

**INFORME TÉCNICO ECONÓMICO DE LA TASA POR
UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO
ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL.
EPÍGRAFE B) PASOS DE VEHÍCULOS**



Información de Firmantes del Documento



GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 18/10/2021 14:58:16
URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do CSV : 1M2E7ISCM8M4PKJI



Índice

1.- INTRODUCCIÓN	1
2.- LOS PASOS DE VEHÍCULOS	1
2.1.- SUPERFICIE	2
2.1.1.- Longitud del bordillo	2
2.1.2.- Ancho de la acera	3
2.1.3.- Superficie total	4
2.2.- INTENSIDAD DE USO	5
2.2.1.- Superficie de los garajes y aparcamientos	6
2.2.2.- Función del garaje o aparcamiento	8
3.- UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL	18
4.- VALOR QUE TENDRÍA EN EL MERCADO LA UTILIDAD DERIVADA DE LA UTILIZACIÓN O APROVECHAMIENTO, SI LOS BIENES AFECTADOS NO FUESEN DE DOMINIO PÚBLICO	19
4.1.- VALOR DE MERCADO ESTIMADO CON LOS PRECIOS DE ARRENDAMIENTO	22
4.2.- VALOR DE MERCADO ESTIMADO CON LA RENTABILIDAD DEL ACTIVO	26
5.- CUOTA TRIBUTARIA	30
5.1.- VARIABLE OCUPACIÓN	30
5.1.1.- Superficie del aprovechamiento especial	30
5.1.2.- Capacidad económica y el valor del suelo de dominio público	32
5.1.3.- Tarifas de la variable ocupación	34
5.2.- VARIABLE INTENSIDAD DE USO	35
5.2.1.- Valor del usufructo de los pasos de vehículos	36
5.2.2.- Valor del aprovechamiento en atención a la intensidad de uso que se realice de los pasos de vehículos	37
5.2.3.- Tarifas de la variable intensidad de uso	39
5.3.- VARIACIÓN DE LAS TARIFAS DE LA TASA POR UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL CON PASOS DE VEHÍCULOS	39
6.- INGRESO TOTAL PREVISTO DE LA CUOTA TRIBUTARIA EN 2022	40
7.- REFERENCIA AL MERCADO	41



Información de Firmantes del Documento

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 18/10/2021 14:58:16
 URL de Verificación: https://intranet.munimadrid.es:8090/VECSV_WBCONSULTAINTRA/VerificarCove.do CSV : 1M2E7ISCM8M4PKJ



INFORME TÉCNICO-ECONÓMICO DE LA TASA POR UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL. EPÍGRAFE B) PASOS DE VEHÍCULOS

1.- INTRODUCCIÓN

El artículo 25 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, determina que «Los acuerdos de establecimiento de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, o para financiar total o parcialmente los nuevos servicios, deberán adoptarse a la vista de informes técnico-económicos en los que se ponga de manifiesto el valor de mercado o la previsible cobertura del coste de aquellos, respectivamente. Dicho informe se incorporará al expediente para la adopción del correspondiente acuerdo».

A tal fin, el presente informe tiene como objeto examinar los criterios y parámetros que podrían definir el valor de mercado que tendría la utilidad derivada del aprovechamiento especial del dominio público local con pasos de vehículos y, en relación con dicho valor de referencia, definir la cuota tributaria por este aprovechamiento.

2.- LOS PASOS DE VEHÍCULOS

El artículo 1.2 de la Ordenanza Municipal reguladora de los Pasos de Vehículos, aprobada por Acuerdo Plenario de 26 de abril de 2006 (BO. Comunidad de Madrid 19/05/2006 núm. 118 pág. 89-102) define el paso de vehículos como «aquella parte del dominio público por donde se permite, mediante la correspondiente autorización, la entrada de vehículos desde la vía pública a un inmueble, edificado o sin edificar, o su salida desde este».

Su utilización, ya se trate de un paso permanente o provisional, no estará sujeta a limitación horaria municipal, de forma que su titular tendrá derecho a utilizarlos sin interrupción, excluyendo por completo la parada o estacionamiento de toda clase de vehículos, incluso el perteneciente al titular del paso.

La Ordenanza Municipal clasifica los pasos por su diferente ubicación en la vía pública en:

a) Pasos en acera: son aquellos en que el itinerario peatonal no presenta interrupción frente al hueco de acceso al inmueble.

b) Pasos en calzada: son aquellos en que el itinerario peatonal sobre la acera queda interrumpido por el acceso al inmueble y aquellos en que el acceso se produce directamente desde la calzada a una vía de circulación rodada o a una rampa, sin cruzar itinerario peatonal alguno.

La utilización de los pasos de vehículos supone una utilización de los bienes de dominio y uso público, cuya utilización, se corresponde con un uso común especial normal de los bienes de dominio público, al concurrir circunstancias de este carácter por la intensidad del uso por parte de unos determinados ciudadanos.



2.1.- SUPERFICIE

La superficie de cada paso de vehículos viene definida por la extensión que ocupa del dominio público y que, a su vez, se determina por su longitud y anchura.

En la Ordenanza Municipal reguladora de los Pasos de Vehículos encontramos las características geométricas de los pasos de vehículos en acera, los cuales tendrán la forma de un trapecio cuya base menor está delimitada por el hueco de acceso al inmueble, la base mayor es la longitud de la base menor más 1 metro a cada lado de dicho acceso y la anchura queda determinada por la de la acera en que se encuentre. Con respecto a los pasos de vehículos a través de itinerarios peatonales, estos se diseñarán de forma que no queden afectados en su pendiente transversal, siendo la pendiente longitudinal máxima del 8 por 100.

2.1.1.- Longitud del bordillo

La longitud del bordillo que se tiene en cuenta son los metros lineales del hueco libre para la entrada y salida de vehículos, incrementado en un metro a cada lado o, en el caso de que exista rebaje de la acera, son los metros lineales del bordillo rebajado, si esta última medición fuese superior

El número de pasos de vehículos registrados en la matrícula de pasos de vehículos para la exacción de la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por entradas de vehículos o carruajes a través de las aceras (en adelante, matrícula de pasos de vehículo, o matrícula) del año 2021 asciende a 53.517, correspondientes a 51.662 inscripciones. La diferencia entre ambas cifras obedece al hecho de que hay garajes con más de un acceso. Por otra parte, se encuentran 389 pasos cuya longitud de bordillo, en la matrícula, aparece con valor cero, por lo que en la distribución se tienen en cuenta 53.128 pasos (53.517-389). Los pasos de vehículos de la matrícula de 2021 se distribuyen según se muestra a continuación:

Longitud del bordillo	Número de pasos
Menos de 2 m	25
2 - 2,99 m	1.566
3 - 3,99 m	5.466
4 - 4,99 m	13.484
5 - 5,99 m	17.188
6 - 6,99 m	6.088
7 - 7,99 m	3.311
8 - 8,99 m	2.645
9 - 9,99 m	1.137
10 - 19,99 m	1.997
20 - 49,99 m	211
50 m o más	10
Total general	53.128

Información de Firmantes del Documento



2.1.2.- Ancho de la acera

El ancho de cada paso de vehículos queda determinado por el de la acera en que se encuentre, según lo define la Ordenanza Municipal reguladora de los Pasos de Vehículos.

Para obtener los anchos de las aceras de los pasos de vehículos, se solicitó a la Dirección General de Planificación Estratégica la medición de estos, para lo cual se les facilitó, por la Agencia Tributaria Madrid, el listado de los datos de inscripción y dirección completa de los pasos de la matrícula de 2021.

El informe emitido por la mencionada Dirección General, en el que se expone cómo se han obtenido los resultados, se adjunta en el anexo 1. El anexo 2 contiene las características de las inscripciones, resultado de la medición y superficie del garaje de los 42.344 casos que se han podido medir. Los resultados obtenidos se sintetizan a continuación.

Intervalo	Ancho de acera	Frecuencia	Frecuencia relativa	Frecuencia absoluta
1	Menos de 1 m	1.253	2,96	3,0
2	1 a 1,99 m	16.008	37,80	40,8
3	2 a 2,99 m	11.351	26,81	67,6
4	3 a 3,99 m	6.058	14,31	81,9
5	4 a 4,99 m	3.219	7,60	89,5
6	5 a 5,99 m	1.694	4,00	93,5
7	6 a 6,99 m	893	2,11	95,6
8	7 a 7,99 m	617	1,46	97,1
9	8 a 8,99 m	434	1,02	98,1
10	9 a 9,99 m	283	0,67	98,7
11	10 a 19,99 m	500	1,18	99,9
12	20 m o más	34	0,08	100,0
	TOTAL	42.344	100	

En la tabla anterior se observa que cerca del 68 por ciento de los pasos de vehículos que se han medido están en aceras de menos de 3 metros de ancho.

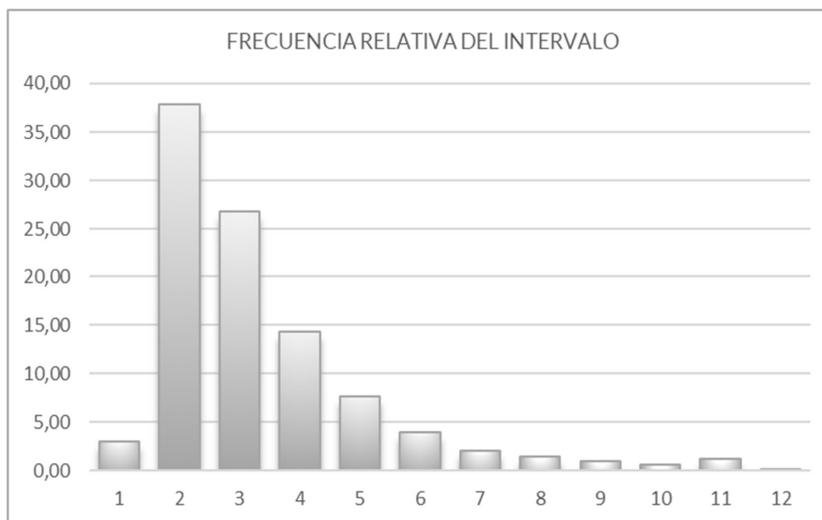
Los casos medidos, 42.344, son el 79% del total de pasos, 53.517, un alto porcentaje que permite afirmar que la representatividad de la muestra es alta.

Calculada la media de los resultados obtenidos en la medición del ancho de la acera de los 42.344 pasos, esta se sitúa en 2,87 metros, por lo tanto, esta será la medida que se utilizará para la estimación del cálculo del aprovechamiento de los pasos que hayan presentado alguna incidencia la cual no haya permitido la medición real.

En el gráfico siguiente se observa que tienen mayor frecuencia las longitudes de 1 a 1,99 metros (intervalo 2). Le siguen, en importancia, las longitudes de 2 a 2,99 metros y las de 3 a 3,99 metros. La incidencia de otras longitudes es mucho menor.



Frecuencia del ancho de la acera



2.1.3.- Superficie total

La superficie estimada del dominio público local destinada a pasos de vehículos que se ha obtenido es:

	N.º pasos	Superficie
TOTAL	53.517	767.331,39 m²

El resultado obtenido se distribuye de la siguiente manera:

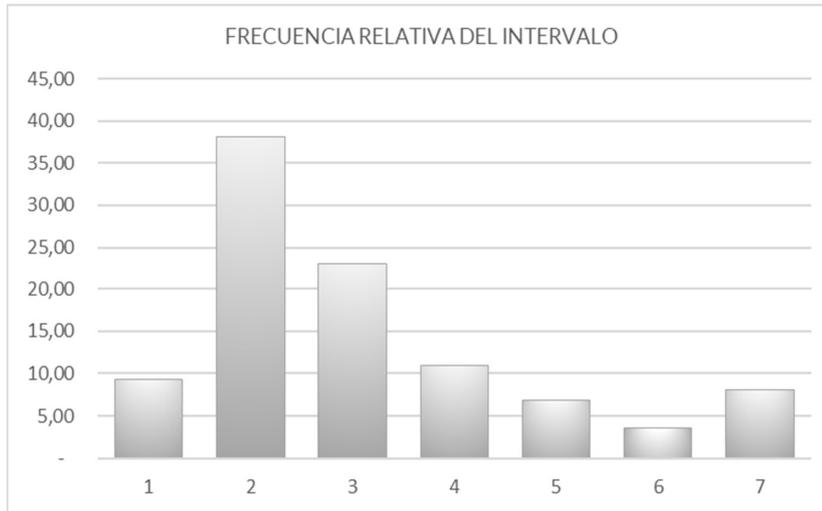
Intervalo	Superficie del aprovechamiento	Frecuencia	Frecuencia relativa	Frecuencia absoluta
1	Menos de 5 m ²	4.972	9,28	9,28
2	5 a 9,99 m ²	20.420	38,16	47,44
3	10 a 14,99 m ²	12.293	22,97	70,41
4	15 a 19,99 m ²	5.893	11,01	81,42
5	20 a 24,99 m ²	3.647	6,81	88,23
6	25 a 29,99 m ²	1.935	3,62	91,85
7	Más de 30 m ²	4.357	8,14	99,99
TOTAL		53.517	100	

Se observa que la mayor frecuencia, 38,16%, es que los pasos de vehículos tengan una superficie de entre 5 y 9,99 m².

Información de Firmantes del Documento



Frecuencia de la superficie del aprovechamiento



2.2.- INTENSIDAD DE USO

La mayor o menor intensidad de uso que se realice de los pasos de vehículos se advierte en el universo de pasos existentes en el municipio, ya que en cada uno de ellos se podría observar el uso real que se realiza del bien, contabilizando las veces que los vehículos pasan por estos.

La Agencia Tributaria Madrid ha consultado a la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad por la posibilidad de medir la intensidad real de uso de los pasos de vehículos. La mencionada dirección general tiene distintas funciones en materia de movilidad, para cuya gestión le interesa conocer la movilidad real que se produce en la ciudad. Para conseguir este conocimiento dispone de sensores y cámaras en calle que recogen mediciones, permanentes o puntuales, de, entre otros, los vehículos que transitan por la ciudad.

Se ha concluido que no es posible medir la intensidad real porque, por un lado, los sensores, que se instalan en calzada, no son adecuados para ubicarlos en las entradas a los pasos de vehículos debido al material en el que están fabricados. Cuando un vehículo realiza la maniobra para entrar en el garaje, abandona la calzada y frena, generalmente, antes de acceder a la acera. Este frenado, que en el caso de haber un sensor se realizaría sobre él, provocaría la rotura de este. El mismo razonamiento también es válido para las maniobras de salida del garaje hacia la calzada. Por otro lado, en cuanto a las cámaras, el Ayuntamiento tendría que solicitar y conseguir, de cada propietario de garaje o aparcamiento, autorización para la instalación de estas y de su anclaje en la fachada más idónea para captar las veces que los vehículos entran y salen del garaje.

