

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA CONVOCATORIA DEL PROCEDIMIENTO DE CONCURRENCIA PARA LA «CONCESIÓN DE USO PRIVATIVO DE LA PARCELA SITA EN C/ JUAN MIEG, 13 PARA SU USO COMO ESTACIÓN DE RECARGA DE BATERÍAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS»

1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DE LA CONVOCATORIA.

El tráfico rodado es la principal fuente emisora de contaminantes perjudiciales para la salud (principalmente óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión) además de ser responsable de buena parte de las emisiones de gases efecto invernadero en el ámbito de la ciudad de Madrid.

Las estrategias de promoción de una movilidad sostenible en el ámbito de la ciudad contemplan el desarrollo de actuaciones que permitan fomentar la renovación del parque circulante promocionando la utilización de tecnologías cero emisiones contaminantes. El desarrollo de una red de recarga de oportunidad en espacios de acceso público, que permita impulsar la utilización de vehículos eléctricos tanto en usos profesionales como en uso privado, es uno de los principales objetivos del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad en materia de mejora de la calidad ambiental de la ciudad.

De este modo, la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental «Madrid 360» contempla como eje de actuación la preparación de la infraestructura de recarga de baterías de vehículos eléctricos a través de la incorporación de puntos de recarga en zonas estratégicas, identificando como proyecto impulsor la creación de una red de recarga rápida de acceso público.

La creación de la red de recarga rápida de oportunidad de acceso público, entendida como aquella compuesta por puntos de recarga con capacidad para entregar la electricidad al vehículo a una potencia igual o superior a 50 kW, tiene tres ámbitos de actuación diferenciados:

- Puntos de recarga en terrenos privados de libre acceso al público, para cuya creación el Ayuntamiento ha promovido, hasta la fecha, tres concursos para la suscripción de convenios de colaboración con entidades que reciben del Ayuntamiento equipos de recarga en cesión, durante cuatro años, a cambio de ofrecer su libre uso al público.
- Puntos de recarga en la vía pública, para lo que inicialmente se estableció una red demostrativa de 24 estaciones de recarga de titularidad municipal, con equipos de recarga propiedad del Ayuntamiento, que se gestiona mediante un convenio de colaboración suscrito con varias entidades que expirará el diciembre de 2024. Como continuación de esa actuación se pretende ampliar el número de estaciones y establecer el modelo de gestión definitivo de esa red, a través de la figura de la concesión demanial de la utilización de la vía pública para esta actividad a agentes privados.
- Creación de una «Red de estaciones de suministro cero emisiones», que consiste en la ejecución de hasta doce grandes centros de recarga de baterías de vehículos eléctricos, mediante puestos de carga rápidos y ultrarrápidos. Estos centros deberían



crear un corredor circular en el municipio de Madrid de infraestructura de recarga rápida o ultrarrápida, que permita vertebrar no sólo las vías urbanas de especial relevancia sino también, por su proximidad, las vías interurbanas que conectan Madrid con el resto de la corona metropolitana.

La actuación que ocupa a este informe se encuadra en el último de esos tres tipos de actuaciones.

Tal y como se describirá en el punto de análisis jurídico de esta memoria, se ha considerado que el modelo más adecuado de aprovechamiento de la parcela seleccionada para la actividad de recarga de baterías de vehículos eléctricos es la concesión demanial de las parcelas en que se ubicarán estas grandes estaciones de recarga de baterías, al no tratarse de un servicio propio del Ayuntamiento de Madrid, que tampoco tiene la condición expresa de servicio público, para el que se ha alcanzado un desarrollo tecnológico y una rentabilidad que permiten su asunción por parte de agentes privados si se solventa, a través de la concesión, el obstáculo que supone la dotación de suelo para esta actividad.

De este modo, de manera similar a lo ocurrido en el siglo pasado con el desarrollo de la red de estaciones de servicio de productos petrolíferos líquidos, en tanto que la proporción de vehículos eléctricos con respecto del parque circulante no aumente, es necesario facilitar localizaciones dentro del área urbana que ofrezcan seguridad de abastecimiento a los usuarios de vehículos eléctricos que, por cualquier motivo, deban hacer uso esporádico de la red pública para la recarga en lugar del punto de recarga dedicado que habitualmente utilicen para la recarga del vehículo.

