

MADRID: PRESENTE Y FUTURO

APARCAMIENTOS PARA RESIDENTES

Una fórmula que permite reducir el uso del vehículo privado

A finales de los años 70 surgió en Madrid la idea de crear aparcamientos para residentes en espacios cercanos a su vivienda. Una breve descripción de su gestación y evolución, y la situación actual de éstos, de cara al futuro, son los aspectos que trata el siguiente artículo.

AUTOR: Sebastián
de la Rica Castedo.
*Ingeniero de Caminos.
Director de Servicios
de Circulación del
Ayuntamiento de Madrid.*

Ya a mediados de los años 70 el Ayuntamiento de Madrid llegó a la conclusión de que no era conveniente seguir construyendo aparcamientos de rotación (es decir, aparcamientos a los que tiene acceso cualquier usuario a cambio del pago de una tarifa horaria) en el suelo público de las zonas centrales de la capital. La razón era muy sencilla: un aumento de plazas implicaba una mayor atracción de viajes en vehículo privado, los cuales tendrían que realizarse a través de una red viaria que ya entonces soportaba un apreciable grado de congestión, y que inevitablemente aumentarían los problemas de la circulación en una zona relativamente bien dotada de transporte colectivo.

Este planteamiento, generalmente válido para aquellos viajes cuyo destino no es la vivienda familiar, no lo es, en cambio, para los viajes con origen o destino en las cercanías del lugar de residencia. Incluso se plantea el problema de la necesidad de disponer de un espacio próximo a la vivienda donde dejar el vehículo para aque-

llas personas que, pese a disponer de automóvil propio, se desplazan por el interior de la ciudad utilizando cualquier otro medio de transporte. Es decir, el residente requiere un lugar donde dejar su coche próximo a su domicilio. De lo contrario, se ve impedido de poseer un vehículo o se ve obligado a mudarse a otra zona donde pueda disponer de este espacio. Cualquiera de las dos soluciones es mala. Aunque la primera es asumible por los usuarios que, por razones económicas o de edad, no tienen posibilidad de disponer de un vehículo, puede llegar a producir una concentración (poco deseable en general) de personas de avanzada edad o de nivel económico muy bajo. La segunda solución, la del cambio de domicilio, contribuye a una despoblación de la zona, con su consiguiente terciarización o, lo que es peor, degradación de la misma.

La solución, el subsuelo público

Todas estas consideraciones llevaron a la conclusión de que el Ayuntamiento de Madrid podría contribuir a