Debido a las dificultades que existen para determinar la intensidad real del uso de cada paso de vehículos, acudimos a su determinación por medios indiciarios.

Información de Firmantes del Documento



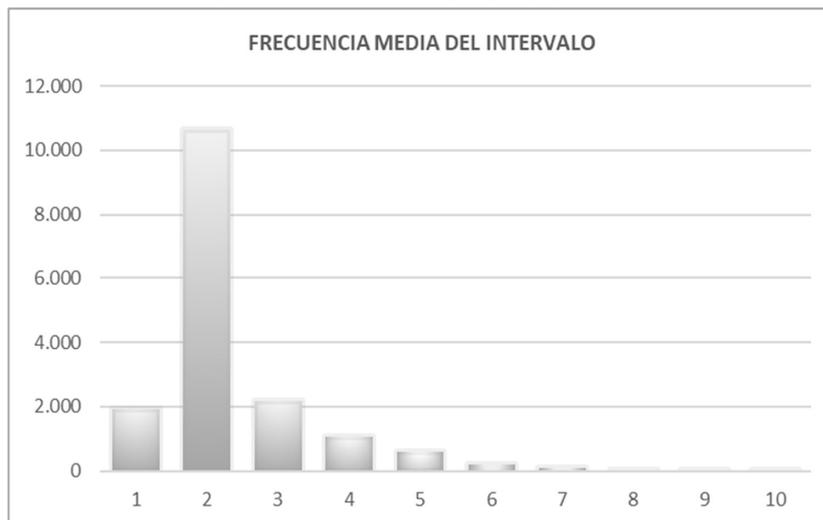
2.2.1.- Superficie de los garajes y aparcamientos

Es cierto que, en general, cuantas más plazas de garaje, mayor será la superficie de este y más veces se utilizará el paso de vehículos. La utilización de los pasos de vehículos es más intensa en aquellos que dan acceso a garajes y aparcamientos cuyo tamaño es mayor que en los que dan acceso a garajes y aparcamientos cuyo tamaño es menor, por lo que la intensidad de uso es distinta en función del tamaño del garaje.

En la matrícula de 2021 están recogidos los datos de las superficies interiores de 51.273 garajes de las 51.662 inscripciones. En resumen, la distribución de frecuencias de las superficies de los locales y solares de la matrícula de 2021 es:

Intervalo	Superficie del local		Frecuencia absoluta	Amplitud del intervalo	Frecuencia media del intervalo
1	De 0 a	19,99 m ²	3.871	2	1.936
2	De 20 a	29,99 m ²	10.655	1	10.655
3	De 30 a	59,99 m ²	6.513	3	2.171
4	De 60 a	99,99 m ²	4.227	4	1.057
5	De 100 a	199,99 m ²	6.001	10	600
6	De 200 a	499,99 m ²	6.144	30	205
7	De 500 a	999,99 m ²	4.783	50	96
8	De 1.000 a	1.999,99 m ²	3.850	100	39
9	De 2.000 a	3.999,99 m ²	2.712	200	14
10	A partir de	4.000 m ²	2.517	7.200	0,3
Total			51.273		

Frecuencia de la superficie interior de los garajes y aparcamientos



Información de Firmantes del Documento



1M2E7ISCM8M4PKJI

Destaca que el 21 por ciento de los locales tienen una superficie de entre 20 y 29,99 m² (intervalo 2). También es mencionable la dispersión de los valores, encontrándose, entre estos, superficies superiores a diez mil metros cuadrados.

Para obtener cuál es la intensidad de uso del paso de vehículos, tenemos en cuenta dos elementos, por un lado, los metros lineales de la longitud de los bordillos de los pasos de vehículos y, por otro, la superficie de los garajes y aparcamientos a los que los pasos dan acceso:

- Se tienen en cuenta los metros lineales de la longitud del paso porque va a ser esta magnitud la que permita determinar la superficie del aprovechamiento.
- Por otro lado, se considera la superficie de los garajes y aparcamientos porque la intensidad de uso se quiere hacer depender de la distinta proporción que hay en los mismos, de tal forma que la magnitud de la intensidad sea directamente proporcional al tamaño del garaje o aparcamiento, lo cual dará como resultado lo que se pretende, es decir, que cuanto mayor sea la superficie mayor será la intensidad de uso.

Al poner en relación la superficie del aprovechamiento con la superficie del garaje o aparcamiento a la que dan acceso, se obtiene la superficie media a la que da acceso un metro de aprovechamiento del paso de vehículos en Madrid. El estadístico denominado media tiene distintas ventajas, entre otras, que es la medida de tendencia central más usada, presenta rigor matemático y es un valor único.

Calculamos la intensidad de uso, en atención a los espacios que ocupan los garajes, de los pasos de vehículos que dan acceso a inmuebles residenciales debido a las diferencias con otros garajes o aparcamientos en los que existe rotación¹ en la utilización de las plazas. Estas diferencias han sido puestas de manifiesto por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en su Sentencia nº 518/2015, de 30 de junio: «Por otra parte la aplicación del módulo según el cuadro establecido en el artículo 11 de la ordenanza, al desvincularse del uso al que está destinado el inmueble, es decir al no distinguir el uso residencial de otros usos no puede conectarse el mayor número de plazas, la mayor superficie con mayor intensidad de uso, lo que evidentemente se produce en supuestos en los que existe una mayor rotación de la ordinaria en el uso de las plazas de aparcamiento, lo que sucederá en los supuestos en los que se trate del uso de garaje aparcamiento, como uso principal (aparcamiento de rotación) y los vinculados a actividades comerciales o usos terciarios, pero en los aparcamientos vinculados al uso residencial la intensidad de uso no es exponencial, sino proporcional al número de plazas, dado que la entrada y salida en el aparcamiento se produce por lo general de manera uniforme por los usuarios del servicio, no comprendiéndose por otra parte como mayor número de plazas el coste por plaza disminuye, en cuyo caso más que hablar de progresividad ha de hablarse de progresividad de la tasa. Debe pues declararse la nulidad por falta de la debida justificación y motivación del parámetro PIU, parámetro de intensidad de uso».

Para estimar el índice de la intensidad de uso, en atención a los espacios que ocupan los garajes, discriminamos por el uso principal del garaje o aparcamiento, tomando como referencia sólo los pasos de vehículos afectos a uso residencial y, dentro de estos, omitiendo a los pasos accesorios que dan a un mismo garaje o aparcamiento, porque la

¹ Se considera que las plazas de un garaje son de rotación cuando puedan ser utilizadas alternativamente por distintas personas usuarias para estancias, con carácter general, de corta o media duración.

Información de Firmantes del Documento



intensidad de uso se calcula por garaje, independientemente del número de accesos o salidas. Así mismo, se excluyen aquellos pasos que dan acceso exclusivamente a vehículos de emergencia en determinados inmuebles con características urbanísticas específicas porque a estos pasos de vehículos no se les aplica la variable de intensidad de uso.

En conclusión, se han obtenido 39.135 pasos de vehículos principales. En total, estos pasos suman 206.678,23 m y dan acceso a unos inmuebles cuya superficie total es de 23.441.427,51 m². Con ellos se ha calculado la estimación del índice espacial para medir la intensidad de uso en atención a la superficie de los garajes o aparcamiento:

$$\text{Índice espacial} = 206.678,23 \text{ m} \times 1 \text{ m} / 23.441.427,51 \text{ m}^2 = 0,008817$$

La intensidad de uso que se hace del paso de vehículos, en atención al tamaño del local, de cada garaje o aparcamiento se calculará multiplicando su superficie por 0,008817.

2.2.2.- Función del garaje o aparcamiento

Entendemos que la utilización del paso de vehículos es más frecuente en aquellos pasos que dan acceso a garajes o aparcamientos en los que una misma plaza puede estar compartida entre varios usuarios. En todo caso, se considerará que las plazas de un garaje o aparcamiento son de rotación cuando puedan ser utilizadas alternativamente por distintas personas usuarias para estancias, con carácter general, de corta o media duración.

Para cuantificar la rotación que existe en los garajes, se solicitó a la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad su medición. En respuesta a la solicitud, tanto la Subdirección General de Planificación de la Movilidad y Transportes como la Subdirección General de Gestión de Aparcamientos aportaron los datos que a cada una competen.

El informe y los resultados aportados por la Subdirección General de Planificación de la Movilidad y Transportes, relativos al estudio del índice de rotación, se encuentran en el anexo 3.

El estudio arroja dos resultados, uno para los garajes residenciales, que ha sido obtenido de la encuesta de 2018 del Consorcio Regional de Transportes, y el otro, para los garajes con rotación, el cual ha sido obtenido a partir de la información de los aparcamientos públicos gestionados por la Empresa Municipal de Transportes. El índice de rotación de los aparcamientos de la EMT es la media de los datos obtenidos desde el año 2012 hasta el año 2019. Según los datos aportados, los resultados son:

Índice de rotación. SG Planificación de la Movilidad y Transportes

Aparcamiento	Índice de rotación
Residencial	0,65
Rotacional	2

La Subdirección General de Gestión de Aparcamientos ha aportado los datos referidos al número de matrículas de vehículos que han utilizado alguno de los aparcamientos de



Madrid Central. Estos datos fueron comunicados al Ayuntamiento por los propietarios de los aparcamientos de uso público o privado. La comunicación se realiza dentro del ámbito de la aplicación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018. Esta información, convenientemente anonimizada para cumplir con la obligación de confidencialidad y protección de secretos empresariales, se recoge en el anexo 4. El listado incluye aparcamientos residenciales, mixtos y de rotación.

Lo que ahora aquí nos interesa son los aparcamientos de rotación porque conociendo el número de plazas del garaje y los vehículos que han entrado al mismo, se puede estimar el índice de rotación del uso de los pasos de vehículos. Se ha podido obtener la información completa de 42 aparcamientos.

Esta información de la Subdirección General de Gestión de Aparcamientos se ha completado con los datos obtenidos de una consulta enviada, a partir del mes de abril, a aparcamientos privados de uso público. La consulta incluye preguntas con respecto (i) al número de plazas de rotación que tiene el establecimiento, (ii) el número de días de funcionamiento en los años 2019 y 2020 y (iii) el número de tiques expedidos en cada uno de esos años.

El análisis de este estudio de mercado sigue un enfoque descriptivo al consistir, su propósito fundamental, en proporcionar una imagen lo más exacta posible de las características del mercado objeto de estudio. Para la obtención de la información se ha elegido el método de encuesta por correo ordinario y electrónico.

Para determinar la población se han utilizado los datos que figuran en la matrícula de pasos de vehículos. En esta están identificados los garajes con rotación mediante la variable rotación informada en positivo.

Para calcular el tamaño de la muestra, en poblaciones finitas, siguiendo el modelo de distribución normal, en la que los valores se distribuyen formando una campana de Gauss en torno a un valor central que coincide con la media de la distribución, la fórmula a utilizar es:

$$n = \frac{N\sigma^2 Z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2 Z^2}$$

Donde, en nuestro caso:

N = tamaño de la población, 4.435 elementos.

σ = desviación estándar de la población que, generalmente, cuando no se tiene su valor suele utilizarse un valor constante de 0,5, y este es el valor elegido.

Z = valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que se ha tomado en relación con 95% de confianza, por lo que equivale a 1,96.

e = límite aceptable de error muestral que, en nuestro estudio, para el que hemos estimado aceptable un valor del 5,79%, dentro de los límites que se utilizan normalmente, que son los que se encuentran en el intervalo del 1% al 9%.

Como resultado de utilizar estos valores de los parámetros de la fórmula se ha obtenido que el número de elementos de la muestra debería ser de 269.



Establecido el número de elementos que participaría en el estudio de mercado, se procedió al envío del cuestionario, junto con la carta de presentación de la consulta, firmada por la directora de la Agencia Tributaria, a los 269 aparcamientos privados de uso público. El modelo de cuestionario utilizado se puede consultar en el anexo 5 y la relación de los aparcamientos encuestados, en el anexo 6.

De los 269 cuestionarios enviados, de 102 aparcamientos se lograron todos los datos necesarios para el cálculo del índice de rotación, estos son: número de plazas con rotación, número de tiques expedidos y número de accesos al garaje.

La información de estos 102 aparcamientos junto con los 42 aparcamientos de la información de la Subdirección General de Gestión de Aparcamientos son la base que hemos utilizado para calcular el índice de rotación.

Aparcamientos objeto de estudio para el cálculo del índice de rotación

ORIGEN DE LOS DATOS	DIRECCIÓN		
Estudio mercado	Calle	Alcalá	108
Estudio mercado	Calle	Andrés Mellado	9
Estudio mercado	Calle	Antonio Acuña	21
Estudio mercado	Calle	Augusto Figueroa	32
Estudio mercado	Calle	Barco	1
Estudio mercado	Calle	Beatriz de Bobadilla	6
Estudio mercado	Calle	Blasco de Garay	61
Estudio mercado	Calle	Bravo Murillo	95
Estudio mercado	Calle	Bravo Murillo	306
Estudio mercado	Paseo	Castellana	193
Estudio mercado	Paseo	Castellana	121
Estudio mercado	Paseo	Castellana	261
Estudio mercado	Calle	Castelló	120
Estudio mercado	Calle	Castelló	91
Estudio mercado	Calle	María de Molina	48/50
Estudio mercado	Calle	Cavanilles	49
Estudio mercado	Calle	Cercedilla	3
Estudio mercado	Calle	Cervantes	25
Estudio mercado	Calle	Ceuta	4
Estudio mercado	Avda.	Ciudad de Barcelona	162
Estudio mercado	Calle	Condes del Val	1
Estudio mercado	Calle	Cristóbal Bordiú	51
Estudio mercado	Paseo	de la Chopera	71
Estudio mercado	Paseo	Delicias	82
Estudio mercado	Calle	Doctor Castelo	43
Estudio mercado	Calle	Doctor Castelo	10
Estudio mercado	Calle	Doctor Fleming	60
Estudio mercado	Calle	Donoso Cortés	63
Estudio mercado	Paseo	Eduardo Dato	3
Estudio mercado	Calle	Embajadores	35



