitat 344/2006.

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

En relació a les superfícies de venda de l'àmbit d'estudi s'han calculat el número de places d'aparcament de bicicletes necessàries segons l'Annex II del Decret 344/2006. Per a la categoria d'ús comercial, el decret recomana comptar amb 1 plaça / 100 m² de sostre.

A continuació es mostren les places d'aparcament de bicicletes requerides pel Decret 344/2006, en funció de l'activitat de l'àmbit d'estudi.

TAULA 1

Activitats previstes

Activitat	Superfície de càlcul (m ²)	Aparcament per bicicletes
Comercial	4.000,00	40
TOTAL	4.000,00	40

Places mínimes d'aparcament de bicicletes segons el Decret 344/2006

Segons el Decret 344/2006 caldria reservar espai per a 40 places d'aparcament per a bicicletes.

Els càlculs de la mobilitat generada determinen que es produiran 16 nous desplaçaments amb bicicleta en dia laborable i 20 en dissabte (per sentit).

Es recomana que les places estiguin situades a les proximitats de l'entrada principal i que siguin aparcament segurs. Pels treballadors es recomana situar un aparcament segur en forma de gàbia amb capacitat per a 4 bicicletes.



Exemples estacionament bicis i VMP.

- **Aparcament per a vehicles privats segons demanda**

A partir dels càlculs de la demanda d'ocupació de la present EAMG es comptabilitza la necessitat d'incorporar un màxim de 135 places d'aparcament de cotxes i motos, que corresponen a l'aparcament en dissabtes en hora punta, entre les 18:00h i les 19:00h.

- **Aparcament públic: capacitat per 494 places de turismes i 28 motocicletes.**

L'aparcament de nova creació subterrani situat entre els carrers de Torremolinos, l'Av. del Pla de Maset, l'Av. de Pompeu Fabra i l'Av. Carles Buigas està dissenyat no només per donar cabuda a les noves activitats comercials, sinó principalment com a solució a la manca d'aparcament que es troba el municipi sobretot en època estival i la supressió de places d'aparcament a l'Avinguda Carles Buigas degut a la pacificació de l'entorn.

A partir dels càlculs de mobilitat generada, s'ha determinat que, en hora punta, seran necessàries 135 places d'aparcament per satisfer la demanda. Cal destacar que les places destinades a l'activitat comercial no estan incloses en les 494 places esmentades anteriorment, ja que aquestes se situaran a la planta baixa.

En cas que la demanda derivada de la mobilitat generada pel sector comercial sigui superior, els clients d'aquesta àrea podrien arribar a fer ús de les 494 places d'estacionament disponibles a les altres plantes. No obstant això, tal com s'ha indicat prèviament, s'ha estimat que la necessitat en hora punta serà de 135 places per a l'activitat comercial. Per aquest motiu, es preveu que la resta de places disponibles puguin ser utilitzades per satisfer la demanda d'estacionament generada per altres activitats i espais d'oci de la zona.

Càlcul d'estacionament aparcament carrer Torremolinos

Les activitats projectades presentaran determinats punts de concentració de demanda, partint de la hipòtesi que els estacionaments seran de llarga durada. La zona on s'ubica l'aparcament

es caracteritza per una marcada estacionalitat, així com per una elevada concentració d'hotels i serveis terciaris vinculats al sector turístic.

Per aquest motiu, s'han considerat les dues temporades principals a l'hora de calcular el grau d'ocupació de l'estacionament situat al carrer Torremolinos. A l'hora de calcular la possible rotació de l'aparcament hi ha diversos factors que poden alterar els resultats. Entre d'altres, si a la zona hi ha aparcaments gratuïts o bé zones blaves disponibles.

Temporada baixa

Per realitzar el càlcul, és necessari considerar no només el nombre total de places d'aparcament, sinó també el seu nivell d'ocupació. En un sector turístic, durant la temporada baixa, l'ocupació pot situar-se entorn del 60% a causa de la menor demanda i la major disponibilitat de places lliures respecte a l'habitual.

Respecte a la rotació diària de les places, en un aparcament de zona blava, la rotació diària pot assolir els 3 vehicles per plaça. Per tant, si cada plaça registra una rotació de 3 vehicles al dia i es manté una ocupació mitjana del 60%, s'estima que aproximadament 890 turismes faran ús de l'aparcament cada dia.

$$494 \text{ (places)} \times 3 \text{ (rotació)} \times 0,6 \text{ (ocupació)} = 890 \text{ turismes/dia}$$

Finalment, segons l'EMEF 2022, l'ocupació mitjana per turisme és de 1,19 persones. Per tant, durant la temporada baixa, s'estima que el nombre total de persones que arribaran en turismes serà de 1.059. **Partint de la hipòtesi que cada persona realitza un desplaçament d'anada i un de tornada, es preveu un total de 2.118 desplaçaments per persona i dia en turisme.**

Si efectuem el mateix càlcul per a les places de motos, el resultat és el següent:

$$28 \text{ (places)} \times 3 \text{ (rotació)} \times 0,6 \text{ (ocupació)} = 51 \text{ motos/dia}$$

En aquest cas, segons l'EMEF 2022, l'ocupació mitjana per motocicleta és de 1,04 persones. Per tant, durant la temporada baixa, s'estima que el nombre total de persones que arribaran en moto serà de 53. **Partint de la hipòtesi que cada persona realitza un desplaçament d'anada i un de tornada, es preveu un total de 106 desplaçaments per persona i dia en moto.**

Temporada alta

Durant la temporada alta, l'activitat a la zona s'incrementa significativament, fet que comporta un augment notable de la demanda d'estacionament. En aquest context, es preveu que l'ocupació mitjana d'un aparcament pugui assolir valors propers al 90%.

A més, considerant la intensitat de la demanda i la presència d'activitats turístiques i de platja, la rotació de vehicles pot augmentar fins a 6 usos per plaça i dia. Per tant, si cada plaça registra

una rotació de 6 vehicles al dia i es manté una ocupació mitjana del 90%, es calcula que aproximadament 2.668 turismes faran ús de l'aparcament diàriament.

$$494 \text{ (places)} \times 6 \text{ (rotació)} \times 0,9 \text{ (ocupació)} = 2.668 \text{ turismes/dia}$$

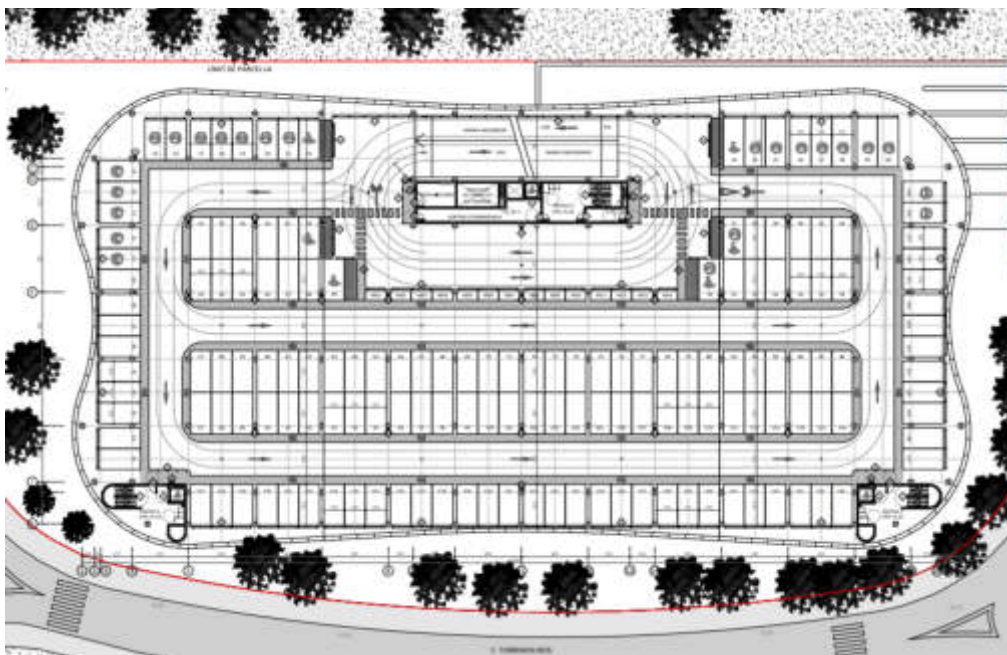
Igualment, en temporada alta, l'ocupació mitjana per vehicle pot arribar a ser de 2,1 persones. Per tant, durant la temporada alta, s'estima que el nombre total de persones que arribaran en turismes serà de 5.603. Partint de la hipòtesi que cada persona realitza un desplaçament d'anada i un de tornada, es preveu un total de 11.206 desplaçaments per persona i dia en turisme.

Si efectuem el mateix càlcul per a les places de motos, el resultat és el següent:

$$28 \text{ (places)} \times 6 \text{ (rotació)} \times 0,9 \text{ (ocupació)} = 151 \text{ motos/dia}$$

Finalment, segons l'EMEF 2022, l'ocupació mitjana per motocicleta és de 1,04 persones. Per tant, durant la temporada alta, s'estima que el nombre total de persones que arribaran en moto serà de 157. Partint de la hipòtesi que cada persona realitza un desplaçament d'anada i un de tornada, es preveu un total de 314 desplaçaments per persona i dia en moto.

En el projecte d'aparcament del carrer Torremolinos es pot veure amb detall els plànols projectats.



Exemple planta aparcament

Tanmateix, cal destacar que, tot i que els usuaris que accedeixin a l'aparcament ho faran mitjançant vehicle privat, tindran a la seva disposició altres modes de transport sostenibles per facilitar el transvasament. Això els permetrà desplaçar-se per Salou mitjançant transport públic o mitjans de mobilitat activa.

Aparcament per a vehicles elèctrics i reserva de places PMR

Per donar compliment a les referències tècniques del Decret 1053/2014 en relació a l'aparcament de vehicles privats, s'ha considerat necessària la reserva de places per a PMR i per a vehicles elèctrics.

Disposición adicional primera. Dotaciones mínimas de la estructura para la recarga del vehículo eléctrico en edificios o estacionamientos de nueva construcción y en vías públicas.

1. En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberá incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, ejecutada de acuerdo con lo establecido en la referida (ITC) BT-52. «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», que se aprueba mediante este real decreto, con las siguientes dotaciones mínimas:

a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias (mediante, tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicada en las plazas de aparcamiento, tal y como se describe en el apartado 3.2 de la (ITC) BT-52.

b) en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas y

c) en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.

Se considera que un edificio o estacionamiento es de nueva construcción cuando el proyecto constructivo se presente a la Administración pública competente para su tramitación en fecha posterior a la entrada en vigor de este real decreto.

2. En la vía pública, deberán efectuarse las instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en el Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.

Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric

En el cas de l'aparcament públic, el Decret 1053/2014 exigeix un mínim d'una plaça cada 40, que correspondria a 13 places. En aquest cas, el equip redactor del projecte bàsic ha inclòs 25 places per vehicle elèctric (superant el mínim exigít) i 18 per PMR. 4 places per vehicle elèctric seran accessibles.

Reserva per fer operacions de càrrega i descàrrega

L'activitat comercial de la present EAMG requereix, pel seu funcionament, espai per càrrega i descàrrega de mercaderies. Per aquest motiu, la parcel·la ha de reservar u espai tant per fer aquestes operacions fora de la calçada i un espai d'emmagatzematge de les mercaderies. El Decret de la mobilitat generada 344/2006 en l'Article 6, regula les pautes referents a la càrrega i descàrrega:

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Decret 344/2006

La superfície de venda serà d'aproximadament 3.000 m². D'acord amb la superfície considerada per als càlculs de mobilitat, es requeriran, com a màxim, tres places de càrrega i descàrrega (una per cada 1.000 m² de superfície de venda). Aquestes places s'ubicaran dins de la parcel·la.

7. IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA

En aquest apartat es fa un resum de l'impacte de la mobilitat que es generarà amb la nova activitat per cadascun dels mitjans de transport.

7.1 Xarxa d'infraestructura per a vianants

Els càlculs de la mobilitat generada han determinat que es produiran 856 nous desplaçaments a peu en dia laborable, 428 per sentit, i 750 en dissabte, 375 per sentit. Es tracta d'un mitjà de transport que es preveu que sigui força utilitzat, tant pels visitants com pels treballadors. És per això que la infraestructura per a vianants ha de ser accessible, segura i confortable.

Per tal d'assegurar una mobilitat a peu segura i confortable és important adequar les voreres inaccessibles i aquells passos de vianants no rebaixats, sempre que sigui possible.

A partir de la informació obtinguda en el PMUS de Salou del juny de 2022 s'aprecia el nombre de vianants que van accedir per la zona. Diàriament, circulen entre 100 i 1.000 pel carrer Torremolinos o l'Av. de Pompeu Fabra en un dia tipus de tardor. No obstant això, un dia d'estiu es poden registrar entre 1.000 i 3.000 vianants al carrer Torremolinos, entre 3.000 i 5.000 a l'Av. de Pompeu Fabra i més de 5.000 en l'Av. Carles Buïgas.