*Resident Parking in a city like
Madrid: Present and Future*

*The article on resident parking in
Madrid describes the gestation of a*

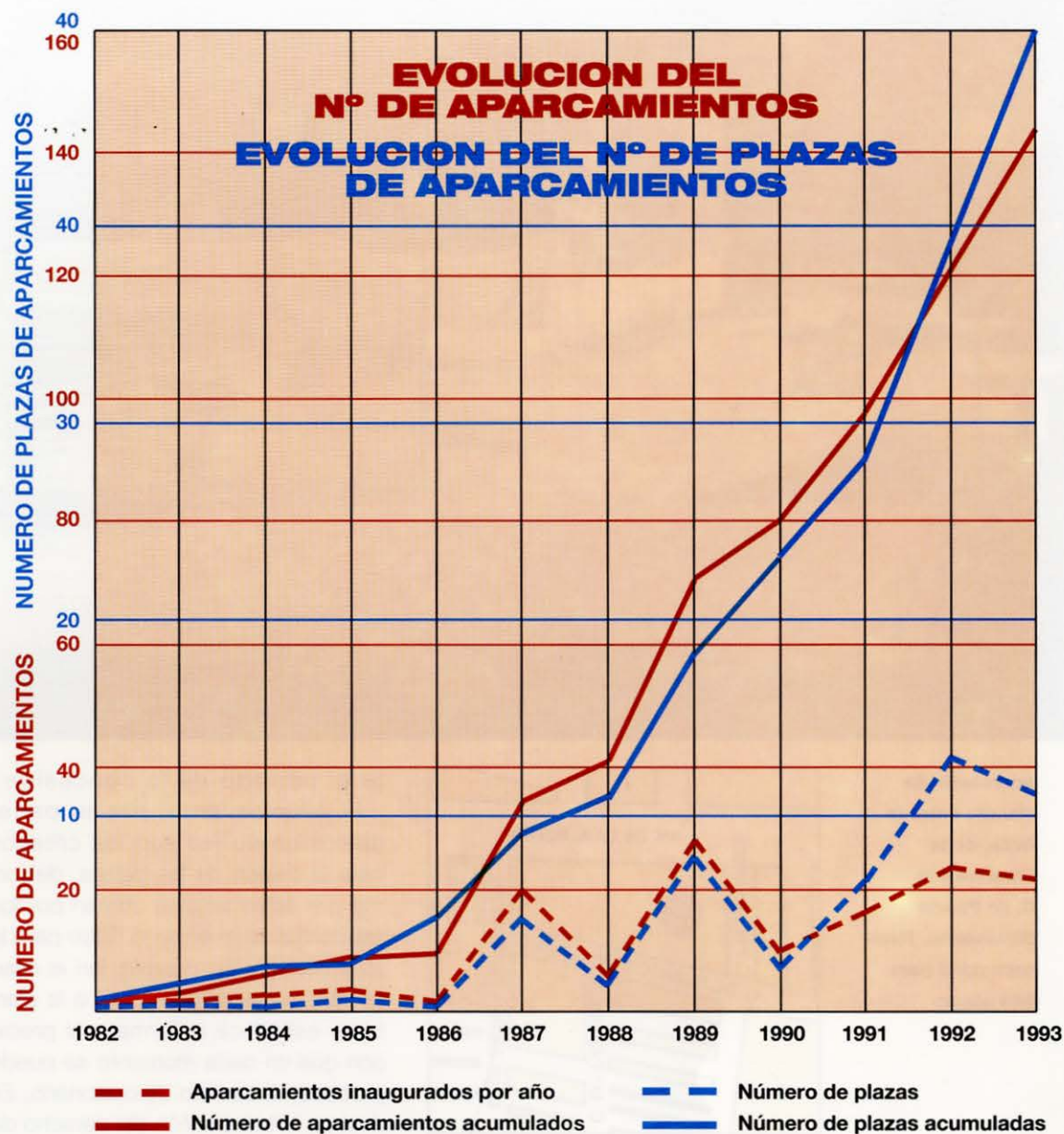
*resident parking program on public
land in order to palliate the current
lack of parking in the city of Madrid.
It indicates that while the presence*

*of non-resident vehicles may be
avoided by promoting the use of
public transportation and through
improved distribution of these ser-*

*vices, the same is not true of resi-
dent vehicles parked near their
homes. The lack of space available
for these vehicles leads either to a*

paliar el problema del estacionamiento de los vehículos de los residentes en aquellas zonas donde la dotación de plazas (ya fuera en los propios edificios o en la vía pública) resultara insuficiente. La forma de hacerlo fue poniendo a disposición, mediante concesión, el subsuelo público (por un período determinado de años, que generalmente son cincuenta) para su empleo como aparcamiento exclusivo de los residentes de un determinado entorno.

El sistema de financiación de estos aparcamientos era y es muy similar al de los aparcamientos de rotación de concesión municipal. Mediante un concurso público se da acceso a la iniciativa privada para concursar en la adjudicación de los aparcamientos para residentes. El sistema de adjudicación tiene en cuenta, entre otros factores, la calidad del proyecto o las ventajas que la solución presentada aporta a los usuarios tanto desde el punto de vista funcional como económico. Todo ello dentro de unos límites tanto de la ocupación de espacio como del sistema y del tiem-



po de construcción marcados en los pliegos de condiciones correspondientes. A su vez, la empresa adjudicataria se resarce del coste de la construcción y obtiene un determinado beneficio mediante la "venta" del derecho de uso de las plazas duran-

La creación de los PAR produjo en poco tiempo una demanda de plazas muy superior a la oferta real.

drop in the population of the area or the gradual shift towards a marginalized population there. The resident parking program

(P.A.R.) has 52,277 parking spots in or around the 145 resident-only parking lots. With 58 new parking lots either already assigned or