La carencia de suelo privado de acceso público, apto para la provisión de servicios de recarga rápida de vehículos eléctricos, hace necesario identificar ubicaciones estratégicas que ofrezcan las condiciones necesarias para ofrecer servicios de recarga rápida, sobre todo en aquellos sectores, como el logístico y del transporte, que más contribuyen a la emisión de contaminantes por la circulación de sus vehículos.

Para la promoción y gestión de la «Red de estaciones de suministro cero emisiones», se han analizado dos alternativas:

1. Asunción de la prestación como una competencia propia del Ayuntamiento, mediante gestión directa, ya fuera a través de empresa pública o el propio Ayuntamiento.
2. Convocatorias para el aprovechamiento de determinadas parcelas, adecuadas por emplazamiento y capacidad de la red eléctrica en la zona, para la construcción y explotación por parte de agentes privados de grandes estaciones de recarga de batería de vehículos eléctricos.

Atendiendo al momento en que se encuentra la implantación del vehículo eléctrico en la movilidad urbana se considera un aspecto determinante que el modelo de gestión que se elija permita poner en funcionamiento la red lo antes posible para mitigar la incertidumbre de la accesibilidad de la recarga para determinados usuarios.



Sin embargo, existe incertidumbre en cuanto a la necesidad de permanencia en el tiempo de ese servicio por parte de las administraciones públicas puesto que, a semejanza de lo ocurrido con la red de estaciones de servicio de productos petrolíferos líquidos, la actividad resultará rentable a la iniciativa cuando se aumente el parque de vehículos eléctricos, en una ciudad densamente poblada como Madrid, por la densidad de potenciales usuarios por cada instalación.

De este modo, no se aprecia la conveniencia de adoptar este servicio como propio, dado que resultaría ineficiente crear una infraestructura administrativa dedicada a la gestión de ese servicio cuando es probable que no resulte necesaria la intervención de la administración para la prestación de este servicio en el medio plazo.

Además, la gestión del servicio directamente como propio por parte del Ayuntamiento supondría asumir el riesgo económico derivado de la prestación del servicio, tanto el debido a la incertidumbre en la utilización y, por tanto, la rentabilidad de las estaciones, como el inherente a la conservación y obsolescencia tecnológica de los equipos.

Por esos motivos, la figura de la concesión demanial solventa la mayor traba, el coste del suelo dedicado a la actividad en emplazamientos urbanos, con la que se encuentran los agentes privados actualmente para que los proyectos de implantación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en la ciudad sean rentables, sin comprometer el uso innecesario de recursos públicos, más allá de la utilización de la parcela por la duración establecida en la convocatoria, que no será superior a **veinte años** incluso incluyendo las posibles prórrogas.

2. ANÁLISIS JURÍDICO.

a. Competencia.

El Acuerdo de 29 de junio de 2023, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, es competente, a través de la **Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental**, en las siguientes materias:

- Promoción del desarrollo y ejecución de políticas y medidas para mejorar la calidad del aire y combatir el cambio climático en la ciudad de Madrid.
- Promoción del desarrollo de energías y combustibles alternativos menos contaminantes para el transporte.

En este sentido, es preciso destacar que la promoción de la movilidad eléctrica figura como medida prioritaria para la mejora de la calidad del aire y como estrategia para promover el uso de energías menos contaminantes en los siguientes instrumentos municipales de planificación:

- Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, que incluye un apartado dedicado a la electromovilidad en el que se establece el objetivo de «Impulsar la red de recarga rápida de acceso público: 65 puntos de recarga en 2020 y 150 en 2023».
- Hoja de Ruta hacia la Neutralidad Climática en 2050, que presta especial atención a los esfuerzos a realizar para reducir las emisiones del tráfico rodado.



- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la ciudad de Madrid, que incluye entre los doce proyectos tractores el denominado «Madrid Movilidad Eléctrica», que pretende complementar la red de recarga existente con estaciones de suministro con múltiples opciones de recarga (“hubs” de recarga o electrolinerías). Estos centros constituirán un corredor circular en el municipio de Madrid de infraestructura de recarga rápida o ultrarrápida, que permita vertebrar no sólo las vías urbanas de especial relevancia sino también, por su proximidad, las vías interurbanas que conectan Madrid con el resto de la corona metropolitana.

Para la promoción y gestión de la «Red de estaciones de suministro cero emisiones», se ha optado por la convocatoria de la concesión demanial para la construcción y explotación por parte de agentes privados de estaciones de recarga de baterías de vehículos eléctricos.

El órgano competente para otorgar la concesión es la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de conformidad con lo establecido en el artículo 127.1 f) de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificada por la Ley 57/2003, de 16 de Diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local, si bien, en virtud del **Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Urbanismo Medio Ambiente y Movilidad en su apartado 3º, punto 6.3 c** recae en el **Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, sin perjuicio de posteriores delegaciones o avocaciones que pudieran realizarse**, cuando se trata de concesiones dentro del ámbito de sus competencias materiales.

Las competencias materiales del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, tal y como se detalla en el punto 2 del Acuerdo de 29 de junio de 2023, incluyen, entre otras, las competencias ejecutivas en materia de gestión y vigilancia de la movilidad, transportes y aparcamientos, calidad ambiental y sostenibilidad, planificación de la movilidad y planificación y ejecución de las infraestructuras urbanas de la movilidad y del transporte, así como el patrimonio municipal del suelo.

Tal y como se ha indicado con anterioridad, la creación de una infraestructura de recarga rápida de oportunidad de baterías de vehículos eléctricos es una medida necesaria para el desarrollo de la movilidad eléctrica que, a su vez, es una de las principales herramientas recogidas en los instrumentos municipales de planificación y en las ordenanzas, en especial la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad, y la Ordenanza Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, para la mejora de la calidad del aire, a través de la reducción de emisiones contaminantes locales, y para la sostenibilidad ambiental del sector del transporte, gracias a porcentaje creciente de origen renovable de la energía eléctrica nacional.

b. Procedimiento de otorgamiento.

En el artículo 86 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP) se contempla que el uso privativo del dominio público esté sujeto a autorización, si se trata de su ocupación por bienes desmontables o muebles por una



duración inferior a 4 años, o a concesión cuando se trate de instalaciones fijas o con aprovechamiento que supere los cuatro años de duración.

Dada la naturaleza fija de las estaciones de recarga de baterías de vehículos eléctricos y la duración prevista de la concesión, superior a cuatro años, el uso privativo de la parcela situada en c/ Juan Mieg, 13 para su explotación debe estar amparado por una concesión administrativa.

Esta concesión se califica como concesión demanial de dominio público, conforme con el artículo 93.1 de la LPAP por lo que queda excluida del ámbito de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), de conformidad con su artículo 9, rigiéndose por sus pliegos y la legislación patrimonial y aplicándose los principios de la legislación de contratación para resolver las dudas y lagunas que pudieran presentarse, siendo de aplicación los principios de la normativa contractual pública (artículos 4 y 9 de la LCSP).

Tal y como se dispone en los artículos 93 y 96 de la LPAP, el procedimiento para el otorgamiento de la concesión seguirá el régimen de concurrencia y se inicia, en este caso, de oficio, con el fin último de mejorar la calidad del aire de la ciudad y de contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero mediante la promoción de la utilización del vehículo eléctrico en la ciudad de Madrid.

En los pliegos que regirán la convocatoria se prevé su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y el otorgamiento de un plazo de treinta días a los interesados que quieran formular sus solicitudes.

La duración de la concesión, será de **quince años**, tal y como se justifica en la Memoria económica que forma parte del expediente, por ser el mínimo plazo necesario para rentabilizar las inversiones. Se prevé no obstante la posibilidad de una prórroga de cinco años en atención a las posibles desviaciones que se puedan producir sobre las previsiones tenidas en consideración al elaborar el estudio económico tanto de la evolución real de los precios de la energía eléctrica como de la penetración efectiva del vehículo eléctrico en el parque de vehículos circulante.