Información de Firmantes del Documento



ORIGEN DE LOS DATOS	DIRECCIÓN		
Estudio mercado	Paseo	Esperanza	15
Estudio mercado	Calle	Espronceda	17
Estudio mercado	Calle	Fernán González	65
Estudio mercado	Calle	Fernández de la Hoz	45
Estudio mercado	Calle	Fernández de la Hoz	50
Estudio mercado	Calle	Fernando el Católico	47
Estudio mercado	Calle	Ferrer del Río	14
Estudio mercado	Calle	Ferrocarril	27
Estudio mercado	Paseo	Florida	2
Estudio mercado	Calle	Francisco Silvela	79
Estudio mercado	Calle	Fray Ceferino González	6
Estudio mercado	Calle	Fuencarral	101
Estudio mercado	Calle	Galileo	71
Estudio mercado	Calle	García de Paredes	3
Estudio mercado	Calle	General Ampudia	8
Estudio mercado	Paseo	General Martínez Campos	42
Estudio mercado	Calle	General Oraa	14
Estudio mercado	Calle	Goiri	35
Estudio mercado	Calle	Goya	115
Estudio mercado	Calle	Guzmán el Bueno	116
Estudio mercado	Calle	Guzmán el Bueno	62
Estudio mercado	Calle	Hernani	57
Estudio mercado	Calle	Hernani	23
Estudio mercado	Calle	Hilarión Eslava	51
Estudio mercado	Calle	Ibiza	62
Estudio mercado	Calle	Isaac Peral	4
Estudio mercado	Calle	Isaac Peral	44
Estudio mercado	Calle	Isabel la Católica	12
Estudio mercado	Calle	Joaquín Costa	25
Estudio mercado	Calle	Juan de Austria	9
Estudio mercado	Calle	Juan de Vera	4
Estudio mercado	Calle	Juan Esplandiú	15
Estudio mercado	Calle	Londres	25
Estudio mercado	Calle	Lope de Haro	11
Estudio mercado	Calle	María de Molina	27
Estudio mercado	Calle	Meléndez Valdés	28
Estudio mercado	Calle	Mesón de Paños	11
Estudio mercado	Calle	Minaya (C/ San Modesto)	s/n
Estudio mercado	Calle	Monte Esquinza	34
Estudio mercado	Calle	Narváez	80
Estudio mercado	Calle	Nuñez de Balboa	52
Estudio mercado	Calle	Nuñez de Balboa	115
Estudio mercado	Calle	O'Donnell	50



Información de Firmantes del Documento



ORIGEN DE LOS DATOS	DIRECCIÓN		
Estudio mercado	Calle	O'Donnell	53
Estudio mercado	Calle	O'Donnell	44
Estudio mercado	Calle	Paraguay	4
Estudio mercado	Calle	Poeta Joan Maragall	43
Estudio mercado	Calle	Ponzano	54
Estudio mercado	Calle	Princesa	5
Estudio mercado	Calle	Príncipe de Asturias	4
Estudio mercado	Calle	Príncipe de Vergara	205
Estudio mercado	Calle	Rafael Calvo	28
Estudio mercado	Calle	Rafael de Riego	5
Estudio mercado	Calle	Raimundo Fernández Villaverde	57
Estudio mercado	Paseo	Recoletos	39
Estudio mercado	Paseo	Reina Cristina	24
Estudio mercado	Calle	Relatores	11
Estudio mercado	Avda.	Reyes Católicos	2
Estudio mercado	Calle	Ríos Rosas	36
Estudio mercado	Calle	Rodríguez San Pedro	29
Estudio mercado	Calle	San Bernardino	4
Estudio mercado	Calle	San Bernardo	107
Estudio mercado	Calle	San Marcos	39
Estudio mercado	Calle	San Ramón Nonato	4
Estudio mercado	Cuesta	San Vicente	16
Estudio mercado	Calle	San Zacarías	4
Estudio mercado	Calle	Sancho Dávila	6
Estudio mercado	Calle	Santísima Trinidad	3
Estudio mercado	Calle	Santo Domingo de Silos	6
Estudio mercado	Calle	Serrano	39
Estudio mercado	Calle	Toledo	88
Estudio mercado	Calle	Vallehermoso	3
Aparcamientos	Calle	Abada	1
Aparcamientos	Calle	Alcalá	17 y 27
Aparcamientos	Calle	Amparo	75
Aparcamientos	Calle	Andrés Borrego	19
Aparcamientos	Calle	Argumosa	35
Aparcamientos	Calle	Barceló	2
Aparcamientos	Calle	Capitán Salazar Martínez s.n.	2
Aparcamientos	Calle	Cuesta Sto. Domingo	5
Aparcamientos	Plaza	de la Cebada	
Aparcamientos	Calle	De la Ventosa	28
Aparcamientos	Plaza	de las Cortes	s.n.
Aparcamientos	Plaza	del Carmen	10
Aparcamientos	Calle	del Casino	1
Aparcamientos	Plaza	Descalzas	s.n.



Información de Firmantes del Documento



ORIGEN DE LOS DATOS	DIRECCIÓN		
	Calle	Doctor	
Aparcamientos	Calle	Doctor Cortezo	10
Aparcamientos	Calle	Doctor Mata	1
Aparcamientos	Calle	Esperanza 4 / Primavera 2	
Aparcamientos	Calle	Farmacia	12
Aparcamientos	Calle	Felipe III	11
Aparcamientos	Calle	García Molina	4
Aparcamientos	Calle	Gravina	21
Aparcamientos	Plaza	Jacinto Benavente	6
Aparcamientos	Calle	Jardines	16
Aparcamientos	Calle	Libertad	27
Aparcamientos	Calle	Maestro Victoria	4
Aparcamientos	Calle	Marqués de la Ensenada	1
Aparcamientos	Plaza	Oriente	9
Aparcamientos	Plaza	Pedro Zerolo	13
Aparcamientos	Calle	Piamonte	16
Aparcamientos	Calle	Pizarro	7
Aparcamientos	Calle	Pizarro	5
Aparcamientos	Calle	Primavera	13
Aparcamientos	Plaza	Rey	1
Aparcamientos	Calle	Ribera de Curtidores	15
Aparcamientos	Calle	Ronda de Atocha	10
Aparcamientos	Calle	San Bernardo	1
Aparcamientos	Plaza	Santa Ana	16
Aparcamientos	Calle	Santa Brígida	12
Aparcamientos	Plaza	Soledad Torres Acosta	2
Aparcamientos	Calle	Tudescos	1
Aparcamientos	Calle	Valencia	19
Aparcamientos	Calle	Valverde	13

Una vez recopilados y verificados todos los cuestionarios, se ha procedido al tratamiento estadístico de los datos aportados en los mismos y, previo al cálculo del índice de rotación, se han establecido las siguientes hipótesis:

- En general, cada matrícula informada a la Subdirección General de Aparcamientos significa dos usos del paso de vehículos del garaje, esto es, al entrar y al salir del garaje.
- En general, en el estudio de mercado, cada tique expedido significa dos usos del paso de vehículos. Uno por la entrada del vehículo al garaje, que es el momento en el que se expide el tique y, el otro, por la salida desde el garaje a la vía.
- En los garajes que tienen más de un paso de vehículos, el uso de estos es indistinto, es decir, los usuarios tienen libertad para elegir cualquiera de los pasos de vehículos con los que se accede al garaje.

No teniendo en cuenta perturbaciones aleatorias en el modelo, la probabilidad del uso de cada uno de estos pasos de vehículos tiende a igualarse y a ser $1/n$, siendo n el número de pasos de vehículos que dan acceso al garaje.

Información de Firmantes del Documento



El cálculo arroja unos índices de rotación medios entre 2 y 3,5, dependiendo de la fuente de información y del año de estudio. Toda la información relevante, convenientemente anonimizada para cumplir con la obligación de confidencialidad y protección de secretos empresariales, se muestra en la siguiente tabla.

índice de rotación (listado Estudio mercado y Aparcamientos y de menor a mayor valor, en el año 2019)

N.º	ORIGEN	N.º PLAZAS DE ROTACIÓN	DÍAS AL AÑO EN FUNCIONAMIENTO		MATRÍCULAS o TIQUES EXPEDIDOS		N.º ACCESOS	ÍNDICE DE ROTACIÓN	
			2019	2020	2019	2020		2019	2020
1	Estudio mercado	300	365	365	720	588	1	0,01315068	0,01073973
2	Estudio mercado	95	365	365	1471	1069	2	0,04242249	0,03082913
3	Estudio mercado	133	245	245	1902	2011	1	0,11674083	0,12343103
4	Estudio mercado	100	365	366	5412	5023	2	0,14827397	0,13724044
5	Estudio mercado	100	365	365	8472	6896	2	0,23210959	0,18893151
6	Estudio mercado	15	255	198	510	325	1	0,26666667	0,21885522
7	Estudio mercado	646	365	366	35073	13597	1	0,29749353	0,11501633
8	Estudio mercado	325	365	365	38200	28430	2	0,32202318	0,2396628
9	Estudio mercado	14	365	365	956	712	1	0,3741683	0,27866928
10	Estudio mercado	16	362	345	1182	589	1	0,40814917	0,2134058
11	Estudio mercado	10	240	180	508	297	1	0,42333333	0,33
12	Estudio mercado	120	365	365	10500	3000	1	0,47945205	0,1369863
13	Estudio mercado	20	255	196	1275	962	1	0,5	0,49081633
14	Estudio mercado	24	365	366	2230	1120	1	0,50913242	0,25500911
15	Estudio mercado	50	299	213	4387	3274	1	0,58688963	0,61483568
16	Estudio mercado	80	365	365	8930	6332	1	0,61164384	0,43369863
17	Estudio mercado	60	365	365	8452	5690	1	0,77187215	0,5196347
18	Estudio mercado	230	365	213	32600	10247	1	0,77665277	0,41833027
19	Estudio mercado	528	365	366	78601	49698	1	0,81570154	0,51434426
20	Estudio mercado	602	365	366	98345	70198	1	0,89514404	0,63720204
21	Estudio mercado	520	365	365	85000	52000	1	0,89567966	0,54794521
22	Estudio mercado	8	230	200	880	800	1	0,95652174	1
23	Estudio mercado	40	365	365	7000	5000	1	0,95890411	0,68493151
24	Estudio mercado	93	365	365	17172	11556	1	1,01175431	0,68086611
25	Estudio mercado	70	365	366	13436	4154	1	1,05174168	0,32427791
26	Estudio mercado	24	250	196	3200	1500	1	1,06666667	0,6377551
27	Estudio mercado	70	365	266	14493	7941	1	1,13448141	0,85295381
28	Estudio mercado	85	365	366	36296	24489	2	1,16989525	0,78717454
29	Estudio mercado	20	250	360	3000	5000	1	1,2	1,38888889
30	Estudio mercado	40	299	213	7304	5804	1	1,22140468	1,36244131
31	Estudio mercado	20	228	163	2824	2116	1	1,23859649	1,29815951
32	Estudio mercado	62	365	79	14812	3096	1	1,30905877	1,26418947
33	Estudio mercado	1146	365	365	568131	351612	2	1,35822276	0,84059385
34	Estudio mercado	220	365	365	56220	48541	1	1,40024907	1,20899128
35	Estudio mercado	25	299	213	5428	4066	1	1,45230769	1,52713615
36	Estudio mercado	832	365	366	224624	126452	1	1,47934668	0,83052228
37	Estudio mercado	120	365	365	33500	18000	1	1,52968037	0,82191781



Información de Firmantes del Documento



N.º	ORIGEN	N.º PLAZAS DE ROTACIÓN	DÍAS AL AÑO EN FUNCIONAMIENTO		MATRÍCULAS o TIQUES EXPEDIDOS		N.º ACCESOS	ÍNDICE DE ROTACIÓN	
			2019	2020	2019	2020		2019	2020
38	Estudio mercado	1000	365	366	290299	157750	1	1,59067945	0,86202186
39	Estudio mercado	25	300	200	6000	4000	1	1,6	1,6
40	Estudio mercado	80	365	350	24226	16382	1	1,65931507	1,17014286
41	Estudio mercado	15	365	306	4557	3192	1	1,66465753	1,39084967
42	Estudio mercado	10	365	79	3104	815	1	1,70082192	2,06329114
43	Estudio mercado	200	365	365	124493	92877	2	1,70538356	1,27228767
44	Estudio mercado	115	365	365	37069	22565	1	1,76624181	1,07516379
45	Estudio mercado	24	365	365	8228	7281	1	1,87853881	1,66232877
46	Estudio mercado	72	365	366	25076	15347	1	1,90837139	1,16476928
47	Estudio mercado	90	365	365	32850	26932	1	2	1,63969559
48	Estudio mercado	15	348	333	10461	7633	2	2,00402299	1,52812813
49	Estudio mercado	60	365	365	23067	19202	1	2,10657534	1,75360731
50	Estudio mercado	46	365	365	17698	12516	1	2,10815962	1,49088743
51	Estudio mercado	31	292	280	9689	6508	1	2,14074238	1,49953917
52	Estudio mercado	16	365	290	6300	5050	1	2,15753425	2,17672414
53	Estudio mercado	120	365	365	47312	19354	1	2,1603653	0,88374429
54	Estudio mercado	20	300	200	6500	4700	1	2,16666667	2,35
55	Estudio mercado	14	365	275	5933	4755	1	2,3221135	2,47012987
56	Estudio mercado	75	350	313	30510	20930	1	2,32457143	1,78317359
57	Estudio mercado	249	365	366	107519	67131	1	2,366045	1,47323721
58	Estudio mercado	80	365	366	34696	11298	1	2,37643836	0,77172131
59	Estudio mercado	93	249	249	27617	18611	1	2,3851967	1,60737574
60	Estudio mercado	35	365	366	15503	10566	1	2,42708415	1,64964871
61	Estudio mercado	70	257	210	25000	20500	1	2,77932185	2,78911565
62	Estudio mercado	24	365	365	12613	8174	1	2,87968037	1,86621005
63	Estudio mercado	30	259		11880		1	3,05791506	
64	Estudio mercado	80	365	365	45000	40000	1	3,08219178	2,73972603
65	Estudio mercado	35	365	365	20000	13000	1	3,13111546	2,03522505
66	Estudio mercado	45	365	350	26523	16927	1	3,22958904	2,14946032
67	Estudio mercado	377	365	366	227135	142175	1	3,30126086	2,06077604
68	Estudio mercado	30	365	365	18250	13901	1	3,33333333	2,53899543
69	Estudio mercado	200	365	365	121762	85351	1	3,33594521	2,33838356
70	Estudio mercado	10	365	365	6287	5883	1	3,44493151	3,22356164
71	Estudio mercado	25	305	268	13200	8300	1	3,46229508	2,47761194
72	Estudio mercado	165	365	365	104332	62041	1	3,46474056	2,06030718
73	Estudio mercado	2	230	45	800	140	1	3,47826087	3,11111111
74	Estudio mercado	30	365	320	19800	14500	1	3,61643836	3,02083333
75	Estudio mercado	37	302	281	20650	19591	1	3,69608019	3,76858709
76	Estudio mercado	200	365	365	139000	74000	1	3,80821918	2,02739726
77	Estudio mercado	15	365	365	21765	14092	2	3,97534247	2,57388128
78	Estudio mercado	40	312	312	24960	9360	1	4	1,5
79	Estudio mercado	35	365	365	26115	16150	1	4,08845401	2,52837573
80	Estudio mercado	20	365	365	14929	9183	1	4,09013699	2,51589041