7.2 Xarxa de carrils bici, vies ciclables i aparcaments per a bicicletes

Els càlculs de la mobilitat generada han determinat que es produiran 32 nous desplaçaments en dia laborable i 40 desplaçaments en dissabte en total.

La infraestructura ciclista actual a l'entorn de l'àmbit d'estudi disposa de carrils bici bidireccional sobre vorera.

L'oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública de l'entorn de l'àmbit d'estudi es limita a aparcaments a l'Av. Carles Buïgas, que proporcionen una capacitat total per a 12 bicicletes.

7.3 Xarxa de transport públic

Les línies de bus interurbà a les proximitats de l'àmbit d'estudi ofereixen una cobertura adequada, que permet connectar l'àmbit d'estudi amb municipis com Tarragona, Cambrils o Barcelona.

Pel que fa als autobusos interurbans, s'ha estimat una capacitat mitjana de 80 usuaris per servei. Aquest conjunt d'informació ha permès dur a terme una anàlisi més precisa i representativa de la situació a la zona.

En dia laborable es preveuen 259 expedicions i en dissabte es preveuen 188.

Càlcul de places lliures en dia laborable

	Capacitat	Ocupació	Expedicions	Places lliures
Bus interurbà	80	63%	259	9.371
TOTAL	80	63%	259	9.371

Càlcul de places lliures en dissabte

	Capacitat	Ocupació	Expedicions	Places lliures
Bus interurbà	80	64%	188	3.943
TOTAL	80	64%	188	3.943

Ocupació actual del transport públic en dia laborable i dissabte

Pel que fa a l'increment de la demanda, aquesta podrà ser absorbida al llarg del dia amb l'actual disponibilitat de places (9.371 en un dia laborable i 3.943 en dissabte). Així mateix, **no es preveuen dificultats durant les hores punta, ja que l'excedent de places disponibles cobreix les necessitats derivades de la demanda estimada dins l'oferta vigent.**

Càlcul de places lliures hora punta en dia laborable (07:00-09:00h)

	Capacitat	Ocupació	Expedicions	Places lliures
Bus interurbà	80	77%	27	535
TOTAL			27	535

Càlcul de places lliures hora punta en dissabte (17:00-19:00h)

	Capacitat	Ocupació	Expedicions	Places lliures
Bus interurbà	80	80%	23	396
TOTAL			23	396

Ocupació actual del transport públic en hora punta de dia laborable i dissabte

Respecte a l'hora punta, en dia laborable es preveuen 27 desplaçaments i 23 desplaçaments en dissabte.

Pel que fa a la nova demanda, aquesta tindrà cabuda al llarg del dia amb les places actuals buides (535 en dia laborable i 396 en dissabte).

Tampoc es preveuen dificultats en hores punta, perquè el sobrant de places amb la demanda estimada té cabuda dins de l'oferta actual. **Els desplaçaments en transport públic generats seran absorbits per les places lliures actuals i, per tant, no hi haurà problemes de sobreocupació.**

7.4 Xarxa viària

Els càlculs de la mobilitat generada han determinat que es produiran 890 nous desplaçaments en dia laborable, 445 per sentit, i 981 desplaçaments en dissabte, 491 per sentit en vehicle privat. Una part d'aquests vehicles seran motocicletes. Es preveu que, en un dia laborable, arribin 53 motocicletes, distribuïdes en 27 per cada sentit de circulació. En canvi, durant el dissabte, seran 59 motocicletes, 29 per cada sentit de circulació.

A partir de la generació de nous desplaçaments en vehicle privat i el repartiment d'aquests en diferents vies d'accés, s'ha realitzat l'increment dels vehicles que circularan per les diferents vies que donen accés a l'àmbit d'estudi i s'ha realitzat la simulació de la mobilitat futura.

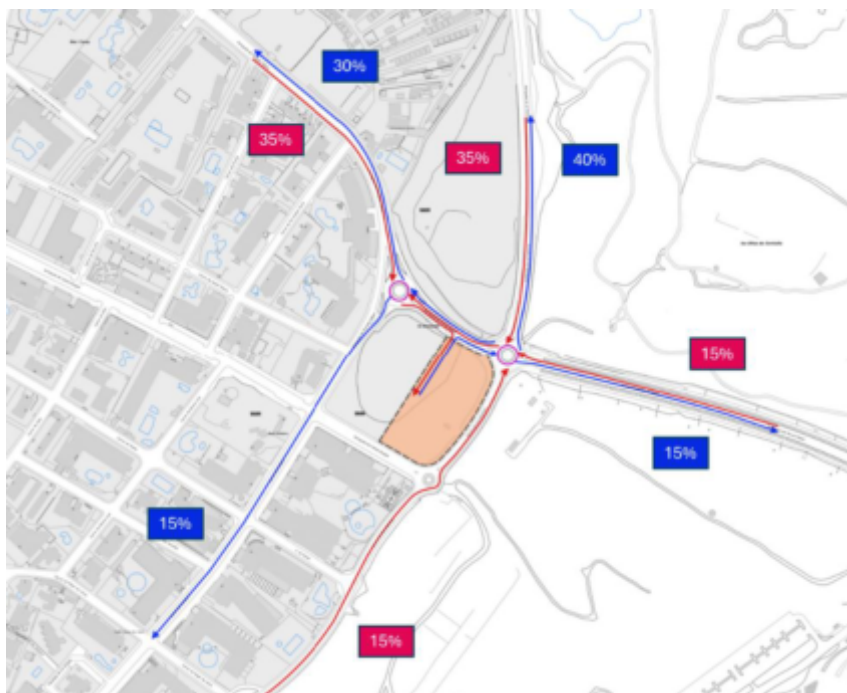
Un cop dimensionada la demanda (situació de màxims) i coneixent la configuració viària actual i futura, s'ha procedit a comprovar si la nova demanda pot ser absorbida pels vials actuals de l'entorn del nou emplaçament.

S'han superposat els viatges generats i atrets així sobre el trànsit actual. Per establir condicions de seguretat pel dimensionament s'ha considerat l'escenari amb major demanda (màxima càrrega) de 18:00 a 19:00 hores tant en dia laborable com en dissabte.

Per a l'avaluació de l'impacte sobre la circulació que suposa el nou planejament, s'ha superposat els fluxos de trànsit atrets amb els fluxos actuals obtinguts a partir dels aforaments.

IMD i Índex de Saturació

A continuació, s'adjunta el plànol d'entrades i sortides de l'àmbit d'estudi amb el percentatge de repartiment dels vehicles per les vies de l'entorn.



Plànol de les entrades i sortides de l'àmbit d'estudi

A continuació es calculen els nivells de servei (índex de saturació) en hora punta de les principals vies de l'entorn de l'àmbit per determinar si la càrrega prevista un cop implantades les noves activades podrà ser absorbida per l'oferta de vials existents i previstos a l'àmbit de modificació.

La capacitat total de la via s'ha obtingut de la formula següent: Capacitat total via = nombre de carrils x Capacitat d'un carril x Fase Verd (%).

En aquest cas, un cop implantades les noves activitats, no es registren problemes de saturació de la xarxa viària, ja que cap de les vies analitzades presenta un IS superior al 43,1%. Es preveu que el percentatge més elevat de l'IS es produirà a l'Avinguda del Pla de Maset en sentit carrer Torremolinos (43,2%) i a l'Avinguda del Pla de Maset en sentit Av. Pompeu Fabra (40,6%).

Laborable			
Tram	IMD futura	IHP Futura	IS futur
C/ Torremolinos (Sentit Av. Pla de Maset)	6.646	445	39,8%
C/ Torremolinos (Sentit Av. Carles Buigas)	2.008	151	15,7%
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	5.055	415	43,2%
Av. Pla de Maset (Sentit Camí de Mar)	5.454	382	39,8%
Av. Pla de Maset (Sentit Av. Pompeu Fabra)	6.503	455	40,6%
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	3.078	215	22,4%
Av. de la Pedrera (Sentit Av. del Pla de Maset)	4.274	299	31,2%
Av. de la Pedrera (Sentit C-31B)	5.312	372	38,7%

IMD i IS futures de les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

Tal com s'ha esmentat anteriorment, les dades de referència utilitzades corresponen al mes de juny de l'any 2022, un període previ a la implementació de la pacificació, però inclòs dins de la temporada alta. Això permet simular amb major precisió l'escenari futur en una jornada de demanda elevada.



Simulació futura de la xarxa

Intensitat/capacitat (laborable futur):

És la relació entre la capacitat de la via i els vehicles que hi circulen en l'hora de disseny. Segons els resultats de la modelització, durant les hores punta es produeix una major concentració de vehicles al del carrer Torremolinos i a l'entrada en l'Avinguda del Pla de Maset. La resta de vies mostren concentracions inferiors.



Intensitat/capacitat

Densitat (laborable futur):

Pel que fa a la densitat de vehicles, s'estima que les vies amb major concentració de trànsit a l'entorn seran l'Avinguda de la Pedrera, el Carrer Torremolinos i l'Avinguda del Pla del Maset. No obstant això, atès que es tracta de vies de connexió interna, no s'espera que assolixin les densitats de trànsit registrades a les principals vies de comunicació, com la C-31B.



Densitat

Nivell de servei:

En l'hora 100 es detecten nivells de servei A en totes les vies properes a l'àmbit d'estudi, la qual cosa indica que aquestes vies tenen una fluïdesa òptima.



Nivell de servei

Cues màximes:

No es preveu que les actuacions de pacificació, així com la mobilitat derivada de la nova ubicació de l'estacionament i de l'espai comercial, generin congestió viària a les vies adjacents. Totes les vies properes presenten una circulació fluida, sense retencions significatives.



Cues màximes

Les simulacions realitzades per avaluar els efectes de la incorporació del nou equipament a la zona i la pacificació de l'Avinguda Carles Buigas indiquen que el trànsit a l'entorn no es veurà significativament afectat per aquestes modificacions. Els resultats mostren que la circulació es mantindrà fluida i sense incidències rellevants.

8. INDICADORS DELS COL·LECTIUS VULNERABLES

La mobilitat generada en qualsevol espai té unes característiques concretes en funció del gènere, el més significatiu és la diferència en el mode de transport emprat pels homes i les dones.

Segons les dades del PMUS de Salou, de mitjana, cada persona a Salou realitza 4,18 desplaçaments al dia. Si s'agrupa per edats i gènere s'observa que el nombre de desplaçaments per dia és superior per a les persones en edat de treballar. Els homes realitzen una mitjana de 4,2 desplaçaments al dia mentre que en dones el rati és de 4,1.

	Dones	Cap de setmana
Ocupacional	44,9%	8,4%
Personal	55,1%	91,6%
De 4 a 18 anys	18,1%	16,5%
De 19 a 35 anys	21,3%	22,6%
De 36 a 55 anys	36,5%	35,8%
De 56 a 70 anys	16,1%	16,4%
De 71 i més	8,0%	8,7%
Dona	49,8%	49,3%
Home	50,2%	50,7%
Temps de viatge**	16,21	20,99
Conductor	282.808	135.939
Acompanyant	88.049	104.730
Mitjana ocupació	1,62	2,41

Característiques mobilitat a Tarragonès. Font: EMQ 2021

En les dades analitzades a l'enquesta del 2018 del resident del PMUS de Salou s'observa el següent:

- L'ús del transport públic per desplaçaments interns al municipi és quasi exclusivament de menors de 30 anys.
- Els homes i dones de més de 65 anys són els que més desplaçaments realitzen en modes no motoritzats.
- Els estudiants i persones en actiu laboralment fan un ús predominant del transport privat.

En la mobilitat de connexió:

- La dependència del vehicle privat s'incrementa molt en tots els grups d'edat. El màxim d'ús es dona en homes d'entre 30 i 64 anys.

- L'ús del transport públic en feiners és important en els grups de homes de més de 65 anys, i molt més baixa en la població d'edat intermèdia.