Se considera la fijación de un canon fijo anual, con un importe fijo de **0 €/año** hasta el 31 de diciembre de 2029, licitable al alza, a partir de la anualidad de 2030, para adecuarse a la menor utilidad económica inicial asociada a un escenario de demanda bajo, al estar el parque de vehículos eléctricos en crecimiento, y a la previsión de incremento de la utilización de este tipo de infraestructuras a partir del transcurso de la mitad del plazo de duración de la concesión.

Igualmente se considera un canon variable anual, licitable al alza, determinado por el consumo de energía eléctrica del punto de suministro en alta tensión de la parcela, con un importe de partida de 0,05 €/kWh.

En los pliegos se establecerán, además de determinadas condiciones relativas a las características técnicas de las instalaciones y a la calidad y continuidad de la prestación del servicio:



- a) El régimen de uso de la parcela para la recarga de baterías de vehículos eléctricos y otras actividades compatibles con el régimen concesional (servicios logísticos inteligentes tipo armario de recogida de mercancías, servicios auxiliares del automóvil) así como servicios complementarios a los usuarios de la estación de recarga (restauración, zona comercial, espacios de descanso o habilitados para el teletrabajo, etc.)
- b) El régimen económico a que queda sujeta la concesión, mediante un canon fijo anual hasta el 31 de diciembre de 2029, con un importe de 0 €, licitable al alza a partir de ese momento, y uno variable anual, licitable al alza, determinado por el consumo de energía eléctrica del punto de suministro en alta tensión de la parcela, con un importe de partida de 0,05 €/kWh.
- c) La garantía definitiva, del 5 % del valor del dominio público a ocupar y el presupuesto de las obras a realizar de la inversión recogida en la memoria económica, según lo dispuesto en el artículo 91 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado mediante el Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio.
- d) La asunción de los gastos de conservación y mantenimiento, impuestos, tasas y demás tributos, así como el compromiso de devolver la parcela en el estado en que se recibe.
- e) El compromiso de previa obtención a su costa de cuantas licencias y permisos requiera el uso del bien o la actividad a realizar sobre el mismo.
- f) La asunción de la responsabilidad derivada de la ocupación, con mención, de la obligatoriedad de formalizar la oportuna póliza de seguro, aval bancario, u otra garantía suficiente.
- h) La reserva por parte Ayuntamiento de inspeccionar la parcela para garantizar que es usada de acuerdo con los términos de la autorización.
- i) El plazo, de quince años, y régimen de prórroga, de cinco años, y subrogación que, en todo caso, requerirá la previa autorización.
- j) Las causas de extinción.

El mayor interés y utilidad pública de las solicitudes que se reciban se valorará de acuerdo con los criterios que se indican en el Pliego de Prescripciones Administrativas Particulares y que, de manera resumida, serán:

- La cuantía del canon, al alza, respecto del mínimo calculado por la administración y recogido en el pliego.
- La capacidad de los equipos de recarga de suministrar la electricidad a mayor potencia respecto del mínimo exigido, lo que ofrece la posibilidad de disminuir el tiempo de recarga.
- La ejecución de instalaciones de producción de energía eléctrica fotovoltaica en la parcela.



La Ordenanza 6/2022, de 26 de abril, de Licencias y Declaraciones Responsables Urbanísticas del Ayuntamiento de Madrid (OLDRUM), en su artículo 3.1 define como «Actuación urbanística» a la realización conjunta o separada de actos de uso del suelo, subsuelo, vuelo, construcción y edificación, así como la implantación y el desarrollo o modificación de actividades previstos en la normativa urbanística.