Información de Firmantes del Documento



N.º	ORIGEN	N.º PLAZAS DE ROTACIÓN	DÍAS AL AÑO EN FUNCIONAMIENTO		MATRÍCULAS o TIQUES EXPEDIDOS		N.º ACCESOS	ÍNDICE DE ROTACIÓN	
			2019	2020	2019	2020		2019	2020
81	Estudio mercado	10	310	262	6340	5380	1	4,09032258	4,10687023
82	Estudio mercado	100	355	365	75000	43000	1	4,22535211	2,35616438
83	Estudio mercado	1500	365	366	1207035	931871	1	4,40926027	3,39479417
84	Estudio mercado	20	230	215	10228	5764	1	4,44695652	2,68093023
85	Estudio mercado	8	270	207	4944	3706	1	4,57777778	4,47584541
86	Estudio mercado	43	365	345	36000	25000	1	4,58744823	3,37040782
87	Estudio mercado	10	365	245	8800	5280	1	4,82191781	4,31020408
88	Estudio mercado	200	365	366	181716	120260	1	4,97852055	3,28579235
89	Estudio mercado	200	365	366	181716	120260	1	4,97852055	3,28579235
90	Estudio mercado	13	250	190	8346	4186	1	5,136	3,38947368
91	Estudio mercado	218	365	366	205543	136021	1	5,1663441	3,40956033
92	Estudio mercado	10	206	206	5500	5500	1	5,33980583	5,33980583
93	Estudio mercado	5	220	190	2980	1863	1	5,41818182	3,92210526
94	Estudio mercado	354	365	365	365566	290834	1	5,65847845	4,50172587
95	Estudio mercado	150	365	275	160839	103323	1	5,87539726	5,0096
96	Estudio mercado	41	365	365	45000	23000	1	6,01403274	3,07383896
97	Estudio mercado	22	247	198	16800	9600	1	6,18329039	4,4077135
98	Estudio mercado	13	310	277	12500	10400	1	6,20347395	5,77617329
99	Estudio mercado	15	365	320	27100	20800	1	9,89954338	8,66666667
100	Estudio mercado	16	227	178	18160	12138	1	10	8,5238764
101	Estudio mercado	26	352	0	48859	0	1	10,677229	
102	Estudio mercado	18	122	350	14952	26533	1	13,6174863	8,4231746
103	Aparcamientos	75	365	366	4266	1897	1	0,31167123	0,13821494
104	Aparcamientos	99	365	366	35606	43943	3	0,65690697	0,80850398
105	Aparcamientos	170	365	366	24051	60949	1	0,77521354	1,95914497
106	Aparcamientos	68	365	366	19932	1760	2	0,80306205	0,07071681
107	Aparcamientos	400	365	366	194209	148861	3	0,88679909	0,67787341
108	Aparcamientos	152	365	366	40834	26495	1	1,47202596	0,95250935
109	Aparcamientos	67	365	366	54370	59436	3	1,48217815	1,61585515
110	Aparcamientos	80	365	366	21847	13806	1	1,49636986	0,94303279
111	Aparcamientos	240	365	366	65976	49852	1	1,50630137	1,13506375
112	Aparcamientos	63	365	366	23304	22483	1	2,02687541	1,95012577
113	Aparcamientos	30	365	366	11711	4343	1	2,13899543	0,79107468
114	Aparcamientos	80	365	366	31285	28331	1	2,14280822	1,9351776
115	Aparcamientos	140	365	366	55184	40419	1	2,15984344	1,57763466
116	Aparcamientos	131	365	366	58767	52842	1	2,45809892	2,20422976
117	Aparcamientos	44	365	366	19987	20626	1	2,4890411	2,5615996
118	Aparcamientos	442	365	366	213876	51935	1	2,65141015	0,6420765
119	Aparcamientos	80	365	366	40409	35524	1	2,76773973	2,42650273
120	Aparcamientos	169	365	366	86854	65450	1	2,81604928	2,11627381
121	Aparcamientos	70	365	366	36510	32874	1	2,85792564	2,56627635
122	Aparcamientos	94	365	366	49388	33922	1	2,87892743	1,97198
123	Aparcamientos	481	365	366	259701	205698	1	2,95845983	2,3368665



Información de Firmantes del Documento



N.º	ORIGEN	N.º PLAZAS DE ROTACIÓN	DÍAS AL AÑO EN FUNCIONAMIENTO		MATRÍCULAS o TÍQUES EXPEDIDOS		N.º ACCESOS	ÍNDICE DE ROTACIÓN	
			2019	2020	2019	2020		2019	2020
124	Aparcamientos	362	365	366	196369	130522	1	2,97236055	1,97026236
125	Aparcamientos	155	365	366	87792	67354	1	3,10356164	2,3745461
126	Aparcamientos	21	365	366	12297	17306	1	3,20861057	4,50325267
127	Aparcamientos	320	365	366	191703	140423	1	3,28258562	2,39793374
128	Aparcamientos	185	365	366	117148	96591	1	3,46976675	2,85307931
129	Aparcamientos	20	365	366	12812	9099	1	3,51013699	2,48606557
130	Aparcamientos	36	365	366	25692	18086	1	3,91050228	2,74529447
131	Aparcamientos	480	365	366	389511	226697	1	4,4464726	2,58079463
132	Aparcamientos	37	365	366	32056	31360	1	4,74727879	4,63151676
133	Aparcamientos	318	365	366	276871	254253	1	4,77075902	4,36905867
134	Aparcamientos	276	365	366	260535	229930	1	5,17242406	4,55234814
135	Aparcamientos	132	365	366	127301	98533	1	5,28439186	4,07902798
136	Aparcamientos	207	365	366	203213	187961	1	5,3792072	4,96188063
137	Aparcamientos	18	365	366	17877	13522	1	5,44200913	4,10503947
138	Aparcamientos	10	365	366	20842	6991	2	5,71013699	1,91010929
139	Aparcamientos	212	365	366	224618	120216	1	5,80558284	3,09866997
140	Aparcamientos	67	365	366	72593	48924	1	5,93686363	3,99021287
141	Aparcamientos	415	365	366	449885	395565	1	5,94005611	5,20857199
142	Aparcamientos	113	365	366	155524	145957	1	7,54147169	7,05822332
143	Aparcamientos	15	365	366	22571	24194	1	8,24511416	8,81384335
144	Aparcamientos	133	365	366	238216	203107	1	9,81423422	8,34491968
PROMEDIO DEL ESTUDIO DE MERCADO								2,8	2,0
PROMEDIO DE APARCAMIENTOS								3,5	2,8
PROMEDIO TOTAL								3,0	2,2

En el año 2019, el índice medio de rotación de los 144 aparcamientos estudiados es de 3; es de 2,8 en los 102 aparcamientos del estudio de mercado y 3,5, en los 42 aparcamientos de Madrid Central. También se han analizado los datos del año 2020, año marcado por la crisis sanitaria. Sus efectos sociales y económicos hacen que el resultado de 2020 no pueda utilizarse como patrón normal de comportamiento de la variable "índice de rotación".

En resumen, se han obtenido las siguientes valoraciones del índice de rotación:

FUENTE	Índice de rotación Garajes residenciales	Índice de rotación Garajes rotacionales
Planificación de la Movilidad y Transportes	0,65	2
Estudio de mercado		2,8
Matrículas Aparcamientos		3,5

Información de Firmantes del Documento



1M2E7ISCM8M4PKJ

3.- UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL

El artículo 20 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales establece que «*las entidades locales, en los términos previstos en esta ley, podrán establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local*».

El Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, clasifica los bienes de las Entidades locales en bienes de dominio público y bienes patrimoniales. Los bienes de dominio público serán de uso o servicio público. Son bienes de uso público local, entre otros, los caminos, plazas y calles y demás obras publicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y policía sean de la competencia de la Entidad local.

En la utilización de los bienes de dominio público, el Reglamento considera:

«1.º *Uso común, el correspondiente por igual a todos los ciudadanos indistintamente, de modo que el uso de unos no impida el de los demás interesados, y se estimará:*

a) *General, cuando no concurren circunstancias singulares.*
b) *Especial, si concurrieran circunstancias de este carácter por la peligrosidad, intensidad del uso o cualquiera otra semejante.*

2.º *Uso privativo, el constituido por la ocupación de una porción del dominio público, de modo que limite o excluya la utilización por los demás interesados.*

3.º *Uso normal, el que fuere conforme con el destino principal del dominio público a que afecte.*

4.º *Uso anormal, si no fuere conforme con dicho destino*».

El uso especial del dominio público por el tránsito de vehículos desde las fincas o locales a la calzada, y viceversa, incluye tanto la extensión de la acera habilitada para paso de vehículos como la parte de la calzada afectada, en la medida en que se utilizan para un uso distinto del normal. Respecto a las aceras, el uso normal es el peatonal y el paso de vehículos implica su utilización, también, por los vehículos que circulan a través de ella. En cuanto a la calzada, si se tiene en cuenta que su uso normal es la circulación de vehículos y, en muchas de ellas, el estacionamiento, la existencia de un paso impide dicho estacionamiento delante del mismo. Las bandas de estacionamiento son zonas situadas junto a las aceras, en los laterales de la calzada, que se reservan y acondicionan para el estacionamiento de vehículos. La zona en la que no se permite el aprovechamiento para el estacionamiento puede ser de diferente tamaño, por lo tanto, la superficie del aprovechamiento de los pasos de vehículos difiere en los siguientes casos según el tipo de bandas de estacionamiento:

- En línea, cuando los vehículos se disponen paralelamente al bordillo.
- En batería, cuando se disponen perpendicularmente al bordillo.
- Oblicuo, cuando el eje longitudinal del vehículo forma un ángulo entre 0 y 90º con la línea del bordillo, normalmente de 30º, 45º o 60º.

El anexo 7 recoge las distintas tipologías y dimensiones mínimas para plazas de aparcamiento que se usan en las plazas del estacionamiento regulado.

En cuanto al aprovechamiento de los pasos de vehículos que están ubicados en calles peatonales, se entiende que su superficie viene determinada por todo el recorrido que el vehículo realiza atravesando la vía que, por naturaleza, está reservada al tránsito peatonal.



No obstante, la superficie del dominio público que vamos a tener en cuenta a la hora de valorar su utilización con pasos de vehículos no va a incluir las bandas de estacionamiento debido a la heterogeneidad que se da en el municipio. Por lo tanto, la superficie del aprovechamiento es la calculada en el epígrafe 2.1.3.- SUPERFICIE TOTAL.

4.- VALOR QUE TENDRÍA EN EL MERCADO LA UTILIDAD DERIVADA DE LA UTILIZACIÓN O APROVECHAMIENTO, SI LOS BIENES AFECTADOS NO FUESEN DE DOMINIO PÚBLICO

Con carácter general, el importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará, de acuerdo con el artículo 24.1.a) del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, «*tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada*».

El Reglamento de Bienes de las Entidades Locales establece que los bienes de dominio público son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La inalienabilidad supone que los bienes no se pueden vender, por lo tanto, siendo el mercado el ámbito en el que se forman los precios entre la demanda de quienes desean adquirir algo y quienes lo ofrecen, cuando ambas figuras son independientes, el precio de mercado de la utilidad de los bienes de dominio público no existe.

Aunque no exista un valor de mercado de la utilidad de los bienes de dominio público, al ser la utilidad la ganancia que se obtiene, sí que existe una utilidad en el uso de los pasos de vehículos porque transitando por los mismos se accede inmediatamente a las plazas de garaje sin necesidad de tener que seguir circulando por la vía pública en busca de un estacionamiento o de estacionar a cierta distancia del destino final del conductor.

No existiendo un mercado de los pasos de vehículos en dominio público local, cabe concluir que la única posibilidad de adjudicar un probable precio de mercado al uso de dichos bienes es referenciarlo a precios de los usos de las parcelas circundantes de la vía pública a las que dan acceso los pasos de vehículos, es decir, a las plazas de garaje. Las plazas de garaje guardan tanto una relación de proximidad con los pasos de vehículos, porque cada paso de vehículos conecta las vías públicas de circulación con las plazas del garaje al que da acceso, como por una relación de integridad porque para poder llegar a la calzada por donde circulará el vehículo, este ha de circular desde su estacionamiento pasando por el paso de vehículos.

Ambos, plaza de garaje y paso de vehículos, son bienes complementarios porque se tienen que utilizar conjuntamente para que su uso satisfaga al usuario. Es decir, su uso de manera conjunta cubre una necesidad, estacionar el vehículo, pero su uso por separado no genera la misma utilidad.

La Sentencia de 2 de enero de 2015 del Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 2ª, Rec. 3046/2012, en relación al informe técnico

Información de Firmantes del Documento



económico de la tasa por el aprovechamiento especial del dominio público local, dice: «De esta forma, el informe técnico-económico o memoria financiera se constituye en instrumento imprescindible que servirá para justificar el establecimiento de la tasa, y en medio adecuado, en lo que ahora nos interesa, para justificar las cuantías propuestas, bajo el parámetro del principio de equivalencia, en referencia al valor que en el mercado tendría la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento si no fueran los bienes de dominio público, que simplificando -y saliendo al paso de las alegaciones que reiteradamente hace la parte actora e incluso constituye parte del núcleo de la prueba pericial instada y practicada en la instancia, que pretende que la ponderación se haga sobre el valor de una servidumbre de paso-, se correspondería con su eventual precio de arrendamiento.

La cuantificación de la tasa, por tanto, es una materia que escapa a la discrecionalidad administrativa, y cuya determinación se hace girar en función de la utilidad o aprovechamiento a obtener, por lo que resulta evidente que los factores y parámetros a tener en cuenta y valorar serán aquellos vinculados a dicha utilidad o aprovechamiento».

Del extracto podemos deducir que, para el Tribunal, el valor que en el mercado tendría la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento de los bienes, si no fueran de dominio público, podría corresponderse con su eventual precio de arrendamiento. Además, nos recuerda que los parámetros adecuados son aquellos vinculados a la utilidad o aprovechamiento del uso de los bienes, como podría ser la rentabilidad al estar relacionada con la utilidad en el sentido de que, a igual inversión monetaria, cuanto mayor ganancia, mayor rentabilidad y viceversa.

La Sentencia 101/2017 del Tribunal Superior de Justicia de Canarias de Santa Cruz de Tenerife, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 1ª, en relación al informe técnico económico de la tasa de ocupación de la vía pública mediante mesas y sillas, dice: «Del informe emitido por el Aparejador resulta que los valores que tuvo en cuenta son los precios de alquiler y venta de locales obtenidos a través de la consulta de página web de un portal inmobiliario, y ello no puede considerarse adecuado por cuanto, por la misma ley de la oferta y demanda antes aplicada, los anuncios de los portales no señalan el precio final y real de los bienes ofertados, sino que, normalmente, son superiores a fin de negociar con el cliente e incluyen la comisión de la agencia. No pudiendo tenerse en cuenta para la fijación de valor de mercado.