Figura 20. Desplaçaments interns per mode de transport segons gènere i edat

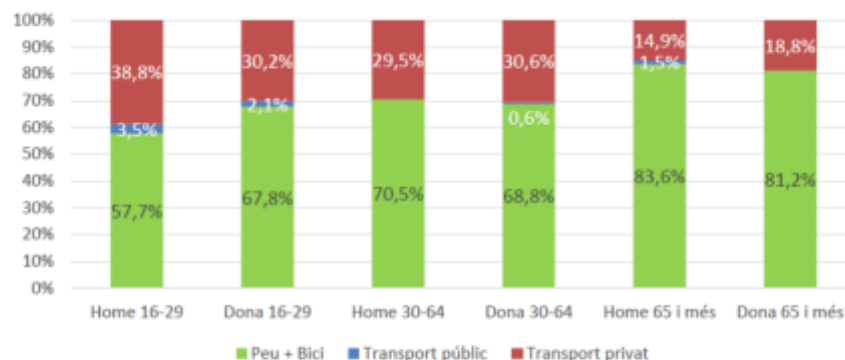


Figura 21. Desplaçaments interns per mode de transport segons situació laboral

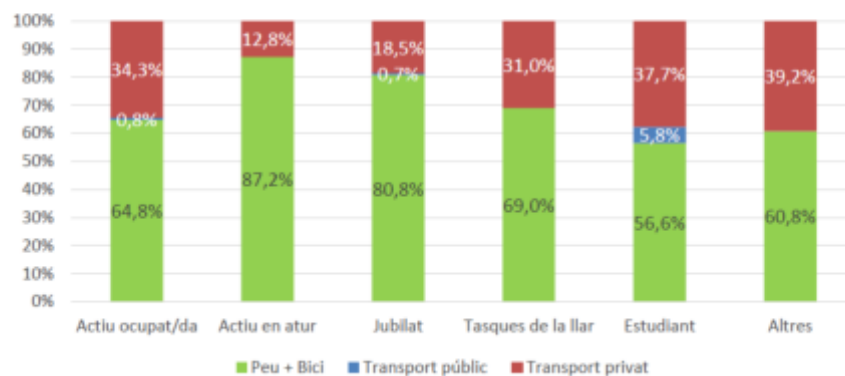


Figura 22. Desplaçaments de connexió per mode de transport segons gènere i edat

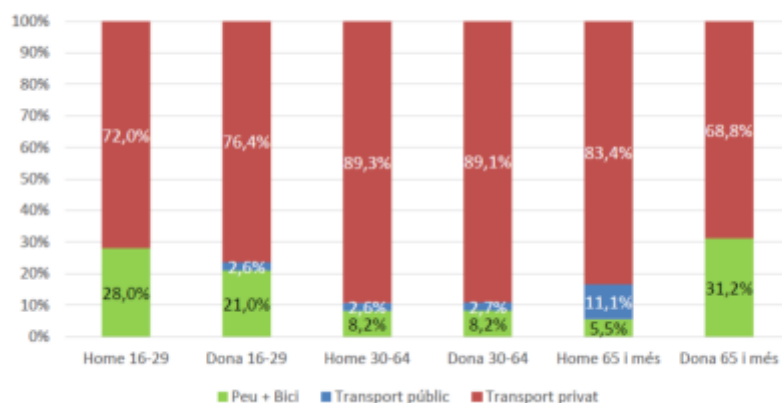
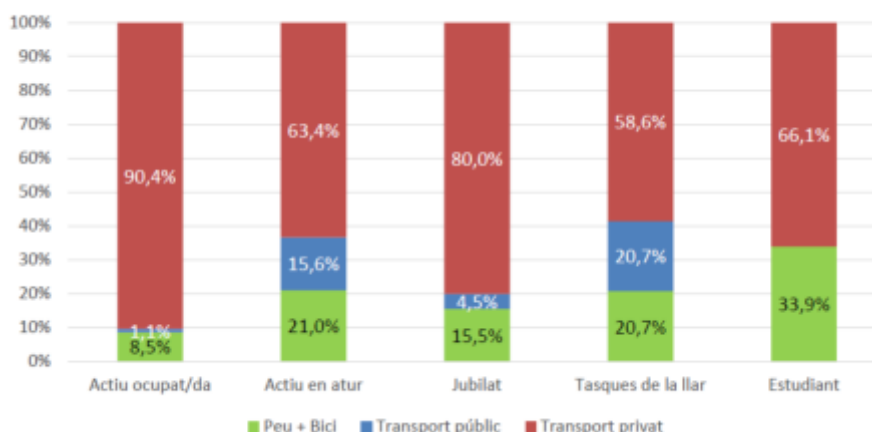


Figura 23. Desplaçaments de connexió per mode de transport segons situació laboral



PMUS SALOU enquesta al resident.

A partir de les dades proporcionades per l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2020, es pot observar que dels 4.979 desplaçaments realitzats en transport públic durant els dies laborables per part dels residents a Salou, 3.924, que representen el 79% del total, són efectuats per dones. En el cas dels caps de setmana, s'han registrat 1.813 desplaçaments en transport públic, dels quals 1.558, un 86%, han estat realitzats per dones. Aquesta xifra és notablement superior a la registrada durant la setmana. Així doncs, s'evidencia una diferència significativa en l'ús del transport públic a Salou en funció del gènere, amb un ús quasi exclusiu per part de dones d'entre 35 i 49 anys per a desplaçaments interns.

D'altra banda, l'ús de la bicicleta destaca notablement entre els homes joves d'edats compreses entre 20 i 34 anys, així com entre les dones de més de 50 anys. Aquesta dinàmica suggereix la necessitat de tenir en compte les variacions generacionals i de gènere en l'anàlisi de la mobilitat interna.

Encara que a l'hora de concebre la mobilitat del conjunt de població, sempre es tenen en compte mesures i propostes que siguin adients per a tothom, independentment del gènere i l'edat, el present apartat vol incorporar algunes propostes concretes, en les que es representi la voluntat del document de planificació en tenir en compte a tots els col·lectius possibles.

El promotor ha de garantir tant la seguretat com la comoditat de tots els col·lectius implicats. En el cas de Salou, el municipi no disposa d'un Pla local de seguretat viària. Per tant, entre les mesures que s'haurien de portar a terme resulta fonamental que s'instal·li un sistema d'enllumenat adequat al voltant de les noves activitats. A més, el promotor integrarà al projecte d'urbanització del nou eix viari grups de bancs al voltant de la parcel·la a desenvolupar, amb l'objectiu de proporcionar confort i comoditat als usuaris. Els itineraris hauran d'estar ben il·luminats, així com les entrades i sortides dels aparcaments residencials i del públic.

És important incidir en un canvi d'hàbit d'aquelles persones que encara realitzen desplaçaments amb vehicle privat, amb la possibilitat de realitzar el mateix amb transport públic.

Per aquesta raó, és important donar a conèixer totes les possibilitats del transport públic, o de la bicicleta i les connexions existents entre els diferents modes de transport més sostenibles.

És igualment fonamental considerar tant els orígens i les destinacions de la mobilitat com els modes de transport emprats. Si el gènere es manifesta com un factor determinant en l'elecció dels mitjans de desplaçament, també ho és la condició de resident o turista, especialment en un municipi com Salou, caracteritzat per una marcada estacionalitat.

A partir de l'enquesta realitzada, es poden analitzar les principals dinàmiques de relació territorial del municipi de Salou amb el seu entorn. Pel que fa a la mobilitat de connexió en dies feiners, es constata que els residents de Salou es desplacen principalment cap als municipis següents:

- Un 40% tenen com a destinació Tarragona.
- Un 19,3% es desplacen cap a Reus.
- Un 17,3% es dirigeixen a Vila-seca, mentre que un 10,4% ho fan cap a Cambrils.
- Un 3,8% tenen com a destinació Barcelona.

Si s'agrupen aquestes destinacions per comarques, s'observa que:

- Un 60,3% dels desplaçaments es dirigeixen cap a altres municipis del Tarragonès.
- Un 32,5% tenen com a destinació el Baix Camp.
- Un 1,6% es dirigeixen a la Conca de Barberà.
- Un 1,7% es desplacen cap a altres comarques.

Pel que fa als mitjans de transport utilitzats, el transport públic té una presència destacada en els desplaçaments entre Salou i les principals ciutats amb les quals manté relacions més freqüents, especialment Barcelona, Tarragona i Reus.

En general, amb els municipis veïns el mitjà predominant és el vehicle privat, cotxe o moto.

Figura 31. Principals municipis destí de desplaçaments generats a Salou (%)

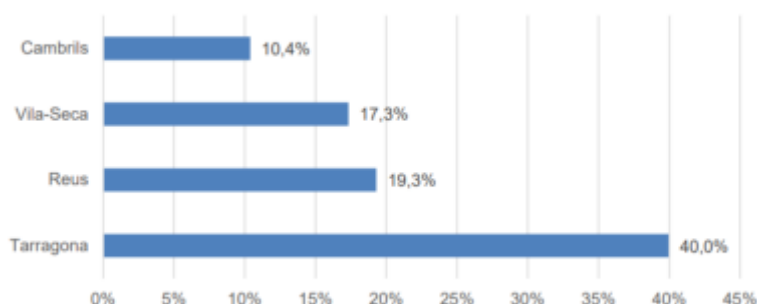
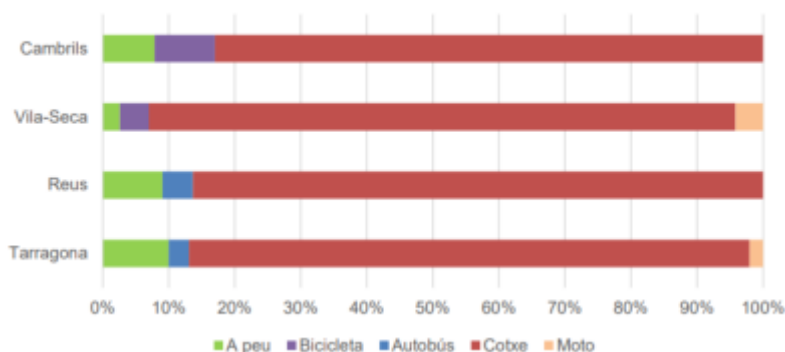


Figura 32. Distribució modal dels desplaçaments als principals destins de connexió (%)



PMUS SALOU

Pel que fa a la mobilitat dels turistes, en relació amb els desplaçaments generats a Salou, els principals municipis de destinació són els següents:

- El 22,1% tenen com destinació Tarragona.
- El 20,5% cap a Port Aventura.
- El 15,6% cap a Reus, i el 13,9% cap a Cambrils.

En funció del mitjà de desplaçament:

La major part d'aquests desplaçaments cap a Tarragona i Port Aventura es duen a terme mitjançant transport públic. En canvi, una proporció significativa dels desplaçaments cap a Cambrils es realitza mitjançant modes de transport no motoritzats.

Figura 90. Principals municipis destí de desplaçaments dels turistes generats a Salou (%)

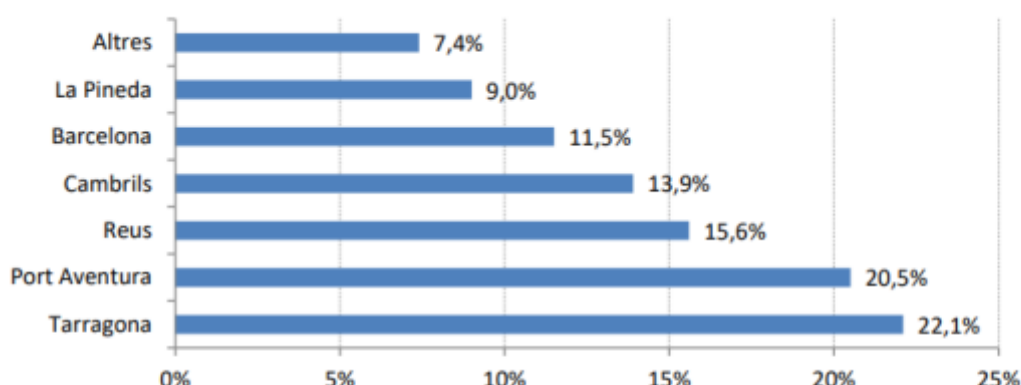
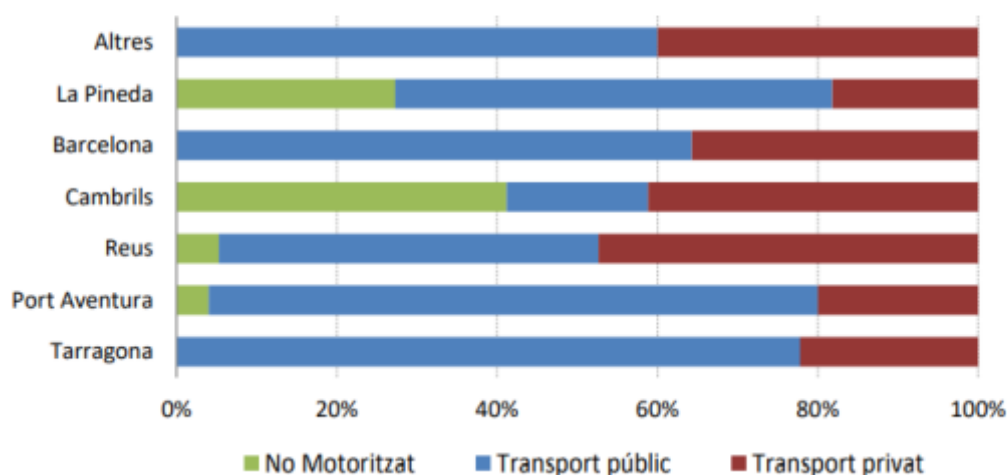


Figura 91. Distribució modal dels desplaçaments dels turistes als principals destins de connexió (%)



PMUS SALOU

Per a l'estimació dels percentatges de mobilitat de l'àmbit d'estudi, s'assumeix que segueix una dinàmica similar a la de Salou, però amb algunes diferències degudes a les característiques particulars de la zona, com la gran concentració de segones residències i hotels. Els principals accessos a la zona són l'avinguda de la Pedrera i l'avinguda de Pompeu Fabra, cosa que pot fer que els fluxos de mobilitat es concentrin en determinades destinacions.