Asimismo, el artículo 19.2 OLDRUM establece que *“Las actuaciones urbanísticas promovidas por particulares que se realicen en bienes de dominio público municipal requerirán autorización o concesión demanial, sin perjuicio de la correspondiente licencia urbanística, y se resolverán de manera conjunta.”*

De esta forma, se otorgará en un solo acto la concesión demanial y la licencia urbanística, en cumplimiento de los principios de eficacia y simplicidad administrativa, quedando excluidas las obras necesarias para la realización de la acometida (conexión eléctrica entre el origen del punto de suministro de la red de la compañía distribuidora y el centro de seccionamiento de la parcela, (CS)) para las que el concesionario deberá respetar el régimen de intervención administrativa que corresponda.

A ese fin, tal y como contempla la OLDRUM, el concesionario cuya solicitud haya resultado la mejor valorada, habrá de aportar un informe de viabilidad urbanística, con pronunciamiento de viabilidad urbanística, siendo necesario que todos los solicitantes acrediten haber solicitado, en el plazo de presentación de solicitudes, la emisión de dicho informe.

Tras la valoración de las solicitudes recibidas se establece el otorgamiento, mediante Decreto del Delegado del Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, en el plazo máximo de seis meses desde la convocatoria, en el que se indicará el plazo y forma para proceder a la formalización de la concesión.

c. Requisitos de los solicitantes.

De acuerdo con lo indicado en el artículo 94 de la LPAP se restringe la posibilidad de que resulte elegido titular de la concesión a las personas físicas o jurídicas que incurran en alguna de las prohibiciones de contratar recogidas en la legislación de contratación, por lo que deberán cumplir todos los solicitantes las condiciones de aptitud para contratar establecidas en la LCSP.

Los requisitos legales y de solvencia técnica y económica que se requieren a los aspirantes pretenden disminuir el riesgo de un uso inadecuado del dominio público sin reducir en exceso la competencia, de tal modo que se establecen límites accesibles para aquellas entidades, incluso incluidas en la categoría de PYME, que tengan experiencia en la instalación y explotación de puntos de recarga rápida de baterías de vehículos eléctricos.

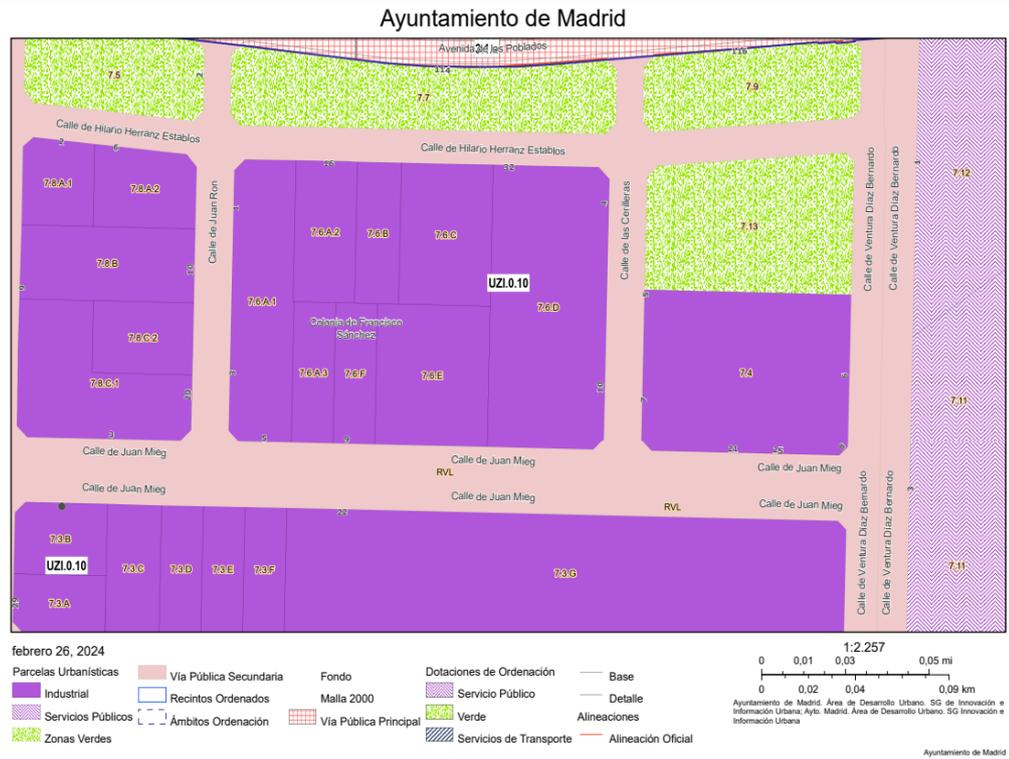
Así, se limita la solvencia financiera a un volumen de negocios superior a 300.000 € anuales, y la solvencia técnica a la experiencia a través de contratos de instalación o explotación de puntos de recarga rápida (50 kW) de, al menos, diez puntos de recarga en un año.