La administración podría haber acudido a otros datos ya que dispusiera a través de los servicios propios del ayuntamiento a través del cobro de otros tributos o a otro modo de valoración pero no se estima que unos datos así obtenidos puedan sostener el informe exigido».

El Ayuntamiento de Madrid no cuenta con información relevante ni suficiente relativa a valoraciones de las plazas de garaje, activo a cuya valoración nos vamos a referir para calcular la valoración de la utilidad del paso de vehículos por las razones expuestas más arriba. En vista de las mencionadas sentencias, se ha acudido a realizar una contratación para la realización de un análisis del valor del suelo privado destinado a aparcamiento, orientado a la determinación del valor de la utilidad del aprovechamiento especial del dominio público local en los pasos de vehículos en la ciudad de Madrid. La finalidad del contrato es obtener unos valores que, aplicados a los datos de los que sí dispone el Ayuntamiento, que son las superficies de los pasos de vehículos, resulte un importe que nos remita a cuál podría ser el valor de la utilidad derivada del uso de los pasos de vehículos en el municipio.

Información de Firmantes del Documento



En concreto, el objeto del contrato es «la obtención de información sobre los valores de la explotación económica del suelo de uso aparcamiento en la ciudad de Madrid, que se utilizará en el informe técnico-económico que justifique la aplicación de la tasa por ocupación del dominio público municipal en su modalidad de paso de vehículos. Este informe técnico-económico, regulado en el artículo 25 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, es un requisito previo imprescindible para la redacción una nueva ordenanza en esta materia.

El resultado final de los trabajos será una relación de valores unitarios (precio/m²) del uso aparcamiento con una desagregación espacial de distrito o menor. Se detallará en un informe exhaustivo las fuentes de información utilizadas, la serie temporal de la muestra de datos que sustente el estudio (que no podrá ser inferior a cuatro años), nivel de confianza y verificación empírica, la metodología utilizada para obtener los valores del suelo en uso aparcamiento y cualquier otra información que sea relevante para la obtención del valor del uso del dominio público municipal en los pasos de vehículos».

El mencionado contrato, expediente 205/2021/31376, se adjudicó a ST Consultores Inmobiliarios, S.L., empresa perteneciente al Grupo Sociedad de Tasación, empresa española de referencia en las valoraciones de inmuebles.

El informe de ST Consultores sobre el valor del suelo en uso aparcamiento privado en la ciudad de Madrid es el anexo 8. Se desprende del informe que en la valoración del uso aparcamiento se ha tomado como referencia la base de datos inmobiliaria de Sociedad de Tasación; la desagregación espacial, que se exigía de distrito o menor, se ha hecho de 101² zonas, cuyos límites siempre corresponden a la división oficial por barrios del territorio de la ciudad y, de las cuales, se ha realizado un estudio de mercado; así mismo, para la comprobación de los datos se ha valido de técnicos expertos en valoración, fuentes oficiales y portales inmobiliarios. La serie temporal de la muestra abarca desde 2017 hasta junio de 2021. Por último, los valores obtenidos se refieren a precios de cierre de operaciones que se define como «aquella por la que se alcanza un acuerdo entre las dos partes implicadas en cualquier operación inmobiliaria, esto es el vendedor del activo (venta o alquiler), y el comprador del mismo».

Del examen de las valoraciones de los aparcamientos en la ciudad de Madrid, el informe aporta los siguientes valores:

1. Precio de venta. Es el precio cierto en una situación de compraventa la cual tiene por objeto la entrega de una determinada cosa a cambio del precio. El precio de venta dividido entre la superficie arroja un valor unitario del mismo, en euros por m².
2. Precio de alquiler. Es lo que recibe un arrendador a cambio de garantizar al arrendatario el que pueda disfrutar del bien. El precio de alquiler dividido entre la superficie arroja un valor unitario del mismo, en euros por m².
3. Yield. Es el término anglosajón con el cual se hace referencia a la rentabilidad de un activo, en este caso, inmobiliario.

² Cuando existían características heterogéneas en barrios aledaños, se han agrupado en una misma zona, de ahí las 101 zonas y no los 106 barrios en los que está dividido el municipio.



4. Valor residual del suelo. Es la estimación del valor del terreno considerando que el valor de un bien inmueble se compone por la agregación del coste del suelo, del de la construcción y de los gastos y beneficios de la promoción.

De los cuatro valores obtenidos, el precio del arrendamiento y la yield se sugieren como los más idóneos para calcular una estimación de la valoración de la utilidad del uso del bien. Esto es así porque el precio del arrendamiento se corresponde con lo que un arrendatario está dispuesto a pagar por el disfrute de una cosa y la yield es una variable que depende de la utilidad, dado que la utilidad es la ganancia que se obtiene de algo, en este caso, el precio del arrendamiento. En el hipotético escenario en el que las calles y calzadas de la ciudad perteneciesen al sector privado, la decisión de realizar la inversión necesaria para construir los pasos de vehículos estaría basada en tratar de obtener el máximo beneficio. El beneficio o ganancia dependerá de los ingresos que se obtendrían de la inversión (en nuestro caso, precios del arrendamiento) y de los costes que provocaría acometer y mantener la misma. La comparación entre los ingresos y los costes es la tasa de rendimiento del capital invertido, con lo cual, la inversión depende de esta tasa de rendimiento o, en términos económicos, rentabilidad o yield.

Sin embargo, tanto el precio de venta, que se da en los supuestos en los que hay una transmisión de la propiedad del bien, como el valor residual del suelo, que no incluye ninguna de las valoraciones de las infraestructuras necesarias para poner al bien en disposición de ser disfrutado, no son adecuados para calcular directamente el valor de la utilidad del uso de los pasos de vehículos.

Por lo tanto, a partir de la superficie del aprovechamiento y de los valores de arrendamiento por m² de las plazas de garaje, por la conexión existente entre estas y los pasos de vehículos, vamos a calcular a cuánto pudiera ascender el valor de la utilidad derivada de los pasos de vehículos y, asimismo, los pondremos en relación con la yield.

4.1.- VALOR DE MERCADO ESTIMADO CON LOS PRECIOS DE ARRENDAMIENTO

Del análisis de los datos de los valores de arrendamiento por m², del informe de ST Consultores, obtenemos los siguientes resultados:

	Precio del alquiler mensual/m ²
Máximo	6,21 €
Mínimo	1,69 €
Moda	2,47 €
Media	3,07 €

A partir de los precios de arrendamiento unitarios de las plazas de garaje, con atención al barrio en el que se ubica cada paso de vehículos, calculamos el probable valor de mercado de la utilidad del uso de estos. La tabla siguiente refleja los valores obtenidos de los precios de los arrendamientos en las zonas evaluadas.

Información de Firmantes del Documento



Precios de arrendamiento unitarios, por barrios

DISTRITO	Zona	BARRIO	P. Renta Unit.	
1	CENTRO	01.A	PALACIO	4,408695652
1	CENTRO	01.B	EMBAJADORES	3,944615385
1	CENTRO	01.C	CORTES	6,20783864
1	CENTRO	01.D	JUSTICIA	5,26634795
1	CENTRO	01.E	SOL	4,183473684
1	CENTRO	01.E	UNIVERSIDAD	4,183473684
2	ARGANZUELA	02.A	ACACIAS	2,787589499
2	ARGANZUELA	02.A	IMPERIAL	2,787589499
2	ARGANZUELA	02.B	CHOPERA	2,624446714
2	ARGANZUELA	02.C	LEGAZPI	2,897285619
2	ARGANZUELA	02.D	ATOCHA	2,880100277
2	ARGANZUELA	02.D	DELICIAS	2,880100277
2	ARGANZUELA	02.E	PALOS DE MOGUER	3,380235988
3	RETIRO	03.A	PACÍFICO	3,19546875
3	RETIRO	03.B	ADEFAS	2,848604623
3	RETIRO	03.C	ESTRELLA	3,408590699
3	RETIRO	03.C	IBIZA	3,408590699
3	RETIRO	03.D	LOS JERÓNIMOS	5,833567251
3	RETIRO	03.D	NIÑO JESUS	5,833567251
4	SALAMANCA	04.A	RECOLETOS	5,958067907
4	SALAMANCA	04.B	GOYA	5,625639277
4	SALAMANCA	04.C	FUENTE DEL BERRO	4,073080791
4	SALAMANCA	04.D	GUINDALERA	3,713116536
4	SALAMANCA	04.E	LISTA	4,608474576
4	SALAMANCA	04.F	CASTELLANA	4,767857143
5	CHAMARTÍN	05.A	EL VISO	4,069565217
5	CHAMARTÍN	05.B	PROSPERIDAD	2,857142857
5	CHAMARTÍN	05.C	CIUDAD JARDÍN	3,374631268
5	CHAMARTÍN	05.D	HISPANOAMÉRICA	3,632064076
5	CHAMARTÍN	05.E	NUEVA ESPAÑA	4,404069767
5	CHAMARTÍN	05.F	CASTILLA	3,268357143
6	TETUÁN	06.A	BELLAS VISTAS	2,651773001
6	TETUÁN	06.B	CUATRO CAMINOS	4,488178523
6	TETUÁN	06.C	CASTILLEJOS	2,651920443
6	TETUÁN	06.D	ALMENARA	2,216588976
6	TETUÁN	06.E	VALDEACEDERAS	2,3524342
6	TETUÁN	06.F	BERRUGUETE	2,452208306
7	CHAMBERÍ	07.A	ARAPILES	4,678191964
7	CHAMBERÍ	07.A	GAZTAMBIDE	4,678191964
7	CHAMBERÍ	07.B	TRAFALGAR	4,963636364
7	CHAMBERÍ	07.C	ALMAGRO	5,046728972
7	CHAMBERÍ	07.D	RÍOS ROSAS	4,691729872
7	CHAMBERÍ	07.E	VALLEHERMOSO	4,565270089



Información de Firmantes del Documento



DISTRITO	Zona	BARRIO	P. Renta Unit.	
8	FUENCARRAL-PARDO	08.A	FUENTELARREINA	2,582178218
8	FUENCARRAL-PARDO	08.B	PEÑA GRANDE	2,627109645
8	FUENCARRAL-PARDO	08.C	EL PILAR	2,670015808
8	FUENCARRAL-PARDO	08.D	LA PAZ	2,409245236
8	FUENCARRAL-PARDO	08.E	VALVERDE	3,245529453
8	FUENCARRAL-PARDO	08.F	MIRASIERRA	1,898336176
8	FUENCARRAL-PARDO	08.G	EL GOLOSO	1,821462844
8	FUENCARRAL-PARDO	08.G	EL PARDO	1,821462844
9	MONCLOA-ARAVACA	09.A	CASA DE CAMPO	4,185800599
9	MONCLOA-ARAVACA	09.B	ARGUELLES	4,614977875
9	MONCLOA-ARAVACA	09.C	CIUDAD UNIVERSITARIA	3,588235294
9	MONCLOA-ARAVACA	09.D	VALDEZARZA	2,616711899
9	MONCLOA-ARAVACA	09.E	VALDEMARÍN	2,740718887
9	MONCLOA-ARAVACA	09.F	EL PLANTÍO	2,79
9	MONCLOA-ARAVACA	09.G	ARAVACA	2,136666667
10	LATINA	10.A	LOS CÁRMENES	2,998275402
10	LATINA	10.A	PUERTA DEL ANGEL	2,998275402
10	LATINA	10.B	LUCERO	2,23501875
10	LATINA	10.C	ALUCHE	1,781147893
10	LATINA	10.D	CAMPAMENTO	2,304858219
10	LATINA	10.E	CUATRO VIENTOS	2,04637548
10	LATINA	10.F	LAS ÁGUILAS	1,815018638
11	CARABANCHEL	11.A	COMILLAS	3,876246057
11	CARABANCHEL	11.B	OPAÑEL	2,945477878
11	CARABANCHEL	11.C	SAN ISIDRO	2,549025139
11	CARABANCHEL	11.D	PUERTA BONITA	2,672779018
11	CARABANCHEL	11.D	VISTA ALEGRE	2,672779018
11	CARABANCHEL	11.E	ABRANTES	2,589285714
11	CARABANCHEL	11.E	BUENAVISTA	2,589285714
12	USERA	12.A	ORCASITAS	2,439011905
12	USERA	12.A	ORCASUR	2,439011905
12	USERA	12.B	SAN FERMÍN	2,518318229
12	USERA	12.C	ALMENDRALES	2,87657623
12	USERA	12.C	MOSCARDÓ	2,87657623
12	USERA	12.C	PRADOLONGO	2,87657623
12	USERA	12.C	ZOFIO	2,87657623
13	PUENTE VALLECAS	13.A	ENTREVÍAS	3,032605042
13	PUENTE VALLECAS	13.A	SAN DIEGO	3,032605042
13	PUENTE VALLECAS	13.B	PALOMERAS BAJAS	2,089905134
13	PUENTE VALLECAS	13.C	PALOMERAS SURESTE	2,311120605
13	PUENTE VALLECAS	13.D	NUMANCIA	2,311120605
13	PUENTE VALLECAS	13.D	PORTAZGO	2,311120605
14	MORATALAZ	14.A	FONTARRÓN	2,474599386
14	MORATALAZ	14.A	HORCAJO	2,474599386