Els residents es desplacen principalment cap a Tarragona (42%), Reus (18%), Vila-seca (15%) i Cambrils (12%), utilitzant predominantment el vehicle privat. El transport públic és important per als desplaçaments a Tarragona, Reus i Barcelona. Pel que fa a les comarques, la major part dels desplaçaments es dirigeixen al Tarragonès (57%) i al Baix Camp (30%).

Pel que fa a la mobilitat dels turistes a la zona, les destinacions més comunes són Tarragona (23%), Vila-seca, especialment a Port Aventura (21%), Reus (16%) i Cambrils (14%). Els desplaçaments a Tarragona i Port Aventura es fan majoritàriament en transport públic, mentre que els de Cambrils es realitzen més sovint a peu, en bicicleta o amb patinet.

Quant als orígens dels desplaçaments que arriben a la zona d'estudi, es calcula que un 40% provenen de Tarragona, un 25% de Reus, un 18% de Vila-seca, un 10% de Cambrils i un 7% de Barcelona. Pel que fa a les comarques, el Tarragonès representa el 50% dels desplaçaments, mentre que els procedents del Baix Camp augmenten fins al 35%. Les comarques més allunyades, com la Conca de Barberà i l'Alt Camp, representen el 15%, amb una major presència durant els caps de setmana i les vacances.

9. CREIXEMENT DE LA MOBILITAT ALS PRÒXIMS 10 ANYS

En aquest punt es realitzarà una prognosi del creixement de la mobilitat previst per als propers 10 anys a les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi. S'ha establert una previsió de creixement d'un 2% de la mobilitat amb vehicle privat en un període de 10 anys.

A continuació, es representa la IMD del trànsit de vehicles privats en la pròxima dècada:

Any	C/ Torremolinos (Sentit Av. Pla de Maset)	C/ Torremolinos (Sentit Av. Carles Buigas)	Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	Av. Pla de Maset (Sentit Camí de Mar)
1	6.646	2.008	5.055	5.454
2	6.779	2.048	5.156	5.563
3	6.914	2.089	5.259	5.674
4	7.053	2.131	5.364	5.788
5	7.194	2.174	5.472	5.904
6	7.338	2.217	5.581	6.022
7	7.484	2.261	5.693	6.142
8	7.634	2.307	5.807	6.265
9	7.787	2.353	5.923	6.390
10	7.943	2.400	6.041	6.518

Av. Pla de Maset (Sentit Av. Pompeu Fabra)	Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	Av. de la Pedrera (Sentit Av. del Pla de Maset)	Av. de la Pedrera (Sentit C-31B)
6.503	3.078	4.274	5.312
6.633	3.140	4.359	5.418
6.766	3.202	4.447	5.527
6.901	3.266	4.536	5.637
7.039	3.332	4.626	5.750
7.180	3.398	4.719	5.865
7.323	3.466	4.813	5.982
7.470	3.536	4.909	6.102
7.619	3.606	5.008	6.224
7.772	3.678	5.108	6.348

Intensitat de trànsit projectada a 10 anys de les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

Tram	IMD futura	%IS futur
C/ Torremolinos (Sentit Av. Pla de Maset)	7.943	43,4%
C/ Torremolinos (Sentit Av. Carles Buigas)	2.400	12,2%
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	6.041	44,8%
Av. Pla de Maset (Sentit Camí de Mar)	6.518	50,6%
Av. Pla de Maset (Sentit Av. Pompeu Fabra)	7.772	44,8%
Av. Pla de Maset (Sentit C/ Torremolinos)	3.678	16,0%
Av. de la Pedrera (Sentit Av. del Pla de Maset)	5.108	28,7%
Av. de la Pedrera (Sentit C-31B)	6.348	37,3%

Càlcul dels IS de la xarxa als 10 anys.

S'observa que el creixement del trànsit als pròxims 10 anys suposarà un increment als índexs de saturació en la via principal d'accés. Tanmateix, es preveu que cap de les vies tingui un IS superior al 50,60% en temporada alta.

10. AVALUACIÓ DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS

Els models d'estimació de contaminants depenen de l'estimació de la velocitat perquè els nivells d'emissió i consum d'un vehicle en depenen. La metodologia desenvolupada consta de dues fases:

- La primera té com a objectiu estimar les velocitats mitjanes de circulació a l'àrea en estudi, que s'obtenen a partir de la informació d'intensitats de trànsit i temps proporcionada pel model de simulació de trànsit i les funcions volum-retard.
- La segona fase està destinada a conèixer la composició del parc automobilístic de la zona on es realitza l'estudi. El resultat d'aquesta fase és disposar del percentatge de cada categoria i tipus de vehicle que circula. Atesa la dificultat d'aquest procediment, es pot optar per simplificar el complex parc de vehicles (diferents tipus de turismes, de motos, de ciclomotors, de furgonetes, de camions, d'autobusos, etc.) en funció de la disponibilitat de dades.

Amb aquestes dades i els factors d'emissions de contaminants dependents de cada tipus de vehicle i velocitat corresponents (EMEP Corinair) es pot obtenir, per a un període de temps concret, els nivells d'emissions de cada contaminant per a cada carrer o tram de carretera analitzat. La fórmula bàsica per estimar les emissions en calent, usant els factors d'emissió obtinguts empíricament és:

Emissions per període de temps [g] = Factor d'emissió [g/km] x Nombre de vehicles [veh.] x distància recorreguda pel període de temps [km/veh.]

Pels escenaris de futur s'ha de considerar l'antiguitat dels vehicles en funció de l'any dels escenaris analitzats, així com l'evolució de la tecnologia del motor amb el compliment de les directives europees.

D'aquesta manera s'ha de tenir en compte la progressiva substitució dels combustibles derivats del petroli per biocarburants; la millora d'eficiència dels combustibles; i també les reduccions de sofre i plom en el seu contingut.

Es preveu que els nivells d'emissió de contaminants seran significativament menors que els calculats (especialment pel que fa al diòxid de sofre -SO₂- i al diòxid de carboni -CO₂) si no es tenen en compte aquests factors.

Pel càlcul del nombre de vehicles per quilòmetre s'ha emprat els càlculs corresponents a la nova demanda del nou recinte i s'ha estimat una distància mitjana de desplaçament i la velocitat mitjana de desplaçament a partir d'estudis de l'entorn.

El resultat és el següent:

Escenaris	Veh* km	Veh * h	Vel. Mitjana
Actual	288.930,60	9.794,26	29,50 km/h
Futur	294.008,40	10.575,84	27,80 km/h

Escenaris actual i futur de vehicles, km recorreguts i velocitat mitjana

Amb l'increment de demanda, hi ha un increment a la xarxa de vehicles per quilòmetre recorregut, tot i que no és gaire elevat.

Distribució del trànsit a l'àmbit d'estudi

A partir d'estudis similars a la zona es poden obtenir el nombre de vehicles per quilòmetre.

	Veh * Km	%
Cotxes	212.833	72,39%
Bus urbà	5.498	1,87%
Motos	44.366	15,09%
Mercaderies Lleugers	30.106	10,24%
Mercaderies pesants	1.205	0,41%
TOTAL	294.008	100,00%

Veh * Km	Turismes	Bus urbà	Motos	Mercaderies lleugers	Mercaderies pesants	TOTAL
Escenaris	72,39%	1,87%	15,09%	10,24%	0,41%	100,00%
Actual	209.156,86	5.403,00	43.599,63	29.586,49	1.184,62	288.930,60
Futur	212.832,68	5.497,96	44.365,87	30.106,46	1.205,43	294.008,40

Distribució del trànsit per tipologia

Un cop obtingut el nombre de vehicles per quilòmetre de cada classe, s'ha fet la mateixa simplificació per al càlcul dels diferents tipus de contaminants atmosfèrics derivats del trànsit en els dos escenaris.

Així doncs, s'ha considerat que els turismes mitjans tenen motor de benzina (entre 1,4 i 2 litres) i compleixen la legislació Euro II i motors dièsel (< 2,0 litres) que també compleixen la legislació Euro II.

Aplicant la velocitat mitjana de recorregut en cada escenari als diferents tipus de vehicles s'obté el valor dels factors d'emissió dels diferents tipus d'emissions en g/km (veure taules següents).

29,50 km/h	Euro II	Euro II	Euro III	4 strokes	Euro V	Euro II	Euro II
Factors d'emissió	enzina 1,4 i 2	Diesel < 2 l.	enzina < 3,5	< 250 cc	Autobusos	3,5 - 7,5 tn	16 - 32 tn
CO	2,697	0,645	3,7	28,851	0,981	1,978	1,798
NOx	0,126	0,83	0,098	0,103	3,812	1,877	6,335
VOC	0,049	0,103	0,041	2,429	0,466	1,463	1,254
SOx	0,08	0,242	0,116	0,029	1,282	0,442	1,291
PM	0	0,08	0	0	0,035	0,169	0,249
Carburant	80,444	60,499	115,64	29,449	320,453	110,529	322,869

Factors d'emissió en g/km

Factors de contaminació per tipologia de vehicle

El producte dels factors d'emissió pels vehicles per quilòmetre recorreguts donen com a resultat que les emissions de contaminants atmosfèrics i el consum de combustible. El sector de desenvolupament no influirà significativament en l'augment d'emissions.

Emissions	Actual	Ampliació	Variació	Variació
CO	1,65947	1,68864	0,02916	1,76%
NOx	0,17121	0,17421	0,00301	1,76%
VOC	0,15582	0,15856	0,00274	1,76%
SOx	0,07697	0,07833	0,00135	1,76%
PM	0,03961	0,04030	0,00070	1,76%
Carburant	19,45785	19,79981	0,34196	1,76%

Emissions en tones diàries

Càlcul d'emissions generades per la nova activitat

11. PROPOSTES

Per tal de d'adequar la mobilitat de l'entorn de l'àmbit d'estudi als criteris d'accessibilitat i seguretat establerts pel Decret 344/2006, s'han realitzat propostes de millora per cadascun dels mitjans de transport disponibles.

11.1. Mobilitat de vianants

- Proveir d'il·luminació l'entrada principal de l'àmbit d'estudi, per tal d'assegurar una mobilitat segura dels vianants.
- Proveir de mobiliari urbà, com ara bancs i papereres, l'entorn de l'àmbit d'estudi per assegurar una mobilitat confortable dels vianants.
- Voreres accessibles als voltants de les parcel·les a urbanitzar dins del projecte i en la reserva viària, amb un espai mínim d'1,8 metres lliures, tal com especifica l'Ordre TMA/851/2021. El projecte planteja unes voreres amb una amplada de 3 metres a l'Av. del Pla de Maset i unes de 5 metres davant del carrer de Torremolinos. Les noves voreres al nord de l'Av. Carles Buïgas s'espera que siguin remuntades amb la finalitat de contenir les aigües. Tot i això, es proposa actuar en el tram del carrer de Torremolinos sense vorera actualment, on l'Ajuntament de Salou ha iniciat els tràmits administratius necessaris per a la futura instal·lació d'una vorera. Igualment, actuar en aquelles voreres que mostrin característiques més desfavorables, les quals es detallen al següent plànol.

En aquest cas, els passos de vianants hauran de ser rebaixats i adaptats, garantint l'accessibilitat i la seguretat per a tots els usuaris, especialment persones amb mobilitat reduïda i discapacitat visual. Hauran de comptar amb una inclinació suau i sense esglaons, juntament amb una senyalització clara i contrastada. A més, han d'evitar obstacles que dificultin el pas i, en vies de trànsit intens, és recomanable complementar-los amb elements de seguretat addicionals com sistemes acústics o zones de refugi.

Per tant, atenent les característiques dels passos de vianants de l'entorn, es proposa intervenir en aquells situats a l'avinguda de Pompeu Fabra i al carrer de Torremolinos, dins l'àmbit d'estudi. En total, s'ha previst actuar en quatre passos de vianants, tot i que dos d'ells, ubicats al carrer de Torremolinos, ja compten amb accessibilitat en un dels seus extrems.



Proposta d'actuacions sobre la xarxa de vianants

11.2. Mobilitat en bicicleta i VMP

- Garantir la continuïtat dels carrils bici existents mitjançant la seva connexió amb punts estratègics amb l'objectiu de fomentar la intermodalitat en els desplaçaments. Es recomana prioritzar la implementació de carrils bici segregats i ubicats a la calçada sempre que sigui possible, per tal de millorar la seguretat i l'eficiència de la mobilitat ciclista. L'Ajuntament de Salou ha iniciat els tràmits administratius necessaris per a la futura instal·lació d'una vorera i un carril bici al carrer de Torremolinos.
- Realitzar una campanya d'informació destinada a visitants, residents i treballadors de la zona amb l'objectiu de promoure l'ús dels mitjans de transport actius (compartit amb la mobilitat a peu).
- Senyalitzar en calçada el pas de bicicletes en els itineraris aconsellats per entrar i sortida de l'àmbit i connectar amb la resta del municipi. Senyalització vertical i horitzontal per ciclistes.
- Incorporar aparcaments per a bicicletes. El Decret 344/2006 determina que cal instal·lar 40 places d'aparcament per a bicicletes.