d. Descripción de la parcela.



La parcela sita en c/ Juan Mieg n.º 13 forma parte del ámbito de planeamiento, UZI.0.10 ENSANCHE DE CARABANCHEL y es de uso industrial, con una edificabilidad máxima de 5.509,29 m².

A continuación, se incluye el Plano Urbanístico de la zona en la que se encuentra, en el que puede observarse la división urbanística del planeamiento:



El estado actual de la parcela se puede observar en la siguiente imagen:



Información de Firmantes del Documento



El terreno de la parcela será acondicionado por parte del concesionario para su uso como estación de recarga de baterías de vehículos eléctricos, incluyendo esas tareas la creación de los accesos, superficies de estacionamiento, conductos para las canalizaciones eléctricas y emplazamientos para la ejecución de los centros de seccionamiento y transformación, que también habrán de ser ejecutados por parte del concesionario.

Asimismo, el Ayuntamiento de Madrid ha recabado el permiso de acceso y conexión a la red de distribución eléctrica, para dotar a esa parcela de 2.000 kW de potencia de suministro, que será trasladado al ganador de la convocatoria, si así lo deseara, debiendo correr aquél con los gastos de ejecución de la acometida y centro de seccionamiento.

3. ANÁLISIS ECONÓMICO.

La concesión demanial de la parcela sita en c/ Juan Mieg, 13, objeto de este procedimiento administrativo, requerirá que el concesionario realice las inversiones necesarias para acondicionar la parcela, incluidos sus accesos, obtener conexión eléctrica mínima de 2.000 kW y que instale equipos de recarga para que se permita la recarga simultánea de:

- 4 vehículos tipo N1 y N2, en otras tantas plazas de estacionamiento reservadas para ellos (3,00m x 12,00m), con una potencia mínima de 150 kW en corriente continua.
- 22 vehículos de tipo M (2,40m x 5,00m) en otras tantas plazas de estacionamiento reservadas para ellos (3,00m x 12,00m), con una potencia mínima de 50 kW en corriente continua.

En los pliegos se establecerá el número de equipos de recarga que habrán de ponerse a disposición de los usuarios de manera progresiva a lo largo de la duración de la concesión, para evitar que se tenga que acometer toda la inversión inicialmente, cuando el parque de vehículos eléctricos todavía no saturaría su disponibilidad, lo que conllevaría sobrecoste y la obsolescencia innecesaria de los equipos.

Para el análisis de costes e ingresos, que se ofrecerá a los solicitantes a título informativo, se han tenido en cuenta la siguiente información y los siguientes supuestos:

- Parque de vehículos eléctricos matriculados en la ciudad de Madrid y previsión de evolución del parque recogida en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.
- Datos de explotación de la "Red de recarga rápida de titularidad municipal", gestionada en la actualidad mediante un convenio con los operadores GIC y REPSOL (CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE MADRID, IBIL GESTOR DE CARGA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO S.A. Y GESTIÓN INTELIGENTE DE CARGAS S.L. PARA EL DESARROLLO DE UN PROYECTO PILOTO DEMOSTRATIVO DE FOMENTO Y MEJORA DEL ACCESO Y USO UNIVERSAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA EN VÍA PÚBLICA EN LA CIUDAD DE MADRID). Según esos datos:
 - o La recarga media es de 16,14 kWh.
 - o El número de recargas media diaria es de 3 por manguera (6 por equipo).