Información de Firmantes del Documento



DISTRITO	Zona	BARRIO	P. Renta Unit.	
14	MORATALAZ	14.A	MARROQUINA	2,474599386
14	MORATALAZ	14.A	MEDIA LEGUA	2,474599386
14	MORATALAZ	14.A	PAVONES	2,474599386
14	MORATALAZ	14.A	VINATEROS	2,474599386
15	CIUDAD LINEAL	15.A	PUEBLO NUEVO	2,908721429
15	CIUDAD LINEAL	15.A	VENTAS	2,908721429
15	CIUDAD LINEAL	15.B	QUINTANA	2,931541005
15	CIUDAD LINEAL	15.C	CONCEPCIÓN	3,033142857
15	CIUDAD LINEAL	15.D	SAN PASCUAL	3,192142857
15	CIUDAD LINEAL	15.E	SAN JUAN BAUTISTA	3,786359046
15	CIUDAD LINEAL	15.F	COLINA	2,966660053
15	CIUDAD LINEAL	15.G	ATALAYA	3,419858648
15	CIUDAD LINEAL	15.G	COSTILLARES	3,419858648
16	HORTALEZA	16.A	PALOMAS	2,402853261
16	HORTALEZA	16.B	PIOVERA	2,375904072
16	HORTALEZA	16.C	CANILLAS	2,599550727
16	HORTALEZA	16.D	APÓSTOL SANTIAGO	2,942124787
16	HORTALEZA	16.D	PINAR DEL REY	2,942124787
16	HORTALEZA	16.E	VALDEFUENTES	2,763737859
17	VILLAVERDE	17.A	SAN ANDRES	2,095740845
17	VILLAVERDE	17.B	LOS ANGELES	2,186352309
17	VILLAVERDE	17.B	LOS ROSALES	2,186352309
17	VILLAVERDE	17.C	BUTARQUE	2,213642214
17	VILLAVERDE	17.C	SAN CRISTÓBAL	2,213642214
18	VILLA DE VALLECAS	18.A	CASCO H. VALLECAS	2,314585677
18	VILLA DE VALLECAS	18.B	SANTA EUGENIA	2,78986875
18	VILLA DE VALLECAS	18.C	ENSANCHE DE VALLECAS	2,189849078
19	VICÁLVARO	19.A	CASCO H. VICÁLVARO	2,29152189
19	VICÁLVARO	19.B	VALDEBERNARDO	3,918220339
19	VICÁLVARO	19.C	VALDERRIBAS	2,279477409
19	VICÁLVARO	19.D	EL CAÑAVERAL	1,933672308
20	SAN BLAS	20.A	SIMANCAS	3,435640879
20	SAN BLAS	20.B	AMPOSTA	2,668448326
20	SAN BLAS	20.B	ARCOS	2,668448326
20	SAN BLAS	20.B	HELLÍN	2,668448326
20	SAN BLAS	20.C	ROSAS	2,531502749
20	SAN BLAS	20.D	REJAS	2,46970638
20	SAN BLAS	20.E	CANILLEJAS	2,370557427
20	SAN BLAS	20.E	EL SALVADOR	2,370557427
21	BARAJAS	21.A	AEROPUERTO	2,977227491
21	BARAJAS	21.A	ALAMEDA DE OSUNA	2,977227491
21	BARAJAS	21.B	CASCO H. BARAJAS	1,687590361
21	BARAJAS	21.C	TIMÓN	2,01529928
21	BARAJAS	21.D	CORRALEJOS	3,36440428



Información de Firmantes del Documento



El probable precio de mercado del valor de la utilidad del uso de los pasos de vehículos se ha calculado tomando como referencia los precios de los usos de las parcelas circundantes de la vía pública a las que aquellos dan acceso, es decir, a los alquileres de las plazas de garaje. El resultado obtenido es:

Valor estimado de la utilidad a partir de los precios de arrendamiento.

Valor de la utilidad del aprovechamiento del dominio público con pasos de vehículos
27.490.214,60 €

4.2.- VALOR DE MERCADO ESTIMADO CON LA RENTABILIDAD DEL ACTIVO

Del análisis de los datos de los valores de las rentabilidades de los activos, del informe de ST Consultores, obtenemos los siguientes resultados:

	Rentabilidad (yield)
Máximo	7,37%
Mínimo	3,18%
Moda	3,70%
Media	4,72%

Su aplicación para el cálculo del probable precio de mercado del uso de los pasos de vehículos dará un resultado similar al obtenido aplicando los precios de arrendamiento, que en este modelo de análisis es la variable independiente. La diferencia que existe entre ambos cálculos se debe, principalmente, a los redondeos de las cantidades con las que se opera.

A partir de la rentabilidad y con atención al barrio en el que se ubica cada paso de vehículos, calculamos el probable precio de mercado del uso de los pasos de vehículos, al igual que se ha hecho con los arrendamientos. La tabla adjunta muestra las rentabilidades por zonas que se han obtenido de la información obrante en el informe de ST Consultores.

Rentabilidad, por barrios

DISTRITO	Zona	BARRIO	Rentabilidad propuesta	
1	CENTRO	01.A	PALACIO	3,93%
1	CENTRO	01.B	EMBAJADORES	4,55%
1	CENTRO	01.C	CORTES	3,35%
1	CENTRO	01.D	JUSTICIA	3,26%
1	CENTRO	01.E	SOL	3,18%
1	CENTRO	01.E	UNIVERSIDAD	3,18%
2	ARGANZUELA	02.A	ACACIAS	3,82%
2	ARGANZUELA	02.A	IMPERIAL	3,82%
2	ARGANZUELA	02.B	CHOPERA	3,53%

Información de Firmantes del Documento



DISTRITO		Zona	BARRIO	Rentabilidad propuesta
2	ARGANZUELA	02.C	LEGAZPI	4,69%
2	ARGANZUELA	02.D	ATOCHA	4,06%
2	ARGANZUELA	02.D	DELICIAS	4,06%
2	ARGANZUELA	02.E	PALOS DE MOGUER	3,95%
3	RETIRO	03.A	PACÍFICO	5,94%
3	RETIRO	03.B	ADELFA	4,66%
3	RETIRO	03.C	ESTRELLA	4,66%
3	RETIRO	03.C	IBIZA	4,66%
3	RETIRO	03.D	LOS JERÓNIMOS	5,59%
3	RETIRO	03.D	NIÑO JESUS	5,59%
4	SALAMANCA	04.A	RECOLETOS	4,30%
4	SALAMANCA	04.B	GOYA	3,79%
4	SALAMANCA	04.C	FUENTE DEL BERRO	3,99%
4	SALAMANCA	04.D	GUINDALERA	4,92%
4	SALAMANCA	04.E	LISTA	3,61%
4	SALAMANCA	04.F	CASTELLANA	3,39%
5	CHAMARTÍN	05.A	EL VISO	3,75%
5	CHAMARTÍN	05.B	PROSPERIDAD	4,21%
5	CHAMARTÍN	05.C	CIUDAD JARDÍN	6,36%
5	CHAMARTÍN	05.D	HISpanoAMÉRICA	3,81%
5	CHAMARTÍN	05.E	NUEVA ESPAÑA	3,90%
5	CHAMARTÍN	05.F	CASTILLA	3,83%
6	TETUÁN	06.A	BELLAS VISTAS	6,37%
6	TETUÁN	06.B	CUATRO CAMINOS	6,86%
6	TETUÁN	06.C	CASTILLEJOS	4,83%
6	TETUÁN	06.D	ALMENARA	5,47%
6	TETUÁN	06.E	VALDEACEDERAS	5,37%
6	TETUÁN	06.F	BERRUGUETE	4,50%
7	CHAMBERÍ	07.A	ARAPILES	4,72%
7	CHAMBERÍ	07.A	GAZTAMBIDE	4,72%
7	CHAMBERÍ	07.B	TRAFALGAR	4,11%
7	CHAMBERÍ	07.C	ALMAGRO	3,69%
7	CHAMBERÍ	07.D	RIOS ROSAS	4,27%
7	CHAMBERÍ	07.E	VALLEHERMOSO	4,44%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.A	FUENTELARREINA	3,91%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.B	PEÑA GRANDE	4,97%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.C	EL PILAR	4,78%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.D	LA PAZ	4,23%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.E	VALVERDE	6,50%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.F	MIRASIERRA	3,18%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.G	EL GOLOSO	3,93%
8	FUENCARRAL-PARDO	08.G	EL PARDO	3,93%
9	MONCLOA-ARAVACA	09.A	CASA DE CAMPO	4,36%



Información de Firmantes del Documento



DISTRITO		Zona	BARRIO	Rentabilidad propuesta
9	MONCLOA-ARAVACA	09.B	ARGUELLES	4,21%
9	MONCLOA-ARAVACA	09.C	CIUDAD UNIVERSITARIA	5,68%
9	MONCLOA-ARAVACA	09.D	VALDEZARZA	6,61%
9	MONCLOA-ARAVACA	09.E	VALDEMARÍN	3,95%
9	MONCLOA-ARAVACA	09.F	EL PLANTÍO	4,67%
9	MONCLOA-ARAVACA	09.G	ARAVACA	4,39%
10	LATINA	10.A	LOS CÁRMENES	5,01%
10	LATINA	10.A	PUERTA DEL ANGEL	5,01%
10	LATINA	10.B	LUCERO	4,71%
10	LATINA	10.C	ALUCHE	4,39%
10	LATINA	10.D	CAMPAMENTO	4,53%
10	LATINA	10.E	CUATRO VIENTOS	4,93%
10	LATINA	10.F	LAS ÁGUILAS	4,33%
11	CARABANCHEL	11.A	COMILLAS	3,89%
11	CARABANCHEL	11.B	OPAÑEL	5,13%
11	CARABANCHEL	11.C	SAN ISIDRO	4,88%
11	CARABANCHEL	11.D	PUERTA BONITA	4,46%
11	CARABANCHEL	11.D	VISTA ALEGRE	4,46%
11	CARABANCHEL	11.E	ABRANTES	5,60%
11	CARABANCHEL	11.E	BUENAVISTA	5,60%
12	USERA	12.A	ORCASITAS	5,77%
12	USERA	12.A	ORCASUR	5,77%
12	USERA	12.B	SAN FERMÍN	5,79%
12	USERA	12.C	ALMENDRALES	4,77%
12	USERA	12.C	MOSCARDÓ	4,77%
12	USERA	12.C	PRADOLONGO	4,77%
12	USERA	12.C	ZOFIO	4,77%
13	PUENTE VALLECAS	13.A	ENTREVÍAS	7,15%
13	PUENTE VALLECAS	13.A	SAN DIEGO	7,15%
13	PUENTE VALLECAS	13.B	PALOMERAS BAJAS	6,44%
13	PUENTE VALLECAS	13.C	PALOMERAS SURESTE	5,12%
13	PUENTE VALLECAS	13.D	NUMANCIA	5,12%
13	PUENTE VALLECAS	13.D	PORTAZGO	5,12%
14	MORATALAZ	14.A	FONTARRÓN	3,70%
14	MORATALAZ	14.A	HORCAJO	3,70%
14	MORATALAZ	14.A	MARROQUINA	3,70%
14	MORATALAZ	14.A	MEDIA LEGUA	3,70%
14	MORATALAZ	14.A	PAVONES	3,70%
14	MORATALAZ	14.A	VINATEROS	3,70%
15	CIUDAD LINEAL	15.A	PUEBLO NUEVO	4,03%
15	CIUDAD LINEAL	15.A	VENTAS	4,03%
15	CIUDAD LINEAL	15.B	QUINTANA	4,11%
15	CIUDAD LINEAL	15.C	CONCEPCIÓN	4,06%



Información de Firmantes del Documento



DISTRITO		Zona	BARRIO	Rentabilidad propuesta
15	CIUDAD LINEAL	15.D	SAN PASCUAL	4,54%
15	CIUDAD LINEAL	15.E	SAN JUAN BAUTISTA	4,35%
15	CIUDAD LINEAL	15.F	COLINA	4,50%
15	CIUDAD LINEAL	15.G	ATALAYA	5,00%
15	CIUDAD LINEAL	15.G	COSTILLARES	5,00%
16	HORTALEZA	16.A	PALOMAS	4,32%
16	HORTALEZA	16.B	PIOVERA	4,09%
16	HORTALEZA	16.C	CANILLAS	4,56%
16	HORTALEZA	16.D	APÓSTOL SANTIAGO	5,64%
16	HORTALEZA	16.D	PINAR DEL REY	5,64%
16	HORTALEZA	16.E	VALDEFUENTES	5,32%
17	VILLAVERDE	17.A	SAN ANDRES	4,51%
17	VILLAVERDE	17.B	LOS ANGELES	5,62%
17	VILLAVERDE	17.B	LOS ROSALES	5,62%
17	VILLAVERDE	17.C	BUTARQUE	5,64%
17	VILLAVERDE	17.C	SAN CRISTÓBAL	5,64%
18	VILLA DE VALLECAS	18.A	CASCO H. VALLECAS	7,37%
18	VILLA DE VALLECAS	18.B	SANTA EUGENIA	6,14%
18	VILLA DE VALLECAS	18.C	ENSANCHE DE VALLECAS	4,93%
19	VICÁLVARO	19.A	CASCO H. VICÁLVARO	4,61%
19	VICÁLVARO	19.B	VALDEBERNARDO	4,23%
19	VICÁLVARO	19.C	VALDERRIBAS	3,93%
19	VICÁLVARO	19.D	EL CAÑAVERAL	4,44%
20	SAN BLAS	20.A	SIMANCAS	5,46%
20	SAN BLAS	20.B	AMPOSTA	5,05%
20	SAN BLAS	20.B	ARCOS	5,05%
20	SAN BLAS	20.B	HELLÍN	5,05%
20	SAN BLAS	20.C	ROSAS	4,68%
20	SAN BLAS	20.D	REJAS	4,88%
20	SAN BLAS	20.E	CANILLEJAS	5,15%
20	SAN BLAS	20.E	EL SALVADOR	5,15%
21	BARAJAS	21.A	AEROPUERTO	5,54%
21	BARAJAS	21.A	ALAMEDA DE OSUNA	5,54%
21	BARAJAS	21.B	CASCO H.B ARAJAS	3,67%
21	BARAJAS	21.C	TIMÓN	5,00%
21	BARAJAS	21.D	CORRALEJOS	5,18%

El probable precio de mercado del uso de los pasos de vehículos, calculado tomando como referencia las rentabilidades de la explotación de las plazas de garaje es:

Información de Firmantes del Documento



Valor estimado de la utilidad a partir de la rentabilidad de la explotación del bien

Valor de la utilidad del aprovechamiento del dominio público con pasos de vehículos
27.819.289,54 €

Resumiendo, el artículo 24.1.a) del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales dice que «El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada».

El valor que tendría en el mercado la utilidad derivada del aprovechamiento especial del dominio público con pasos de vehículos se ha estimado entre 27.490.214,60 € y 27.819.289,54 €, importes obtenidos de la valoración de la utilidad del aprovechamiento en atención bien a las cantidades propuestas del parámetro “arrendamiento” o bien del parámetro “rentabilidad del activo”, respectivamente. Se han obtenido dos referencias porque tanto el precio del arrendamiento como la rentabilidad (yield) son conceptos que describen la utilidad del uso del bien y su diferencia cuantitativa se explica por el uso de importes redondeados.

5.- CUOTA TRIBUTARIA

Una vez definidos hasta aquí los criterios y parámetros con los que se ha delimitado el concepto y la cuantificación de la estimación del valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento de los pasos de vehículos, comenzamos con la configuración de la cuota tributaria de las tasas por pasos de vehículos la cual se va a fijar como sigue:

Cuota tributaria = Variable ocupación + Variable intensidad de uso

5.1.- VARIABLE OCUPACIÓN

Con la variable ocupación tenemos en cuenta la puesta a disposición del paso de vehículos a los usuarios. Por lo tanto, grava la probable ganancia de la utilización de la superficie del aprovechamiento especial del dominio público o superficie ocupada por el paso de vehículos, y, además, las cuotas se discriminan en atención a la capacidad económica.

5.1.1.- Superficie del aprovechamiento especial

Debido a la gran complejidad urbanística de la ciudad, en las superficies de los pasos de vehículos, que se han obtenido en el epígrafe 2.1.- SUPERFICIE, se aprecian casos

Información de Firmantes del Documento



desproporcionados. Así, por ejemplo, el 8,14% de los pasos de vehículos tienen más de 30 m².