Exemple d'ancoratge per a bicicletes



Proposta xarxa ciclista

11.3 Mobilitat en transport públic

- Incorporar encaminaments per a persones amb visibilitat reduïda a les 5 parades de bus interurbà de l'entorn de l'àmbit d'estudi.
- Es proposa la instal·lació de marquesines a les parades de bus urbà i interurbà que disposin d'una amplada útil suficient a les voreres, garantint que la seva col·locació no comprometi l'accessibilitat ni interfereixi en la funcionalitat de l'espai públic. En aquest sentit, i d'acord amb l'anàlisi de les característiques de les parades de l'entorn, es planteja instal·lar una marquesina a la parada situada a l'avinguda de Pompeu Fabra amb el carrer de Carles Buigas. A més, es proposa estudiar la viabilitat d'instal·lar-ne una altra a la parada de l'avinguda de Pompeu Fabra, en una ubicació prèvia a la zona

d'estacionament de l'autobús, aprofitant l'amplada de la vorera en aquest punt.

- Realitzar una campanya informativa per a visitants, residents i treballadors de l'entorn sobre l'oferta de transport públic de l'entorn de l'àmbit d'estudi, amb l'objectiu de promoure l'ús d'aquests mitjans de transport.
- El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) té previst en el futur la unificació amb tramvia de diferents municipis del Camp de Tarragona, fet que milloria molt les connexions amb els municipis veïns com Tarragona, Reus, Vila-seca, Cambrils i Salou.

11.4 Mobilitat en vehicle privat

Per donar compliment als criteris de reserva d'aparcament per a vehicles elèctrics i PMR s'ha tingut en compte el Decret 1053/2014 i el Decret 29/2021 de la Generalitat de Catalunya, que recomanen la reserva d'1 plaça per a vehicles elèctrics i 1 plaça PMR per cada 40 places d'aparcament. Càlcul de la reserva de places per a vehicle elèctric i PMR segons la previsió del projecte d'aparcament:

La previsió d'aparcament del present EAMG és de 135 places per a turismes i motos, corresponent a la demanda d'aparcament en dissabte en hora punta, entre les 18:00h i les 19:00h. Càlcul de la reserva de places per a vehicle elèctric i PMR segons la demanda:

En el cas de l'aparcament públic, el Decret 1053/2014 exigeix un mínim d'una plaça cada 40. En aquest cas, el equip redactor del projecte bàsic ha inclòs 25 places per vehicle elèctric (superant el mínim exigit) i 18 per PMR.

- Reservar 25 places d'aparcament per a vehicles elèctrics, correctament adequades i senyalitzades, a l'interior del nou equipament. 4 places per vehicle elèctric seran accessibles.
- Reservar 18 places per PMR a les proximitats dels accessos principals.

12. PRESSUPOST

Finalment, es presenta el pressupost aproximat que haurà d'assumir el promotor per adaptar la zona a una mobilitat accessible i segura. Tant les unitats com el cost de cadascuna de les propostes són aproximades.

Les propostes relatives al vehicle privat, incloent la incorporació de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i per a vehicles elèctrics, estan incloses en el projecte a desenvolupar. No obstant això, es fan mencions d'aquestes dins dels pressupostos estimats.

	Propostes	Unitats	Preu Unitari	TOTAL cost
A peu	Instal·lació d'enllumenat elèctric per a vianants	10,0 u.	650 €	6.500,00 €
	Instal·lació de mobiliari urbà per a vianants (papereres)	10,0 u.	120 €	1.200,00 €
	Instal·lació de mobiliari urbà per a vianants (bancs)	10,0 u.	560 €	5.600,00 €
Bicicleta i VMP	Senyalització per a bicicletes i VMP	5,0 u.	500 €	2.500,00 €
	Instal·lació d'estacionament per a bicicletes i VMP - 1ª fase	40,0 u.	115 €	4.600,00 €
Transport públic	Campanya informativa del transport públic	2,0 u.	1.500 €	3.000,00 €
	Instal·lació d'encaminaments per a persones amb visibilitat reduïda	5,0 u.	65 €	325,00 €
	Instal·lació de marquesines amb espai per seure	2,0 u.	1.000 €	2.000,00 €
Vehicle privat	Incorporació de places d'aparcament PMR*	18,0 u.	100 €	1.800,00 €
	Incorporació de places d'aparcament per a vehicles elèctrics*	25,0 u.	1.000 €	25.000,00 €
TOTAL			52.525,00 €	

Pressupost aproximat

EQUIP REDACTOR

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT DOYMO S.A

Desarrollo, Organización y Movilidad, S.A. (D.O.yMO, S.A.)

c. Diputació, 238, 2º 8ª

08007 Barcelona

DAVID SOLER GRIMA

Director de projectes, DOYMO S.A.

Enginyer d'Obres Públiques

MERITXELL SIMÓ LÓPEZ

Geògrafa

JOSU DEL CAMPO ECHEVERRÍA

Geògraf

NATIVIDAD ALONSO HORMIGO

Delineant



77629138K

DAVID SOLER

(R: A61722740)

Firmado digitalmente

por 77629138K

DAVID SOLER (R:
A61722740)

Fecha: 2025.05.29
11:49:43 +02'00'

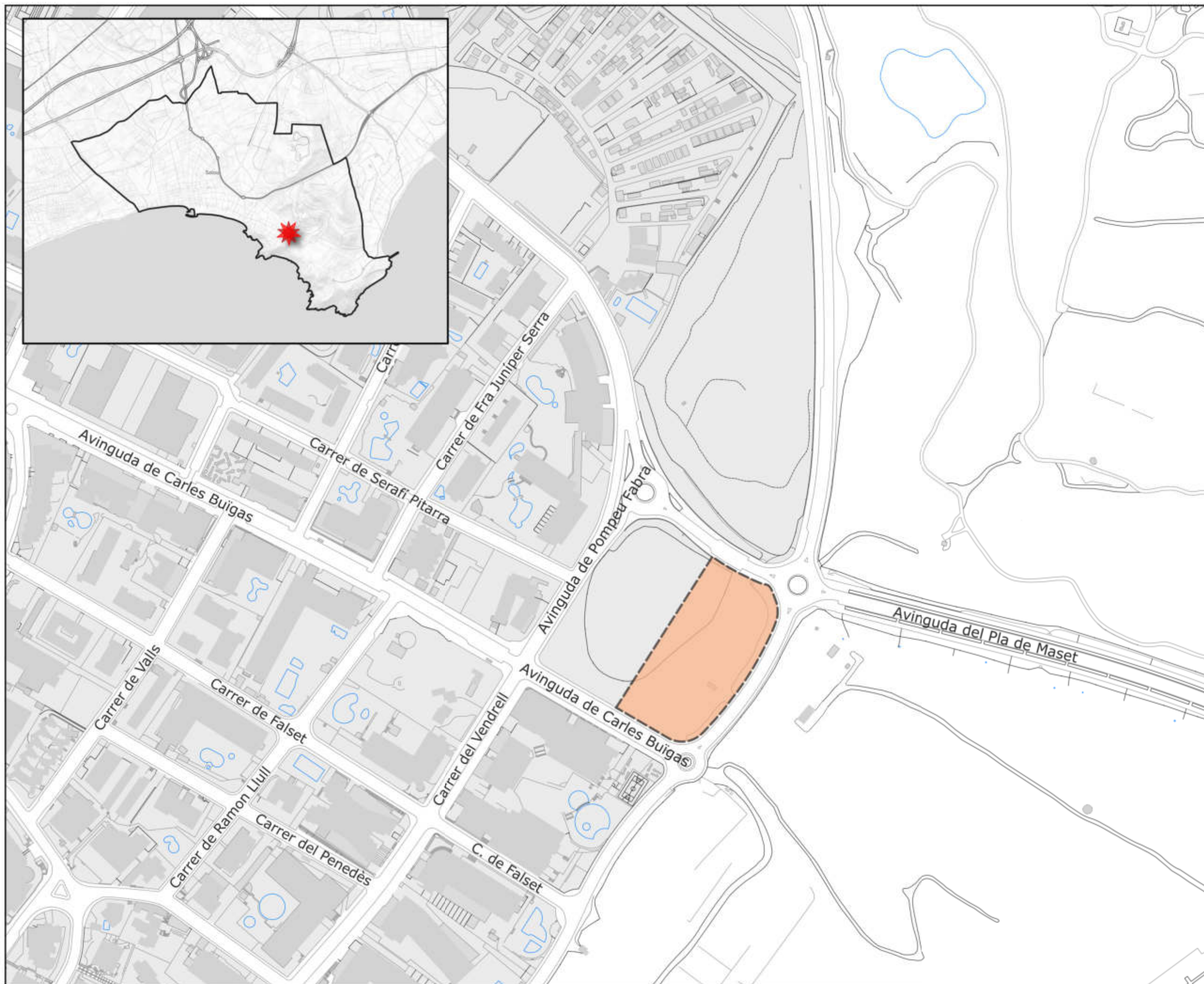
David Soler Grima

Enginyer d'Obres Publiques

Núm. Col. 18677

Maig de 2025

ANNEX I: PLÀNOLS



Núm. planol

—

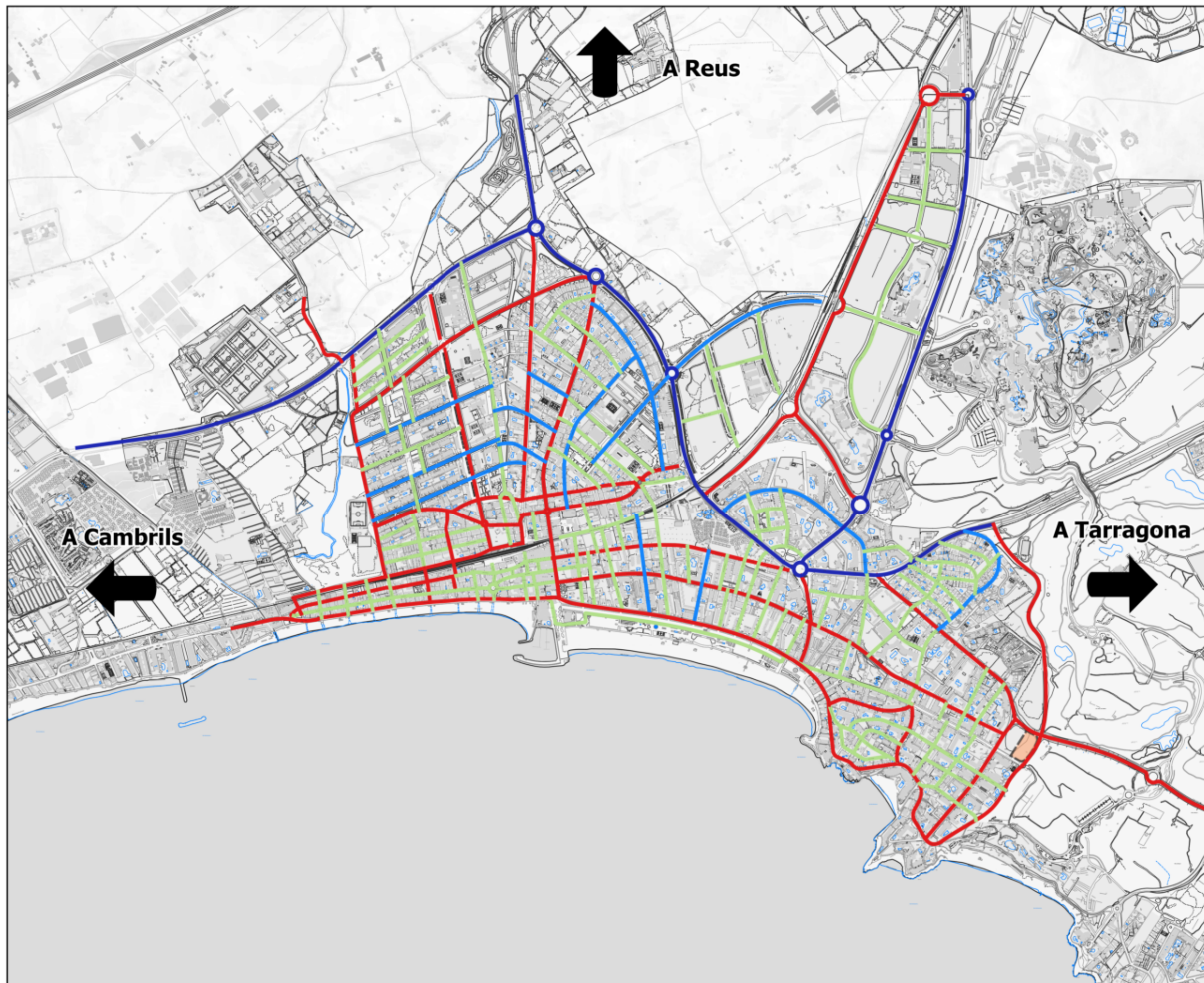
EAMG Salou



Situació de l'àmbit d'estudi

FEBRER 2025





- Jerarquia viària**
- Xarxa interurbana d'accès
 - Xarxa primària
 - Xarxa secundària
 - Xarxa veïnal
 - Àmbit d'estudi