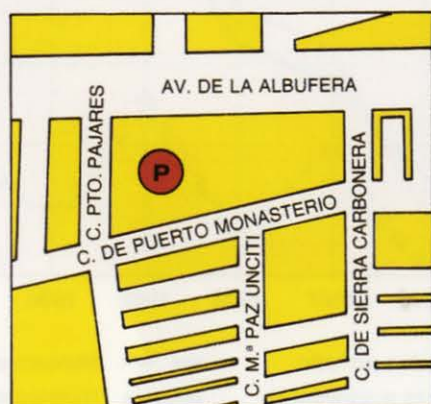
currently under construction, a total of 78,381 spots will soon be available. While this will not completely meet current demand, it will signifi-

cantly contribute to compensating for the lack of space. The financing for this type of parking is very similar to financing for

APARCAMIENTOS PARA RESIDENTES



Aparcamiento situado entre la Avda. de la Albufera y la C. de Puerto Monasterio. Tiene capacidad para 244 plazas



te el período de la concesión.

El Ayuntamiento, por su parte, determina cuáles son los criterios para la cesión de las plazas, de forma que éstas sólo se utilicen por los residentes en el entorno fijado para la atribución de las mismas (en el caso de que la demanda supere a la oferta), y establece la forma y el precio con que en cada momento se puede proceder al cambio de cesionario. Es decir, a la transmisión del derecho de uso de las plazas, de manera que no se fomente un proceso especulativo ni éstas se adjudiquen a personas no residentes en el entorno previamente establecido.

Disminuir la presión del vehículo privado y liberar determinadas zonas son los logros principales que se han alcanzado con este tipo de aparcamientos.

Es interesante destacar la resistencia inicial de muchos madrileños cuando se pusieron a su disposición los primeros aparcamientos para residentes. La idea de que no se compraba una plaza de aparcamiento, sino que sólo se adquiría el derecho de su uso durante un período de tiempo, chocó con la mentalidad de muchos ciudadanos. Para ellos, el hecho de no poder disponer libremente de la plaza, es decir, venderla o alquilarla a los precios de mercado, suponía un inconveniente psicológicamente insuperable. Sin embargo, la gran diferencia de coste de estas plazas con el de las plazas en propiedad de los edificios, la larga duración de la concesión, así como las facilidades de financiación que se les ofrecían, acabaron rompiendo estos esquemas en poco tiempo. A los tres o cuatro años de la puesta en marcha del PAR (Programa de Aparcamientos para Residentes) era muy raro el aparcamiento de nueva construcción en el que, incluso antes de iniciarse las obras, la demanda no superaba ampliamente a la oferta.

Un cambio de mentalidad

Hay otros aspectos que, con toda seguridad, influyeron en dicho cambio de mentalidad. No se gozaba solamente del privilegio de tener una plaza asegurada, sino que además se encontraba situada en un lugar donde el vehículo permanecía en unas condiciones mucho mejores respecto a su seguridad frente a posibles hurtos, robos o daños producidos por otros vehículos.

Desde el punto de vista del interés general, la construcción de los aparcamientos para residentes no sólo contribuye a disminuir la presión del vehículo privado del residente sobre el espacio (reglamentario o antirreglamentario), utilizado en superficie para estacionar los vehículos. También permite, si así se desea, liberar determinadas zonas para dedicarlas a

rotational parking managed by the municipality. A public tender is made to allow private companies to compete in the bidding. Along with

other factors, the quality of the product and potential economic and functional advantages it affords users are taken into account. One

of the objectives of resident parking is to illicit a drop in the use of private vehicles. Knowing that one's car is located in a protected spot may

lead many drivers to use other means of transportation to move about in the city. Other aspects dealt with in this arti-

otros usos, como pueden ser los estanciales, para juegos infantiles, ornamentales, etc. Todo ello, en la mayoría de los casos, financiado total o parcialmente por el propio adjudicatario del aparcamiento.

La evolución, ventajas y desventajas

La puesta en servicio de aparcamientos para residentes ha seguido la evolución que puede observarse en las figuras adjuntas.