- El precio de adquisición de la energía eléctrica en agosto de 2023, de 0,16 €/ kWh y previsión de evolución, con una estimación de compra en 2026, al inicio de la operación, de 0,10 €/ kWh.
- El presupuesto para la ejecución de las obras de acondicionamiento de la parcela, incluidos sus accesos, por un total de 254.400 €.
- El precio de compra de los equipos de recarga en corriente continua, que se ha estimado en 16.000 € para los equipos de 50 kW y de 42.000 € para equipos de recarga en corriente continua de 150 kW en el momento de la puesta en servicio; el calendario establecido en los pliegos para la puesta en servicio del número mínimo de equipos de recarga y la evolución del precio de compra en el momento de la incorporación de los nuevos equipos en 2030.
- El coste de ejecución de la acometida, centro de seccionamiento y centro de transformación necesarios para obtener el suministro de energía eléctrica es de 370.000 €.
- El coste de ejecución de las instalaciones eléctricas en baja tensión para alimentar a los equipos de recarga desde el centro de transformación se estima en 698.279,71 €, a acometer en dos fases, la inicial, y la que se tendrá que acometer posteriormente para ampliar los equipos operativos, según el calendario establecido en los pliegos.
- Precio de venta promedio de 0,37 €/kWh y previsión de evolución.
- Costes de mantenimiento y conservación.
- Costes de la plataforma de gestión de usuarios y recargas.

Como conclusión del estudio se obtiene que no habría utilidad económica significativa para los titulares de la concesión en los primeros años de duración de la concesión.

Toda vez que el precio de compra de la energía eléctrica tiene una elevada incidencia en los gastos de operación de las estaciones de recarga y teniendo en cuenta las elevadas incertidumbres que rodean cualquier estimación que se haga sobre su evolución, se considera adecuado no prescindir, como permitiría la LPAP, del establecimiento de un canon, sino que se fija un valor de canon fijo, de 0 €/año para el periodo comprendido entre la formalización de la concesión y el 31 de diciembre de 2029, licitable al alza a partir del 1 de enero de 2030 y, además, un canon variable, determinado en función de la energía eléctrica consumida en la instalación, que estará sujeto a ofertas al alza valorables, con un importe de partida de 0,05 €/ kWh.

Este canon sería conforme a lo establecido en el artículo 24.1 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, según el cual, cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.



4. TRAMITACIÓN DE LA CONVOCATORIA.

La aprobación de la presente convocatoria vendrá precedida de la siguiente tramitación:

- Acuerdo de inicio del procedimiento mediante Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.
- Elaboración del borrador de Convocatoria, de los Pliegos de Prescripciones Administrativas y Técnicas, de la memoria económica y de la memoria justificativa, suscrita por el Director General de Sostenibilidad y Control Ambiental.
- Remisión a la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad para su tramitación.
- Informe del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos, según lo previsto en el apartado 3º, punto 6.3.c), tercer párrafo, del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos.
- Informe de la Dirección General de Gestión del Patrimonio, según lo dispuesto en el apartado 7º, punto 1.3.b) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos.
- Informe de la Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras, por la publicidad exterior, de acuerdo con lo previsto en el apartado 10º, punto 1.4.b) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Obras y Equipamientos.
- Informe de la Dirección General de Contratación y Servicios de acuerdo con lo establecido en el apartado 14º, punto 1.4.g) del Acuerdo de 29 de junio de 2023 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Hacienda y Personal.
- Informe del Servicio de Escena Urbana y Medio Ambiente del distrito de Carabanchel.
- Informe de la Dirección General de la Oficina Digital, regulado en el artículo 3.2 de la Ordenanza de adaptación al ámbito de la Ciudad de Madrid de las previsiones contenidas en la normativa estatal y autonómica de transposición de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.
- Informe de la intervención delegada.
- Aprobación de la convocatoria y publicación como Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad.

Firmado electrónicamente
Director General de
Sostenibilidad y Control Ambiental

José Amador Fernández Viejo