A Cambrils

A Reus

A Tarragona

Escala

Núm. plànol

A3 1:15000

1.2

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

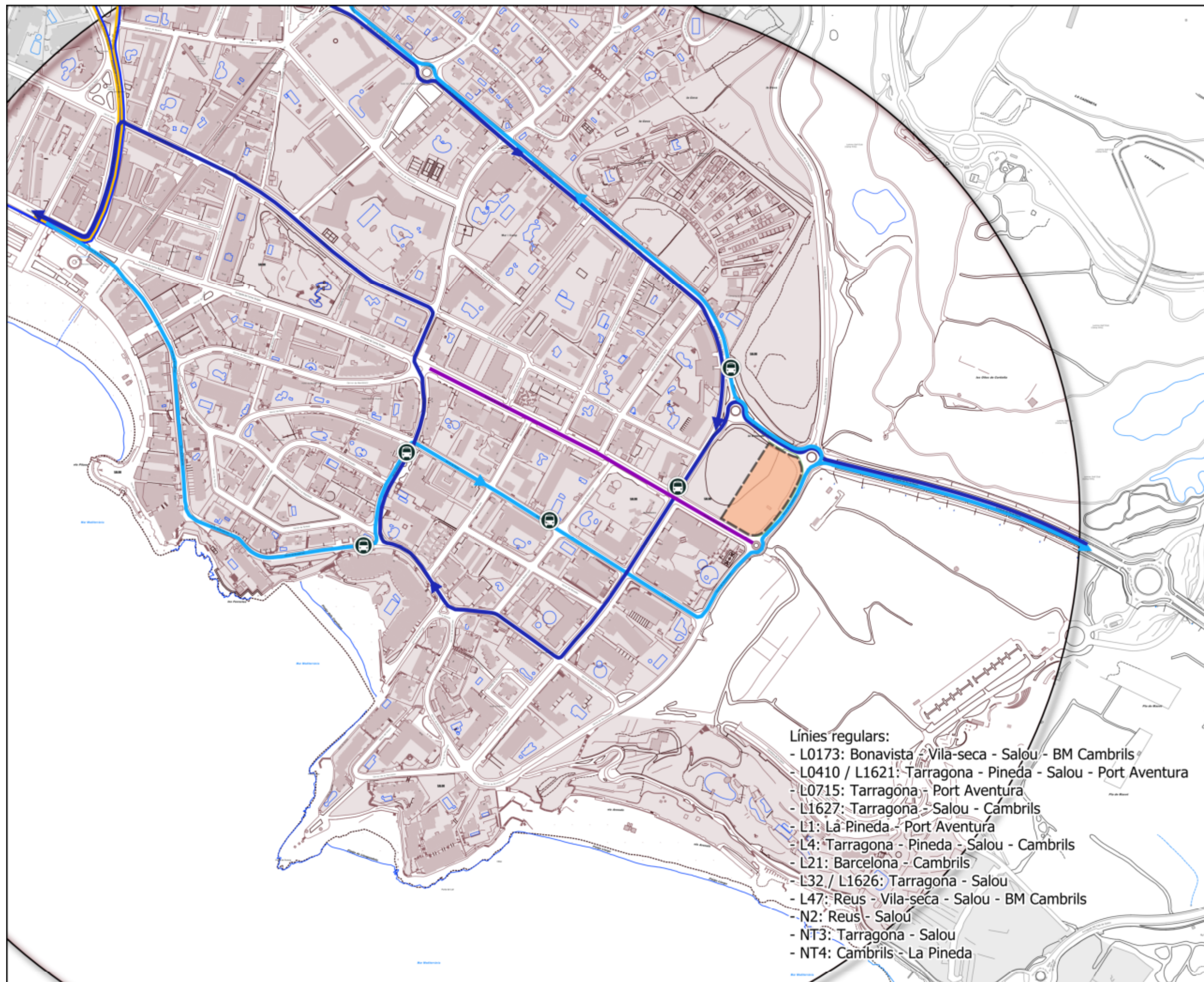
Jerarquia viària

Data

FEBRER 2025

Client

Ajuntament de Salou



Vianants

Amplada de voreres

Plataforma única

Transport públic

Parada autobús

Bus regular.
Direcció Cambrils

Bus regular.
Direcció Tarragona

Cobertura 750 m

Àmbit d'estudi



Escala

Núm. plànol

A3 1:5000

2

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

Cobertura de transport públic

Data

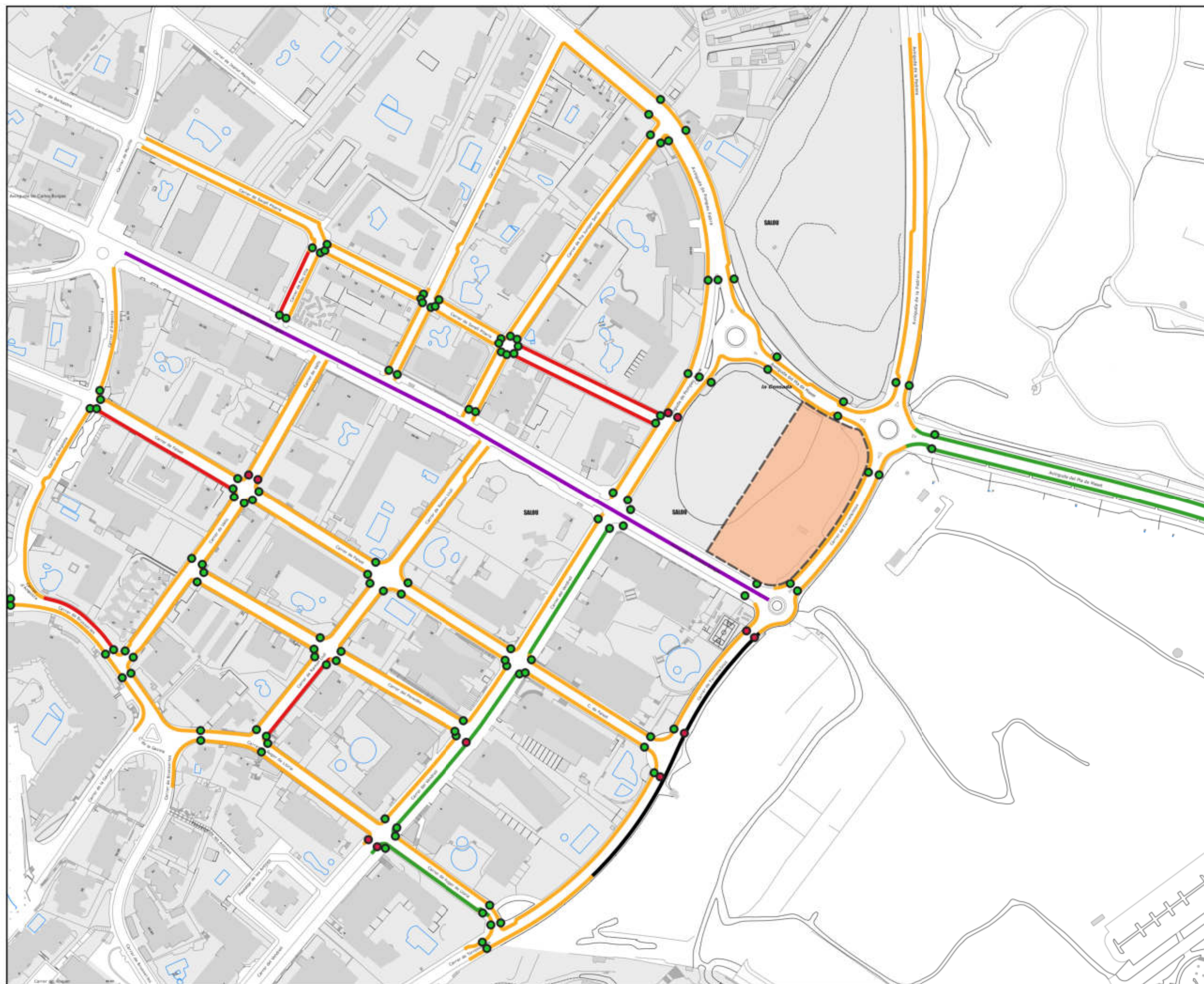
FEBRER 2025

Client

Ajuntament
de Salou

Línies regulars:

- L0173: Bonavista - Vila-seca - Salou - BM Cambrils
- L0410 / L1621: Tarragona - Pineda - Salou - Port Aventura
- L0715: Tarragona - Port Aventura
- L1627: Tarragona - Salou - Cambrils
- L1: La Pineda - Port Aventura
- L4: Tarragona - Pineda - Salou - Cambrils
- L21: Barcelona - Cambrils
- L32 / L1626: Tarragona - Salou
- L47: Reus - Vila-seca - Salou - BM Cambrils
- N2: Reus - Salou
- NT3: Tarragona - Salou
- NT4: Cambrils - La Pineda



Vianants

Passos de vianants

- Rebaixats
- No rebaixats

Amplada de voreres

- Inferior a 0,9 m
- 0,9 - 1,8 m
- 1,8 - 2,4 m
- Sense vorera
- Plataforma única
- Àmbit d'estudi

Escala

A3 1:2500

Núm. plànol

3

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

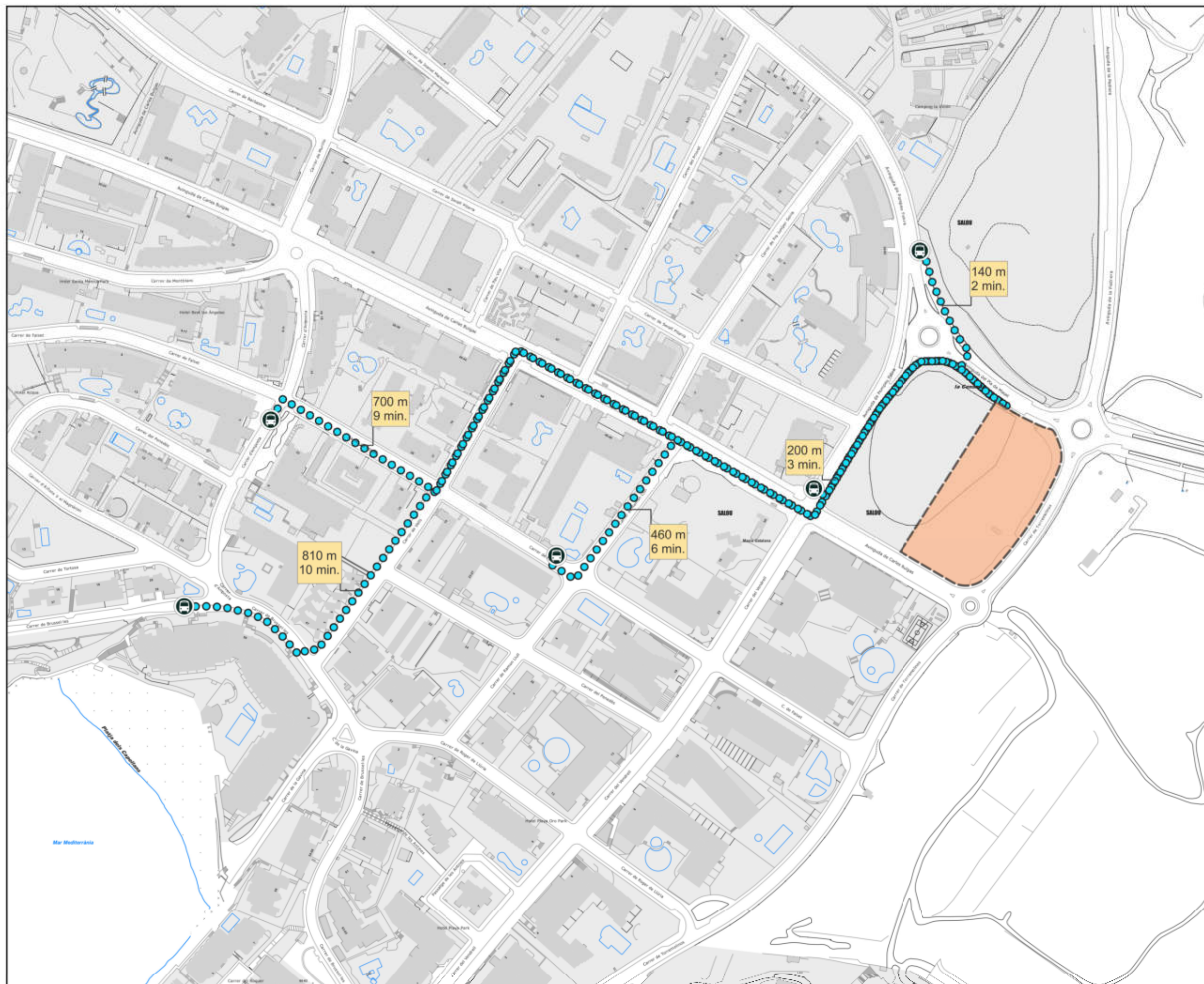
Accessibilitat de vianants de
l'àmbit d'estudi