Por ello, la variable ocupación no se va a definir atendiendo a la superficie real ocupada por cada paso de vehículos, sino solo a la longitud del aprovechamiento, es decir, atendiendo sólo a los metros lineales del hueco libre para la entrada y salida de vehículos, incrementado en un metro a cada lado o, en el caso de que exista rebaje de la acera, atendiendo al número de metros lineales del bordillo rebajado, si esta última medición fuese superior.

Además, este criterio en el que se prescinde del ancho del aprovechamiento ha sido admitido por los tribunales. La Sentencia nº 518/2015, de 30 de junio, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid dice a este respecto: «Respecto al apartado 4º del artículo 11 la parte actora afirma que existe a la ausencia de justificación en el informe técnico-económico sobre el cálculo de la longitud de metros lineales del paso de vehículos, particularmente, en la adición de un metro a cada uno de los lados del hueco de entrada y salida de vehículos, considerando que dicha ausencia de justificación convierte este criterio en arbitrario e irracional debiendo declararse su nulidad. Indica que la modificación de la Ordenanza fiscal impugnada establece en su artículo 11.4 que, la longitud en metros lineales del paso de vehículos (mi) vendrá determinada con sus dos primeros decimales. A estos efectos, se entenderá por longitud del paso el número de metros lineales del hueco libre para la entrada y salida de vehículos, incrementado en un metro a cada lado o, en el caso de que exista rebaje de acera, el número de metros lineales del bordillo rebajado, si esta última medición fuese superior.- Asimismo, indica que en los supuestos en que dos o más pasos contiguos de vehículos tengan una distancia entre ellos inferior a dos metros o compartan un único rebaje de acera, los metros lineales correspondientes a cada paso se determinarán proporcionalmente al hueco libre de cada uno respecto de la longitud total del rebaje de acera, o si es mayor, a la distancia entre el comienzo del hueco libre del primer paso y el final del hueco libre del último más un metro a cada lado

UNDÉCIMO

Debe partirse de la base de que la ordenanza grava con la tasa el aprovechamiento especial del dominio público por lo ha de establecerse, efectivamente que fracción del dominio público es la efectivamente afectada por dicha utilización especial. En la versión enjuiciada de la Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Utilización Privativa o aprovechamiento especial del dominio público local no se hace referencia a la anchura de la acera sino a los metros lineales afectados por dicha utilización especial, teniendo en cuenta el número de metros lineales del hueco libre para la entrada y salida de vehículos, incrementado en un metro a cada lado. La cuestión consiste en determinar si está justificada dicha ampliación en un metro por cada lado, tomando en cuenta la proyección en la calzada del hueco de salida del inmueble, mas tomando en consideración que para la utilización privativa del dominio público el interesado ha de contar con la preceptiva autorización, de conformidad con el artículo 77 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, que establece que el uso común especial normal de los bienes de dominio público se sujetará a licencia. En el caso del Ayuntamiento de Madrid Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos aprobada por acuerdo plenario de 26 de abril de 2006 y publicada en el boletín oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 19 de mayo de 2006, tras establecer en su título II, los requisitos para obtener la autorización en su artículo 20 establece

Información de Firmantes del Documento



las Artículo 20. Características geométricas de los pasos de vehículos en acera indicando que los pasos de vehículos en acera tendrán la forma de un trapecio cuya base menor está delimitada por el hueco de acceso al inmueble, la base mayor es la longitud de la base menor más 1 metro a cada lado de dicho acceso y la anchura queda determinada por la de la acera en que se encuentre. Por tanto el titular de la autorización tendrá a su disposición para el uso especial del dominio en el borde de la acera con la calzada dicho espacio, en el que por otra parte ejercerá los derechos establecidos en el artículo 14, entre ellos el de no ser perturbados o imposibilitados en su derecho de utilizar el acceso del que se es titular, por la parada o estacionamiento en él de vehículos, o por la presencia de objetos de cualquier clase y que por los servicios municipales competentes se garantice el acceso autorizado, en los términos establecidos en la normativa en materia de movilidad. Por tanto si el derecho se extiende a mantener expedito el paso no sólo en la proyección de la salida en el hueco de la calzada sino en un paso más, resulta razonable, que la cuantía de tasa tenga en cuenta dicha proyección, pues en ellas se produce la utilización especial del dominio público. Debe pues desestimarse el citado motivo de nulidad». Interesa citar que el artículo 20 de la ordenanza técnica se mantiene en los mismos términos.

5.1.2.- Capacidad económica y el valor del suelo de dominio público

La información relativa a la estimación de un valor del suelo de la ciudad de Madrid se elabora por la Subdirección General de Tecnología e Información Tributaria quien emite el informe «Actualización de los valores de suelo de categoría fiscal para el índice fiscal de calles de 2022», que acompaña a este documento como anexo 9. Este informe tiene base en el documento explicativo de la metodología y proceso de cálculo llevados a cabo para determinar el Índice Fiscal de Calles del año 2016, que se adjunta como anexo 10.

En el documento del año 2016 de la Subdirección General mencionada, antes de Inspección Tributaria y Coordinación Catastral, queda explicado, principalmente en los apartados 1.1 y 1.2, que la discriminación de las categorías fiscales de las calles del municipio se consigue por el distinto valor del suelo de las distintas zonas del municipio y que dicho valor del suelo obtenido es representativo de «los valores equivalentes de los usos susceptibles de aprovechamiento privado, que son los usos privativos, frente a los dotacionales que son los que se referirían a los usos propios y generales del suelo de dominio público».

En el expediente de modificación de la Ordenanza Fiscal General de Gestión, Recaudación e Inspección para 2017 se encuentra incorporado el estudio completo realizado como consecuencia de la aprobación de un nuevo Índice Fiscal de Calles para la ciudad de Madrid, de donde, si se precisa, se podrá sacar fotocopia debidamente autenticada.

El que el valor del suelo se haya obtenido por categorías fiscales, diferenciación que resulta de tener en cuenta tanto las distintas zonas del municipio como el valor que se usa para determinar dicha clasificación, significa que la valoración obtenida discrimina por capacidad económica, lo cual es relevante habida cuenta de que los valores del suelo calculados son un instrumento para cuantificar la tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local con pasos de vehículos o carruajes a través de aceras o calzadas.

Información de Firmantes del Documento



Para el año 2022, los valores obtenidos e incluidos en el citado documento de «Actualización de los valores de suelo de categoría fiscal para el índice fiscal de calles de 2022», han sido los que se recogen en la tabla siguiente:

Valor m² del suelo, por categoría fiscal de calle

Categoría de la calle	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	6 ^a	7 ^a	8 ^a	9 ^a
Valor m ² suelo 2022	4.210,40 €	3.157,80€	2.368,35€	1.776,26€	1.332,20€	999,15€	749,37€	562,02€	421,52€

Conviene recordar aquí la Sentencia N.º 1.150/2016 del Tribunal Supremo que, respecto al criterio de valoración utilizado en el informe técnico económico de la Tasa por utilización privativa y aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de la vía pública a favor de empresas explotadoras de servicios de telefonía móvil del Ayuntamiento de Madrid en el cual se estima, al igual que en el presente informe, el valor de mercado de la superficie utilizada a partir del valor catastral del suelo que se obtuvo del Procedimiento de valoración catastral por aplicación de una Ponencia Total de Valores del año 2011, dice así: «A.- Parámetro €/m². Frente al criterio del Tribunal “a quo” que rechaza acudir al valor del suelo urbano por no corresponderse con el valor del suelo sobre el que discurren las redes, ha de señalarse que, conforme al mencionado artículo 24.1^a) TRLHL no es procedente utilizar la referencia del aprovechamiento en términos urbanísticos, que alude a los derechos de los propietarios delimitado en virtud del planeamiento que fija el contenido de aquéllos en función de la edificabilidad. En efecto, extremando tal criterio podría llegarse a sostener que la ocupación del dominio público local por las empresas de telefonía móvil habría de ser gratuita, con vulneración de los principios constitucionales de igualdad tributaria y generalidad. Y, por parecida razón, tampoco se comparte la exigencia que refleja la sentencia impugnada de asignar valores individualizados por zonas de la capital que tuvieran en cuenta las distintas categorías fiscales de las calles por cuyo subsuelo discurren las redes, ya que este no es un elemento relevante respecto de las condiciones técnicas de la prestación del servicio y del beneficio obtenido por la ocupación del dominio público local.

Por el contrario, en relación con esta tasa, ha de tenderse a la determinación del valor del mercado del terreno en función del aprovechamiento o utilidad gravada.

Y en el presente caso, el Ayuntamiento de Madrid llegó a la determinación de dicho valor después de los necesarios estudios e informes técnicos, sin que, a los efectos de la tasa, pueda compartirse el criterio del Tribunal de instancia, que invoca el artículo 36 de la Ley 9/2001, de 17 de julio de la Comunidad de Madrid, referido a la cesión obligatoria y gratuita de suelos dotacionales y equipara las vías municipales, a estos efectos valorativos, con zonas verdes, porque el hecho de que dichas vías carezcan de valor lucrativo a efectos de edificación, o éste sea muy residual, no excluye los beneficios que derivan de la realización en dichas zonas ocupadas de actividades económicas, para las que resultan imprescindibles o idóneas.

Dicho en otros términos, a los efectos del aprovechamiento o beneficios derivados de la ocupación de la vía pública para la prestación del servicio de telefonía de que se trata, no resulta relevante la calificación urbanística del suelo que se ocupa. Y es que, como sostiene la representación procesal del Ayuntamiento, para los servicios de comunicaciones móviles, la mayor utilidad consiste en poder desplegar por el subsuelo de las vías públicas municipales el

Información de Firmantes del Documento



cable o fibra óptica que permita conectar sus distintos elementos de red de modo que resulten aptos para prestar los citados servicios de comunicaciones.

En definitiva, la utilidad derivada del uso de los recursos cedidos no resulta ajena al beneficio o rentabilidad que obtiene el titular del derecho de ocupación, ya que existe una íntima vinculación entre el beneficio económico y el valor de la utilidad que debe reflejar el gravamen.»

De igual manera, la utilidad derivada del uso de la vía pública con los pasos de vehículos no debe resultar ajena a la ganancia que obtiene el usuario. Se acude, por tanto, al valor del suelo urbano para determinar en base a él, la cuota de la tasa de los pasos de vehículos.

5.1.3.- Tarifas de la variable ocupación

Las tarifas de la variable ocupación se han calculado aplicando a cada valor unitario del suelo urbano, obtenidos en el epígrafe anterior, la utilidad, medida en porcentaje, que se obtiene al poner en relación la probable ganancia que se obtendría del uso del paso de vehículos con el valor de este. El resultado es la valoración por m² de la utilidad del aprovechamiento especial del dominio público con pasos de vehículos.

La cuota de la variable ocupación será el resultado de multiplicar las tarifas de la variable ocupación por los metros lineales del hueco libre para la entrada y salida de vehículos, incrementado en un metro a cada lado o, en el caso de que exista rebaje de la acera, por el número de metros lineales del bordillo rebajado (si esta última medición fuese superior).

La utilidad del aprovechamiento especial del activo, medida en porcentaje, se obtiene al poner en relación la probable ganancia que se obtendría del uso del paso de vehículos con el valor de este.

$$Utilidad (\%) = Rentabilidad (\%) = \frac{Ganancia}{Valor del activo} \times 100$$

En el epígrafe 4.1.- VALORES DE ARRENDAMIENTO, hemos calculado la ganancia estimada total, o utilidad, con referencia a los alquileres de las plazas de garaje y cuantificado la misma en:

Valor de la utilidad del aprovechamiento del dominio público con pasos de vehículos
27.490.214,60 €

Por su parte, en el epígrafe 4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO, hemos calculado el valor estimado de la utilidad con referencia a las rentabilidades de la explotación de las plazas de garaje y cuantificado la misma en:

Valor de la utilidad del aprovechamiento del dominio público con pasos de vehículos
27.819.289,54 €



No obstante, ya explicamos que la diferencia cuantitativa entre ambas valoraciones sólo es debida a los redondeos del cálculo.

Por lo tanto, podemos obtener dos valores estimados de la utilidad del aprovechamiento especial del dominio público local, medida en porcentaje, esto es:

Valor de la utilidad obtenido de:	Utilidad media (%)
La referencia a los arrendamientos/valor del dominio público local	2,78%
La referencia a las rentabilidades/valor del dominio público local	2,82%

Además, en el epígrafe 4.2.- RENTABILIDAD DEL ACTIVO, se analizaron los datos de la rentabilidad (yield) de las plazas de garaje. De ese análisis resultó que la rentabilidad media es:

Plazas de garaje	Rentabilidad media (yield)
Precios de los arrendamientos/precios de venta	4,72%

Por lo tanto, hemos obtenido distintos valores de la utilidad, en porcentaje, los cuales son el resultado de tener en cuenta diversos parámetros para la valoración de esta y, todos ellos, defendibles.

En definitiva, se ha considerado adecuado y oportuno fijar el valor de la utilidad por el aprovechamiento especial del dominio público local con pasos de vehículos en un 1,89% del valor unitario del suelo. Valor que es inferior a la utilidad estimada mínima del mercado obtenida, 2,78%.

Por lo tanto, las tarifas de la variable ocupación que son el resultado de multiplicar el valor del suelo, unitario y por categoría fiscal, por la utilidad del aprovechamiento, fijada en 1,89%, resultan:

Tarifas de la variable ocupación

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tarifa variable ocupación	79,58 €	59,68 €	44,76 €	33,57 €	25,18 €	18,88 €	14,16 €	10,62 €	7,97 €

5.2.- VARIABLE INTENSIDAD DE USO

Con la variable intensidad de uso se pretende tener en cuenta la distinta intensidad de uso que se hace de los pasos de vehículos, la cual, a su vez, está determinada tanto por la superficie del local, bajo la presunción de que en garajes de mayor tamaño se hace un uso del paso de vehículos mayor al que se realiza en los garajes de menor tamaño, como por el uso del garaje en atención a si este es de uso residencial, mixto o de rotación.



5.2.1.- Valor del usufructo de los pasos de vehículos

Previamente a la determinación de las tarifas, cuantificamos el uso que cada metro cuadrado de superficie interior de garaje, aparcamiento o local realiza del paso de vehículos. Para dicha cuantificación tenemos en cuenta:

- los valores medios del suelo, según categoría fiscal de calle, con los cuales valoramos el precio de los bienes de los que estamos tratando de cuantificar el valor de su intensidad.
- el valor de usufructo. Dado que con esta variable se trata de valorar la intensidad del uso y disfrute que por cada metro cuadrado de garaje se hace del paso de vehículos, se acude a la figura del usufructo, el cual, desde el punto de vista del derecho civil, se define como un derecho real de goce o disfrute de una cosa ajena. Otras características del usufructo a favor de su empleo en esta valoración son que puede constituirse a favor de una o varias personas, simultánea o sucesivamente, también puede constituirse a favor de las personas jurídicas y, por último, cualquier bien o cosa puede ser objeto del usufructo.