La situación en el día 1 de junio de 1994 es la siguiente:

En el término municipal de Madrid hay 145 aparcamientos para residentes (PAR) de concesión municipal que proporcionan 52.277 plazas, frente a las 13.615 situadas en 33 aparcamientos de rotación de concesión municipal. Actualmente hay en construcción 21 aparcamientos para residentes con una dotación de 9.490 plazas, y se encuentran adjudicados otros 37 aparcamientos con 16.614 plazas. Esto quiere decir que aunque está previsto sacar a concurso nuevos aparcamientos para residentes, cuando estén acabados los que hay en construcción y los ya adjudicados, se dispondrá de 78.381 plazas situadas en 203 aparcamientos. En principio, uno de los objetivos de los aparcamientos para residentes (aparte del de paliar el déficit de plazas existentes) es incitar a un menor uso del vehículo privado. El hecho de saber que el coche está localizado en un lugar protegido y vigilado puede hacer que muchos de sus propietarios utilicen otros medios de transporte cuando tengan que realizar un viaje por el interior de la ciudad. Por un lado, son conscientes de la dificultad que tendrán para encontrar un lugar adecuado donde estacionar su vehículo en las cercanías de su punto de destino, y por otro, no tienen la preocupación de dejar su coche durante horas o días en la calle a



merced de cualquier contingencia o, como ocurre en las zonas con fuerte déficit de espacio, estacionado incorrectamente y expuesto a ser golpeado por otros vehículos, o bien retirado por la grúa municipal. De hecho, algún estudio efectuado hace algunos años llevó a la conclusión de que casi un cincuenta por ciento de los vehículos que estaban estacionados en aparcamientos para residentes solamente eran utilizados durante los fines de semana.

Sin embargo, también es cierto que la seguridad de encontrar una plaza al volver al domicilio hace que muchos conductores reaccionen de la manera contraria. Es decir, que les preocupe menos salir con su coche porque saben que no tendrán problemas cuando regresen a casa. A este respecto conviene advertir que sería conveniente complementar la política de construcción de aparcamientos para residentes con una política de mejora en la calidad y cantidad del transporte público. Ambas deberían ir acompañadas con

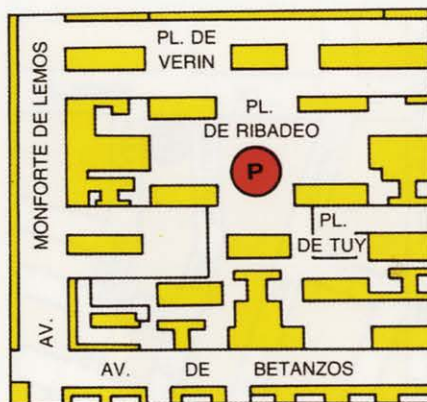


Entre la C. de Mantuano y la de Eugenio Salazar se encuentra este aparcamiento, preparado para alojar 143 vehículos

APARCAMIENTOS PARA RESIDENTES



El aparcamiento de la Plaza de Ribadeo posee 221 plazas



acciones que contribuyan a elevar el coste y limitar el tiempo del estacionamiento en la vía pública en una gran zona central de la ciudad, así como a mejorar la disciplina viaria reduciendo drásticamente el estacionamiento antirreglamentario (doble fila, pasos peatonales, zonas de estacionamiento prohibido, exceso de duración en el estacionamiento, invasión de zonas peatonales, etc.).

Uno de los problemas que han surgido en el uso de los aparcamientos para residentes es el incumplimiento de las condiciones en que se realiza la cesión de las plazas. Se sabe que existe la práctica de alquiler fraudu-

lento (ya que está prohibido) de las plazas. Aquellas que se alquilan a residentes en la zona no producen una gran distorsión en los objetivos del PAR. Sin embargo, el alquiler de plazas a usuarios no residentes en la zona se traduce en un aumento no deseable del tráfico. Aunque el Ayuntamiento de Madrid combate este tipo de fraude (que puede llevar a la pérdida del derecho de uso de la plaza sin compensación económica alguna), lo cierto es que la detección de esta clase de infracción no es sencilla y, sobre todo, requiere unos medios de investigación y control de los que no dispone el Ayuntamiento. Evidentemente, una de las acciones futuras que deben emprenderse es crear la infraestructura administrativa capaz de llevar a cabo esta labor.

El otro tipo de fraude más fácil de detectar, aunque no siempre sea posible llevarlo a cabo, es la venta ilegal del derecho de uso. Como en el caso del alquiler, este tipo de operaciones no se documentan oficialmente, por lo que, además de ir contra las condiciones de la concesión, se produce un claro fraude fiscal.