Data

FEBRER 2025

Client

Ajuntament
de Salou



Transport públic

 Parada autobús

 Itineraris a peu

 Àmbit d'estudi



Escala

Núm. plànol

A3 1:2500

4

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

Principals itineraris a peu a
l'àmbit d'estudi

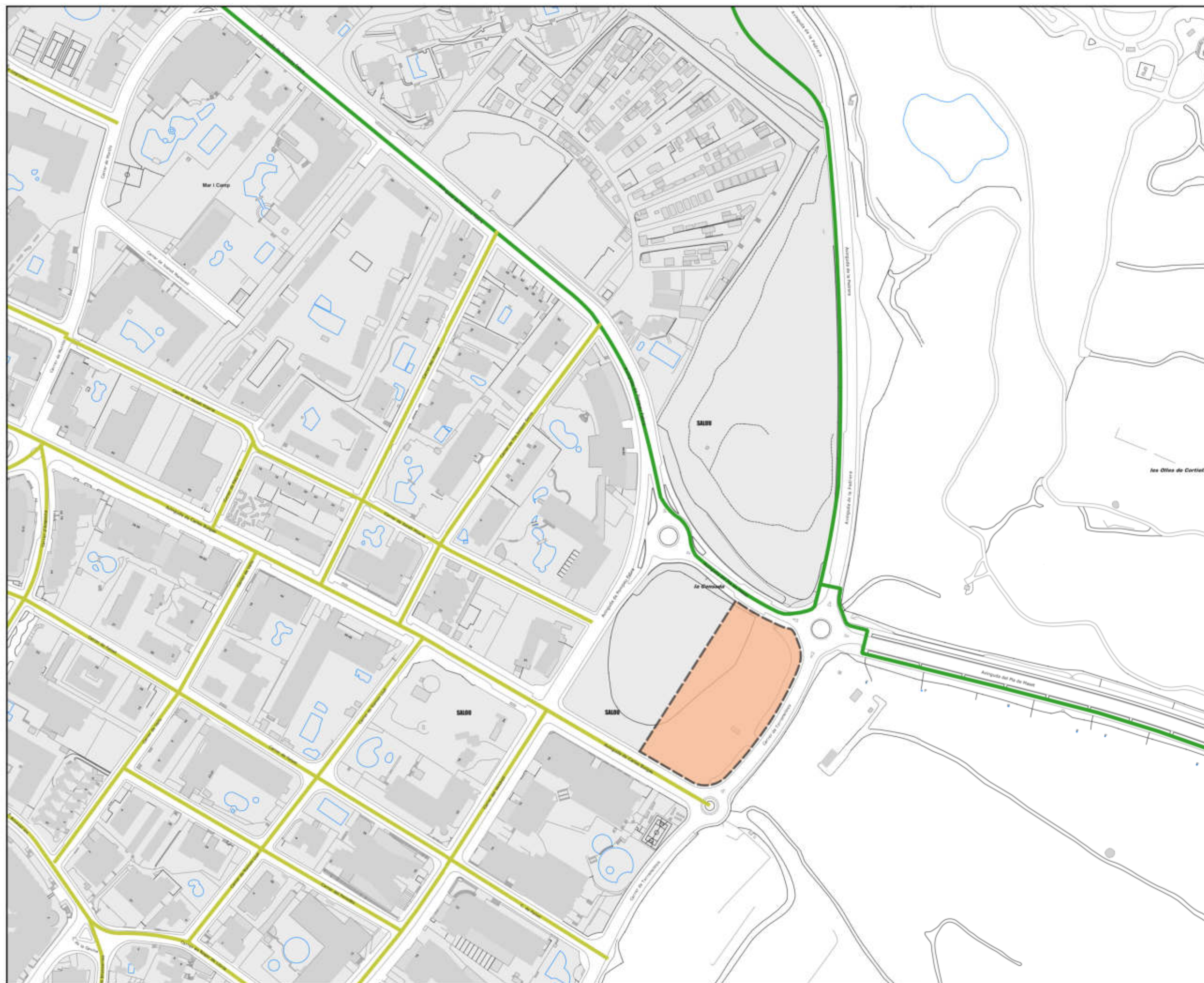
Data

FEBRER 2025

Client



Ajuntament
de Salou



- Xarxa ciclable
- Carril bici
 - Via ciclable
 - Àmbit d'estudi

Escala Núm. plànol
A3 1:2500 5

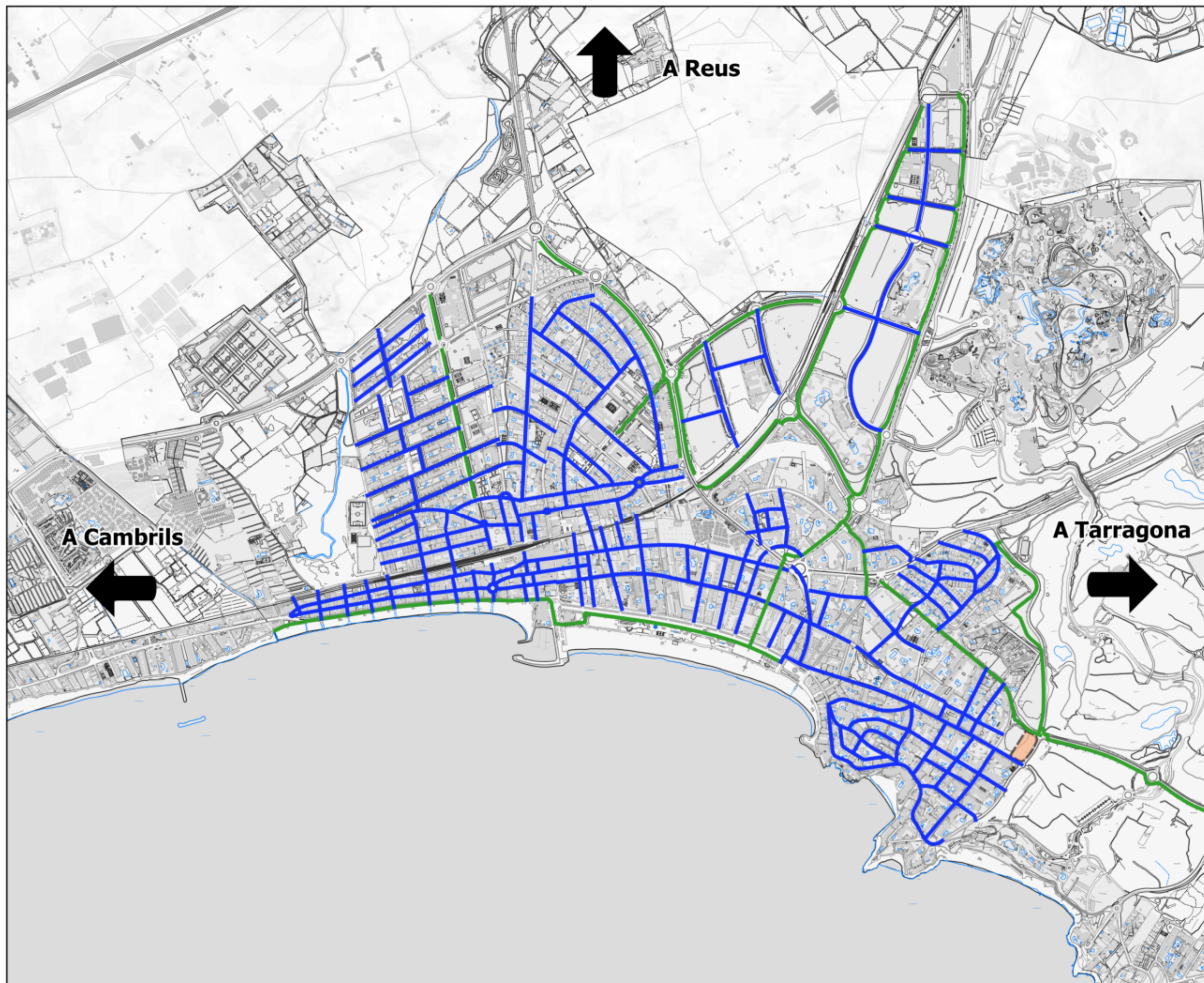
EAMG Salou

Autor:
DOYMO

Títol del Plànol
Xarxa ciclable

Data
FEBRER 2025

Client
 Ajuntament de Salou



- Carril bici
- Carril bici
- Via ciclable
- Àmbit d'estudi

A Cambrils

A Reus

A Tarragona



Escala

Núm. plànol

A3 1:15000

5.2

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

Xarxa ciclable

Data

FEBRER 2025

Client

Ajuntament de Salou



Velocitats

- Menys de 30 Km/h
- 50 Km/h
- Àmbit d'estudi

A Cambrils

A Reus

A Tarragona



Escala

Núm. plànol

A3 1:15000

5.3

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

Velocitats de la xarxa
ciclable

Data

FEBRER 2025

Client

 Ajuntament
de Salou



- Vianants**
- Amplada de voreres
- Plataforma única
- Aparcament**
- No regulat
 - Zona Blava
 - Càrrega i Descàrrega
 - Motos
 - PMR
 - Reserva
 - Il·legalitat
 - Àmbit d'estudi

Escala A3 1:2500

Núm. plànol 6

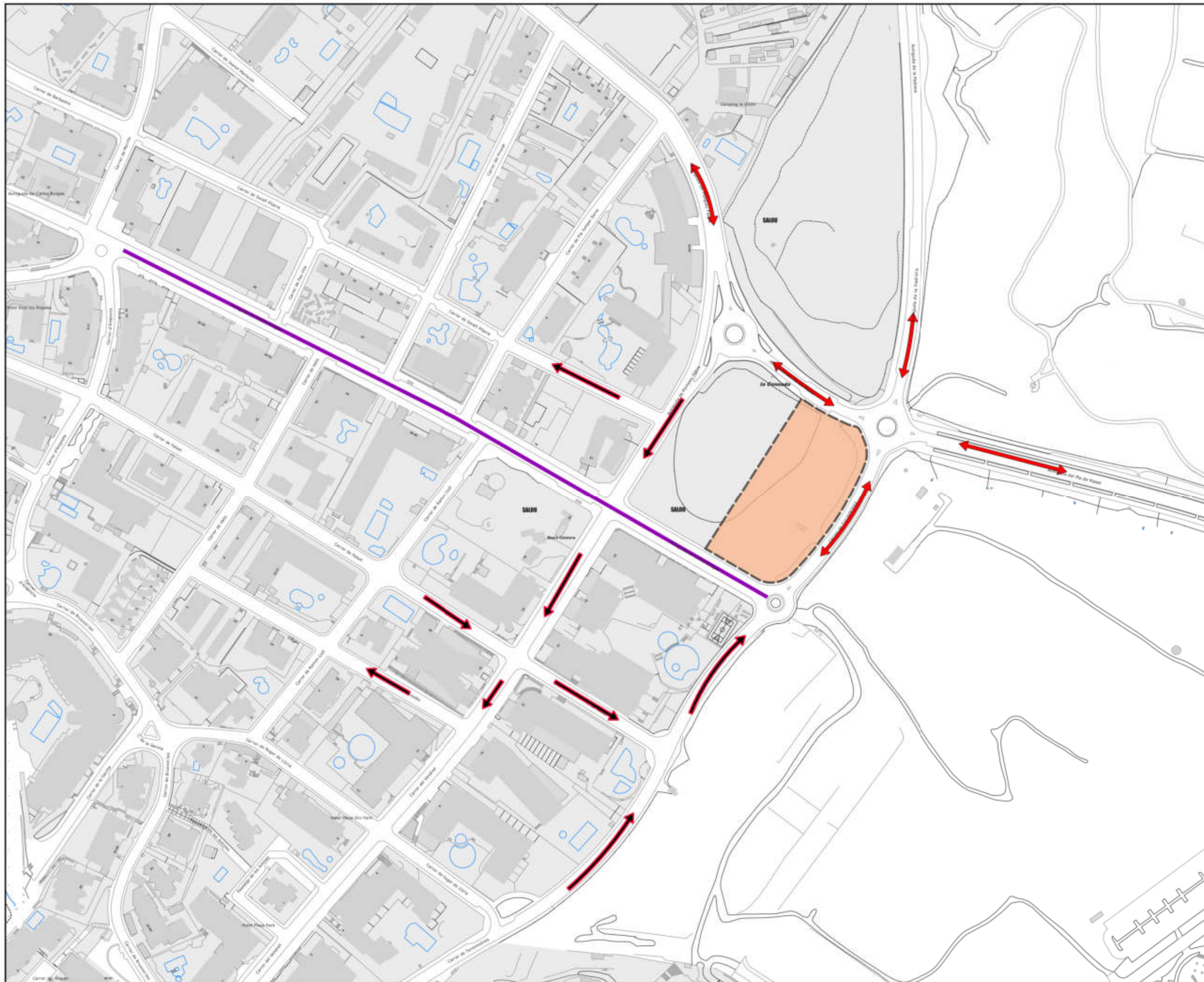
EAMG Salou

Autor: DOYMO

Títol del Plànol: Oferta d'aparcament

Data: FEBRER 2025

Client: Ajuntament de Salou



- Vianants
- Amplada de voreres
 - Plataforma única
 - Sentits de circulació
 - Únic
 - Doble
 - Àmbit d'estudi