Para valorar el usufructo acudimos a lo dispuesto en el artículo 10 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre, que diferencia entre usufructo vitalicio y temporal. En el caso del tipo de aprovechamiento ante el que nos encontramos, se ha considerado que es más adecuado acudir a la figura del usufructo vitalicio, en cuanto que la vigencia de las autorizaciones para *la entrada de vehículos desde la vía pública a un inmueble, edificado o sin edificar, o su salida desde este*, en principio y con carácter general, es equivalente a la vida útil del inmueble. Respecto de los usufructos vitalicios, el apartado 5.a) del citado artículo manifiesta que *«En los usufructos vitalicios se estimará que el valor es igual al 70 por 100 del valor total de los bienes cuando el usufructuario cuente menos de veinte años, minorando, a medida que aumenta la edad, en la proporción de un 1 por 100 menos por cada año más con el límite mínimo del 10 por 100 del valor total»*.

Siendo una pluralidad de sujetos los que disfrutan del aprovechamiento, y, por tanto, siendo evidente la dificultad que existe para determinar el valor del usufructo por referencia a una edad concreta, se ha considerado razonable acudir al límite mínimo que contempla la Ley, esto es, el 10% del valor total.

Ahora bien, en la medida en que el uso y disfrute que se hace del dominio público no se produce exactamente en los mismos términos que en el derecho privado, toda vez que el aprovechamiento especial lo que implica es que existe un uso compartido con el que constituye el uso normal de la vía pública, por ejemplo, el uso de la acera para la entrada y salida de vehículos de un garaje se comparte con el uso peatonal propio y característico de la misma, se ha procedido a aplicar una reducción para tener en cuenta tal circunstancia, de forma que el valor del usufructo utilizado en la valoración es del 3,75%.

En concreto, a este porcentaje se llega, tras la consideración de varios aspectos: por un lado, no se dispone del usufructo como tal, sino solo del uso, por lo que reducimos el porcentaje del 10% a la mitad (nos queda un 5%); y, a su vez, dicho uso es compartido, con el resto de ciudadanos, pues no se trata de una utilización privativa, sino de un aprovechamiento especial (nuevamente, reducimos el porcentaje a la mitad, y nos queda el 2,5%); en ese uso compartido, el titular del paso de vehículos tiene preferencia frente al resto de ciudadanos, pues se prohíbe estacionar delante del paso de vehículos (por

Información de Firmantes del Documento



tanto, al 2,5% le sumamos la mitad del mismo, esto es, 1,25%), resultando un porcentaje final del 3,75%.

El valor del usufructo del suelo, por categorías ficales se considera, por tanto:

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Valor m ² suelo	4.210,40 €	3.157,80 €	2.368,35 €	1.776,26 €	1.332,20 €	999,15 €	749,37 €	562,02€	421,52 €
Valor m ² usufructo	157,89 €	118,42 €	88,81 €	66,61 €	49,96 €	37,47 €	28,10 €	21,08 €	15,81 €

5.2.2.- Valor del aprovechamiento en atención a la intensidad de uso que se realice de los pasos de vehículos

5.2.2.1.- Superficie del garaje o aparcamiento

En el apartado 2.2.1.- SUPERFICIE DE LOS GARAJES Y APARCAMIENTOS decíamos que para calcular la intensidad de uso que se hace del paso de vehículos, en atención al tamaño de cada garaje o aparcamiento, se calcularía multiplicando su superficie, la del garaje, por el índice espacial de la intensidad de uso, el cual cuantificamos en 0,008817.

Por su parte, el valor de la intensidad de uso que se hace del paso de vehículos, en atención al tamaño de cada garaje, es el producto de la intensidad de uso por el valor del usufructo. En definitiva:

Valor de la intensidad de uso en atención al tamaño de cada garaje = Intensidad de uso en atención al tamaño del garaje x Valor del usufructo = Superficie del garaje o aparcamiento x Índice espacial de la intensidad de uso x Valor del usufructo

Aprovechando la propiedad asociativa de la multiplicación y al objeto de simplificar, en definitiva, el cálculo final de la variable intensidad de uso, multiplicamos el índice espacial de la intensidad de uso por el valor del usufructo del suelo. Esto es:

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Valor m ² usufructo	157,89 €	118,42 €	88,81 €	66,61 €	49,96 €	37,47 €	28,10 €	21,08 €	15,81 €
Valor m ² usufructo x Índice espacial	1,39 €	1,04 €	0,78 €	0,59 €	0,44 €	0,33 €	0,25 €	0,19 €	0,14 €

Estos valores por m² cuantifican la intensidad del uso que se hace de los pasos de vehículos en atención a la superficie del local destinada a garajes o aparcamientos. Tal y como decíamos en el inicio de este apartado 5.2., la superficie del local es, junto con el uso del garaje, uno de los parámetros que tenemos en cuenta para la cuantificación de la intensidad de uso.

El valor final de la intensidad de uso atribuible a cada garaje o aparcamiento se calcularía por el producto de los valores calculados en la tabla multiplicados por el índice de rotación, que estudiamos en el siguiente apartado, y por la superficie del inmueble.



5.2.2.2.- Función del garaje o aparcamiento

Teniendo en cuenta el uso de los garajes o aparcamientos obtendremos el valor de la intensidad de uso bajo la premisa de que la utilización del paso de vehículos es más frecuente en aquellos pasos que dan acceso a garajes o aparcamientos en los que una misma plaza puede estar compartida entre varios usuarios.

En el apartado 2.2.2.- FUNCIÓN DEL GARAJE O DEL APARCAMIENTO obtuvimos las siguientes estimaciones del índice de rotación:

FUENTE	Índice de rotación Garajes residenciales	Índice de rotación Garajes rotacionales
Planificación de la Movilidad y Transportes	0,65	2
Estudio de mercado		2,8
Matrículas Aparcamientos		3,5

Los valores más adecuados para cuantificar el índice de rotación son los de Planificación de la Movilidad y Transportes, no solo porque es la única fuente de información que incluye la valoración de la rotación en los garajes residenciales en su estudio si no porque los datos que suministra la EMT, que son los que se han utilizado para calcular el índice de rotación de los garajes rotacionales, son datos oficiales y gozan de garantía de transparencia porque su actividad, en tanto que es una sociedad mercantil municipal, está sometida a examen de los ciudadanos tanto por las exigencias legales de publicidad activa como por el resultado del ejercicio del derecho de acceso a la información pública.

No obstante, los valores del índice de rotación, tanto del estudio de mercado como de Matrículas Aparcamientos, son válidos y nos ofrecen información relevante que nos sirve para ratificar el índice de rotación de los garajes rotacionales de Planificación de la Movilidad y Transportes. Esto es así porque todas las estimaciones del índice de rotación se han hecho a partir de la observación y medición, aunque en distintos ámbitos. El resultado obtenido, en conjunto, es que al menos el índice medio de rotación en los garajes rotacionales es de 2 y su garantía con referencia a los valores de mercado viene contrastada por los mayores valores obtenidos del estudio de mercado realizado y de la información de los garajes de Madrid Central.

Por lo tanto, por la aplicación de los índices de rotación, 0,65 y 2, a los valores de que hemos calculado en el apartado anterior, estos son, los valores del usufructo por el índice espacial, obtenemos:

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Valor m ² usufructo x Índice espacial	1,39 €	1,04 €	0,78 €	0,59 €	0,44 €	0,33 €	0,25 €	0,19 €	0,14 €
Valor m ² usufructo x Índice espacial x Índice rotación (garaje residencial)	0,90 €	0,68 €	0,51 €	0,38 €	0,29 €	0,21 €	0,16 €	0,12 €	0,09 €
Valor m ² usufructo x Índice espacial x Índice rotación (garaje rotacional)	2,78 €	2,08 €	1,56 €	1,18 €	0,88 €	0,66 €	0,50 €	0,38 €	0,28 €

Información de Firmantes del Documento



El valor final de la intensidad de uso atribuible a cada garaje o aparcamiento se calculará por el producto de los valores calculados en la tabla multiplicados por la superficie del inmueble. En definitiva:

Valor de la intensidad de uso = Superficie del garaje o aparcamiento x Valor del usufructo x Índice espacial de la intensidad de uso x Índice rotacional

5.2.3.- Tarifas de la variable intensidad de uso

5.2.3.1.- Tarifas de la variable intensidad de uso para pasos de vehículos afectos a garajes o aparcamientos residenciales o asimilados

Estas tarifas las equiparamos con los valores obtenidos en el apartado anterior para los garajes residenciales y asimilados porque con la variable intensidad de uso pretendemos tener en cuenta la distinta intensidad de uso que se hace de los pasos de vehículos.

Tarifas de la variable intensidad de uso para pasos de vehículos afectos a garajes o aparcamientos residenciales o asimilados

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tarifa intensidad de uso. Garajes residenciales y asimilados	0,90 €	0,68 €	0,51 €	0,38 €	0,29 €	0,21 €	0,16 €	0,12 €	0,09 €

Las tarifas así obtenidas se multiplican por la superficie de cada garaje o aparcamiento.

5.2.3.2.- Tarifas de la variable intensidad de uso para pasos de vehículos afectos a garajes o aparcamientos con rotación

Estas tarifas las equiparamos con los valores obtenidos en el apartado anterior, 5.2.2.2.- *Función del garaje*, para los garajes o aparcamientos con rotación porque con la variable intensidad de uso pretendemos tener en cuenta la distinta intensidad de uso que se hace de los pasos de vehículos.

Tarifas de la variable intensidad de uso para pasos de vehículos afectos a garajes o aparcamientos con rotación

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tarifa intensidad de uso. Garajes con rotación	2,78 €	2,08 €	1,56 €	1,18 €	0,88 €	0,66 €	0,50 €	0,38 €	0,28 €

Las tarifas así obtenidas se multiplican por la superficie de cada garaje o aparcamiento.

5.3.- VARIACIÓN DE LAS TARIFAS DE LA TASA POR UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL CON PASOS DE VEHÍCULOS

En este apartado se analizan las variaciones que sufren las tarifas vigentes de la tasa por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local con pasos de vehículos.



Realizados los cálculos pertinentes, resulta que las tarifas de la variable ocupación disminuyen un 19%, las tarifas de la variable de intensidad de uso de garajes y aparcamientos sin rotación disminuyen entre un 10% y un 16% y las tarifas de la variable de intensidad de uso de garajes con rotación aumentan entre 11 céntimos, en la 9ª categoría fiscal de calle, y 105 céntimos, en 1ª categoría.

A continuación, se incluyen las tablas, por variable, de las variaciones de las tarifas.

Variación de las tarifas de la variable ocupación

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Año 2021	97,66 €	73,24 €	54,93 €	41,20 €	30,90 €	23,18 €	17,38 €	13,04 €	9,78 €
Año 2022	79,58 €	59,68 €	44,76 €	33,57 €	25,18 €	18,88 €	14,16 €	10,62 €	7,97 €
Diferencia	-18,08 €	-13,56 €	-10,17 €	-7,63 €	-5,72 €	-4,30 €	-3,22 €	-2,42 €	-1,81 €
Variación	-19%	-19%	-19%	-19%	-19%	-19%	-19%	-19%	-19%

Variación de las tarifas de la variable de intensidad de uso de garajes y aparcamientos sin rotación

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Año 2021	1,04 €	0,78 €	0,58 €	0,44 €	0,33 €	0,25 €	0,18 €	0,14 €	0,10 €
Año 2022	0,90 €	0,68 €	0,51 €	0,38 €	0,29 €	0,21 €	0,16 €	0,12 €	0,09 €
Diferencia	-0,14 €	-0,10 €	-0,07 €	-0,06 €	-0,04 €	-0,04 €	-0,02 €	-0,02 €	-0,01 €
Variación	-13%	-13%	-12%	-14%	-12%	-16%	-11%	-14%	-10%

Variación de las tarifas de la variable de intensidad de uso de garajes y aparcamientos con rotación

Categoría de la calle	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Año 2021	1,73 €	1,30 €	0,97 €	0,73 €	0,55 €	0,41 €	0,31 €	0,23 €	0,17 €
Año 2022	2,78 €	2,08 €	1,56 €	1,18 €	0,88 €	0,66 €	0,50 €	0,38 €	0,28 €
Diferencia	1,05 €	0,78 €	0,59 €	0,45 €	0,33 €	0,25 €	0,19 €	0,15 €	0,11 €
Variación	61%	60%	61%	62%	60%	61%	61%	65%	65%

6.- INGRESO TOTAL PREVISTO DE LA CUOTA TRIBUTARIA EN 2022

Por la aplicación de la cuota tributaria propuesta en el apartado anterior a la matrícula de 2021 se ha obtenido la estimación de los ingresos para 2022. La cuota tributaria la hemos definido como:

Cuota tributaria = Variable ocupación + Variable intensidad de uso

La simulación de recibos arroja un resultado de 27.465.612,00 €.

La distribución de los recibos por categoría fiscal de la calle es:

Categoría fiscal	1	2	3	4	5	6	7	8	9
N.º Recibos	1.473	3.124	5.422	12.531	11.937	12.313	2.432	929	1.501



La variación interanual en el ingreso total de la matrícula de pasos de vehículos para la exacción de la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por entradas de vehículos o carruajes a través de las aceras es:

SUBCONCEPTO DE INGRESOS 33100 ENTRADA DE VEHÍCULOS	
MATRÍCULA 2021	28.685.376,00 €
MATRÍCULA 2022	27.465.612,00 €
Diferencia	-1.219.764,00 €
Variación	-4%

7.- REFERENCIA AL MERCADO

Definidos los criterios y parámetros con los que se ha delimitado el concepto y la cuantificación de la estimación del valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento de los pasos de vehículos y fijada la cuota tributaria de la tasa por pasos de vehículos con la que se han calculado los ingresos de esta, comparamos ambas magnitudes para comprobar que el ingreso previsto de la tasa no supera la estimación del valor que tendría en el mercado la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público con pasos de vehículos.

Referencia media al mercado calculado con precios de arrendamiento

Valor estimado de la utilidad	27.490.214,60 €
Ingresos previstos	27.465.612,00 €
Referencia media al mercado	99,9%

Referencia media al mercado calculado con yields

Valor estimado de la utilidad	27.819.289,54 €
Ingresos previstos	27.465.612,00 €
Referencia media al mercado	98,7%

Se comprueba que, en ningún caso los importes propuestos para las tarifas de la cuota tributaria de los pasos de vehículos para 2022 generan unos ingresos que excedan el valor probable del mercado.

Información de Firmantes del Documento