El problema de la reconversión

Otro aspecto que conviene poner de manifiesto, porque va contra el espíritu del PAR, es la reconversión de plazas de aparcamiento situadas en edificios. La posibilidad de acceder a una plaza en un aparcamiento para residentes posibilita que muchos de ellos, que antes utilizaban las plazas de aparcamiento en edificios (bien en régimen de propiedad o de alquiler), las vendan, alquilen o dejen libres para ser utilizadas por usuarios no residentes. De este modo se fomenta el aumento del tráfico atraído, aunque eso sí, no aumenta la presión del estacionamiento en la vía pública. En la actualidad, y en gran parte debido a que la situación económica del Ayuntamien-

El subsuelo de zonas dotacionales como colegios e iglesias es otro de los espacios que el Ayuntamiento está considerando para acelerar el proceso de creación de estas plazas.

land, the article considers the possibility of authorizing construction of parking below private buildings

such as schools or churches in order to speed up the process of providing parking needed by resi-

dents. Also, the possibility of broadening the profile of users who may be entitled to such parking is being

considered in this article. Thus, in the future, not only individuals residing in the area may be entitled to

to de Madrid (paralela a la de la mayoría de los ayuntamientos españoles) no es de las más favorables, se están construyendo algunos aparcamientos para residentes con un canon inicial más o menos elevado que sirve para financiar algunas infraestructuras cercanas (generalmente pasos a distinto nivel).

La crisis económica actual, unida al mayor coste de estos aparcamientos, plantea algunas dudas sobre el éxito de esta operación, al menos a corto plazo. A largo plazo, el éxito es más que probable, puesto que el crecimiento de la motorización, la situación estratégica de los aparcamientos y el aún no alcanzado techo de la presión del automóvil sobre la ciudad, harán que de una u otra forma la demanda acabe igualando o superando a la oferta de este tipo de plazas.

Planes para el futuro

Algún estudio realizado recientemente (aunque con algunas simplificaciones y, por tanto, con márgenes de error), sitúa el déficit de plazas nocturnas en los alrededores de los lugares de residencia en torno a las 135.000 plazas. Esto quiere decir que aún se está lejos de satisfacer la demanda existente.

Aparte de los ya descritos aparcamientos para residentes bajo el suelo público (que continuarán realizándose), se está empezando a plantear la posibilidad de autorizar este tipo de aparcamientos en el subsuelo de zonas dotacionales como pueden ser colegios, iglesias, etc., con objeto de acelerar el proceso de dotación de las plazas de aparcamiento necesarias para los residentes.

También se está pensando en la idea de ampliar el perfil de usuario que puede tener acceso a tales plazas. De ahí que en el futuro tengan derecho a solicitar plazas, y por consiguiente a ser adjudicatarios de las mismas, no sólo las personas físicas residentes en

el entorno, sino también los comerciantes más directamente afectados por la construcción del aparcamiento. Se pretende así facilitar la vida del pequeño comercio de barrio, cuya existencia favorece que muchos viajes (principalmente los realizados para hacer compras) se realicen andando. De este modo se contribuye a disminuir el tráfico y a potenciar un entorno más humanizado.

Por último, hay que señalar que en el problema de los aparcamientos para residentes pueden colaborar de forma decisiva las normas urbanísticas sobre dotación de plazas en edificios. Al menos en los de nueva construcción deben preverse las necesidades de aparcamiento para los residentes en los propios edificios. Para ello sería más que deseable que, aunque existen algunas trabas jurídicas para poderlo hacer, se vinculase de manera inseparable el espacio destinado a cada vivienda (o incluso a otros usos) con las plazas de aparcamiento cuya construcción vendría obligada por la existencia de dicho espacio.



En la Avda. de Moratalaz se ha construido un aparcamiento para 379 automóviles

Fotos facilitadas por el Área de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid.

request and potentially be granted these spots, but also shopkeepers who are most directly affected by

the construction of this parking. The idea is to provide facilities for the small, neighborhood shopkeepers

as this type of business leads many shoppers to move around on foot instead of in their cars, and

thereby contributes to diminishing traffic and fosters a much more human environment.