Escala

Núm. plànol

A3 1:2500

7

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

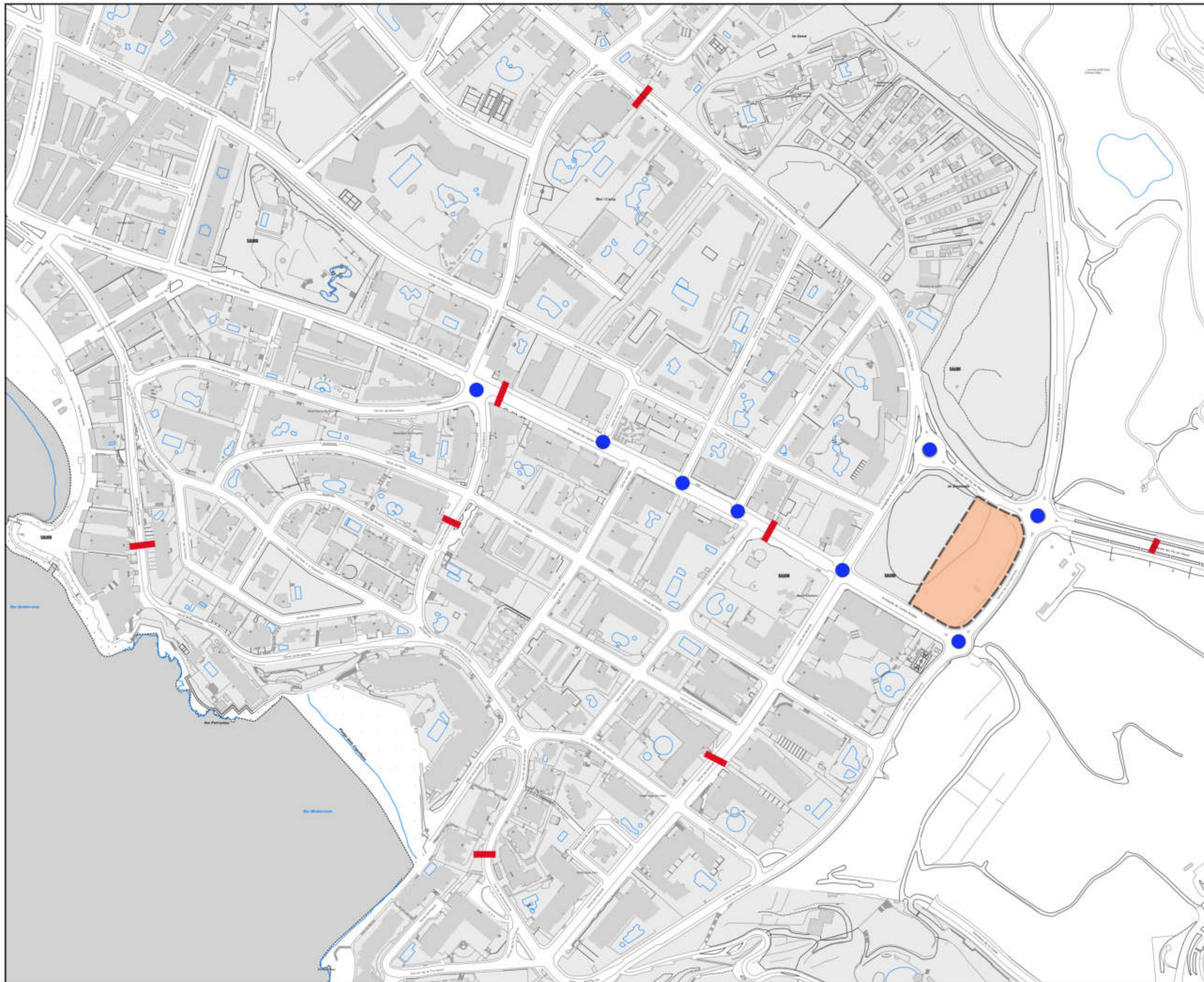
Sentits de circulació

Data

FEBRER 2025

Client

Ajuntament de Salou



- Aforaments**
-  Punts d'aforaments automàtics
 -  Punts d'aforaments manuals
 -  Àmbit d'estudi

Escala

A3 1:3500

Núm. plànol

8

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

Pla d'aforament

Data

FEBRER 2025

Client

 **Ajuntament de Salou**



Núm. planol

C

A3 1:2500

EAMG Salou

Autor:



Titol del Plànol

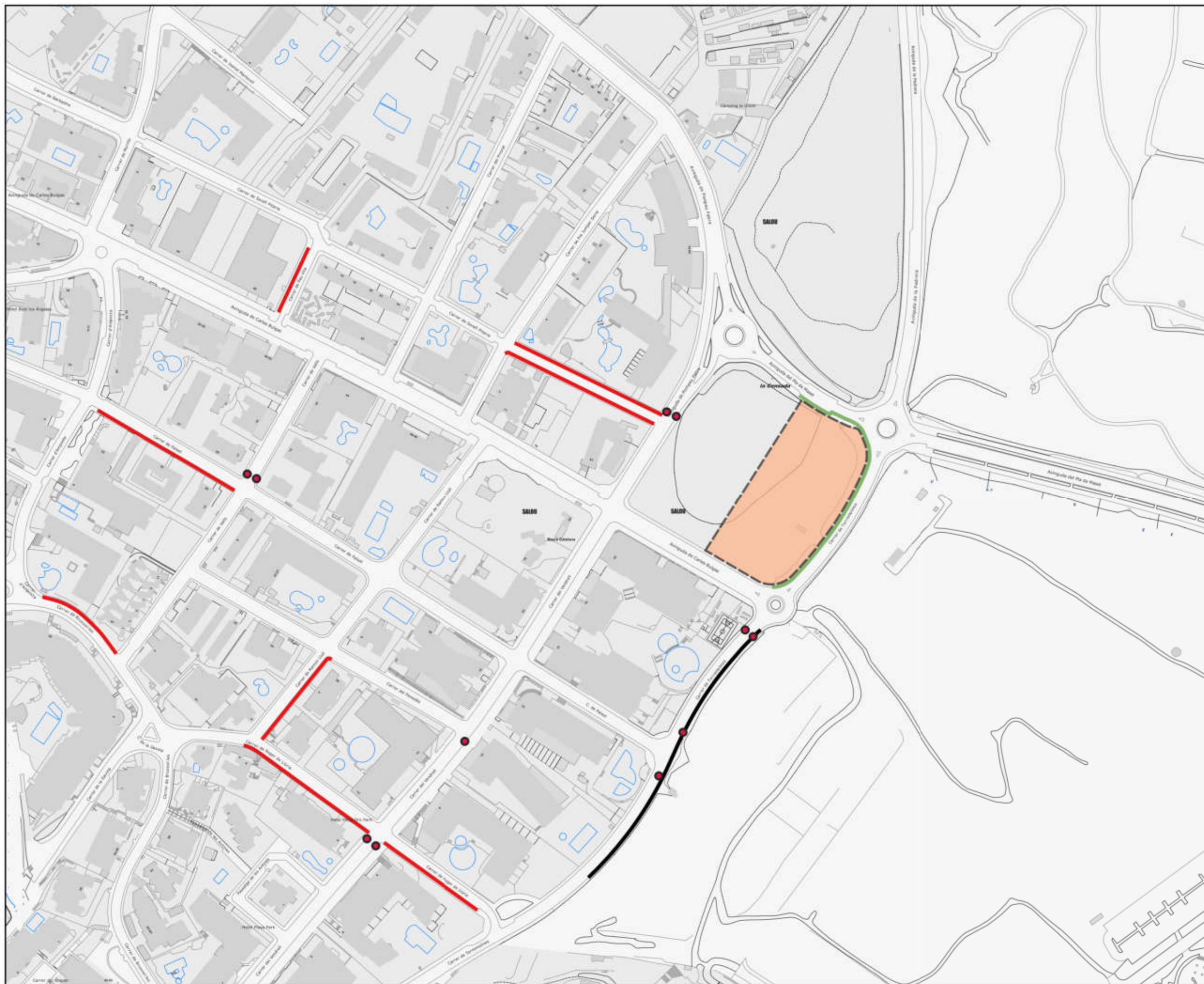
Entrades i sortides de l'àmbit d'estudi

Data

FEBRER 2025

Client





- Vianants**
- Passos de vianants
- No rebaixats
- Amplada de voreres
- Inferior a 0,9 m
 - Sense vorera
 - Proposta
 - Àmbit d'estudi

Escala

Núm. plànol

A3 1:2500

10

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

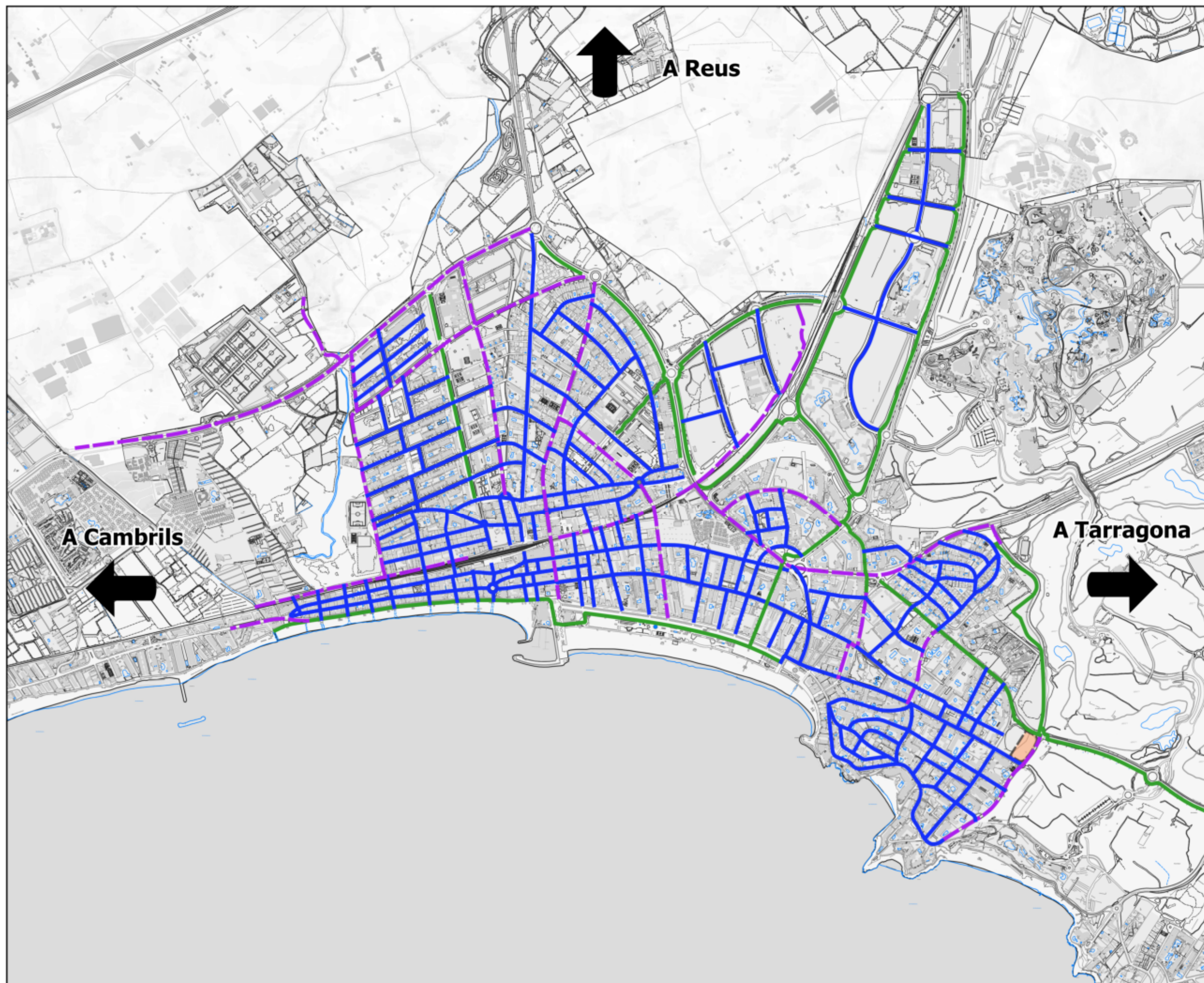
Proposta d'actuació sobre la xarxa de vianants

Data

FEBRER 2025

Client

Ajuntament de Salou



- Carril bici
- Carril bici
 - Futur carril bici
 - Via ciclable
 - Àmbit d'estudi

A Cambrils

A Reus

A Tarragona

Escala

Núm. plànol

A3 1:15000

11

EAMG Salou

Autor:

DOYMO

Títol del Plànol

Proposta de xarxa ciclable

Data

FEBRER 2025

Client

Ajuntament de Salou