



**INFORME TÉCNICO-ECONÓMICO PARA LA
MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA FISCAL
REGULADORA DE LA TASA POR ESTACIONAMIENTO DE
VEHÍCULOS EN DETERMINADAS ZONAS DE LA CAPITAL**

Información de Firmantes del Documento



MADRID

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 12/03/2025 11:08:02



**INFORME TÉCNICO-ECONÓMICO PARA LA MODIFICACIÓN DE LA
ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA
POR ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS
EN DETERMINADAS ZONAS DE LA CAPITAL**

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1. ESTUDIO DE MERCADO EN 2025	4
1.1.- Población objeto de estudio	4
1.2.- Solicitud de la información	5
1.3.- Análisis de los datos	6
2. TARIFAS	11
2.1. Tiempo de estacionamiento	11
2.2. Tecnología de los vehículos	13
3. BONIFICACIONES Y RECARGOS	15
4. REFERENCIA AL MERCADO	18
5. COROLARIO	20
ÍNDICE DE TABLAS	21
Anexo I. Modelo de cuestionario enviado.	23
Anexo II. Precios de estacionamiento en los aparcamientos privados de uso público.	25

Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital

Información de Firmantes del Documento



MADRID

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 12/03/2025 11:08:02

INFORME TÉCNICO-ECONÓMICO DE LA MODIFICACIÓN TASA POR ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN DETERMINADAS ZONAS DE LA CAPITAL

INTRODUCCIÓN

La Ordenanza de Movilidad Sostenible recoge en su Capítulo III la esencia del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y establece en el artículo 49, modificado por el Acuerdo plenario de 13 de septiembre por la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS), que el SER *«se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación»*.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos».

En el marco de la aprobación de la Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental ha propuesto la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital. La propuesta pretende la adecuación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital a la regulación del estacionamiento en las vías públicas dada por la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el sentido de lo dispuesto en el artículo 23.3.e.15:

«Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.

...

3. La ZBEDEP Distrito Centro se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento, que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo III:

...

e) Se permite el acceso y la circulación por la ZBEDEP Distrito Centro a los siguientes vehículos, en función de la razón de acceso o circulación por la ZBEDEP o la actividad a realizar en la ZBEDEP y su clasificación ambiental según su potencial contaminante, con sujeción al calendario que se establece en la disposición transitoria tercera y las normas de gestión del anexo III:

...

15.º Los vehículos y motocicletas que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT, si bien los vehículos históricos de menos de cincuenta años solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento de la ZBEDEP Distrito Centro, salvo que dispongan de alguno de los permisos regulados en este artículo. Se permitirá el aparcamiento en superficie a los vehículos de más de cincuenta años, así como las motocicletas que tengan la condición de históricas.»

El Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos en su artículo 3 determina los requisitos que deben cumplir los vehículos para ser clasificados como históricos:

« 1. Los que reúnan todas las condiciones siguientes:



- a) Haber sido fabricados o matriculados por primera vez hace treinta años como mínimo.
 - b) Haber dejado de producirse sus tipos específicos.
 - c) Estar en su estado original, sin haber sido sometidos a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería, con las excepciones que se determinan en el capítulo III de este reglamento, y tener un correcto estado de mantenimiento y conservación.
2. Los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento con trascendencia histórica y así resultare acreditado documentalmente.»

De conformidad con lo establecido en el Real Decreto 892/2024, el uso de estos vehículos será ocasional y no podrá utilizarse para transporte público de viajeros ni mercancías, ni para actividades agrícolas o de obras y servicios. Definiendo en el artículo 2.9, como uso ocasional «que no exceda de noventa y seis días al año». De hecho, en el preámbulo de la norma se cita un estudio elaborado por la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA) que afirma que «del total de vehículos de estas características que circulan por nuestras vías, el 61 % circula menos de veinte días al año y, en consecuencia, su incidencia desde el punto de vista medioambiental es totalmente marginal».

Según indica la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental «la prohibición general de estacionamiento para los vehículos con calificación ambiental "A" de la DGT (vehículos usualmente conocidos como vehículos sin distintivo ambiental) que se explicita en el artículo 49.7, viene limitada para los vehículos históricos con más de cincuenta años por el antedicho artículo 23.3.e.15, referido exclusivamente a las plazas del SER en la ZBEDEP Distrito Centro, no estando permitido su estacionamiento fuera de la citada ZBEDEP Distrito Centro». Por ello propone la modificación de la tabla que figura en el artículo 6.6 de la Ordenanza fiscal «agregando la clase "A" con un recargo del 50% y, puesto que se aplicará a un reducidísimo número de vehículos con carácter excepcional, incluir un párrafo nuevo tras la tabla.

...

La clase "A" exclusivamente se recoge en cumplimiento de lo estipulado en artículo 23.3.e-15 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Por tanto, será de aplicación exclusivamente para el estacionamiento en la ZBEDEP Distrito Centro de vehículos que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT con más de cincuenta años, no siendo válido fuera de esa demarcación.»

Como consecuencia, se procede a la elaboración del presente informe técnico-económico, a fin de poner de manifiesto si la modificación propuesta se ajusta a lo exigido por el artículo 25 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (en adelante, TRLRHL), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, que establece 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».

Por su parte la Ley 8/1989, de 12 de abril, de Tasas y Precios Públicos, en su artículo 20.1 dictamina que «Toda propuesta de establecimiento de una nueva tasa o de modificación específica de las cuantías de una preexistente deberá incluir, entre los antecedentes y estudios previos para



su elaboración, una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta».

En relación con la normativa aplicable al estudio técnico económico debe tenerse en cuenta que el artículo 24.1 del TRLRHL, señala 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 (...)

Para ello, en el presente informe técnico-económico, se elaborará un estudio de mercado en el que se determinará el importe medio de mercado que se puede considerar como el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. Este importe se confrontará con el incremento en la tarifa que se recoge en la propuesta realizada por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.



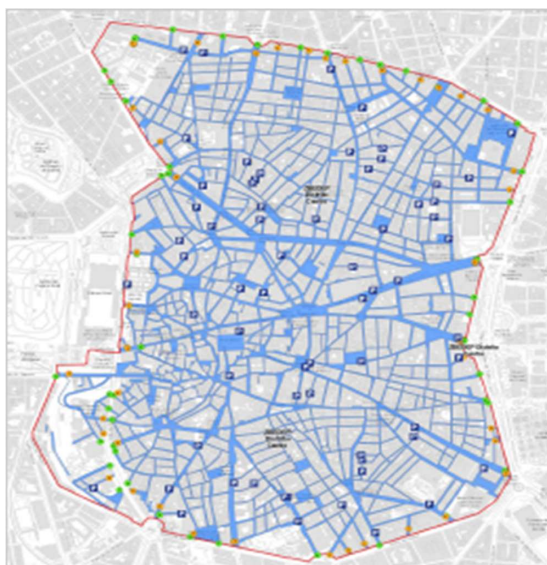
1. ESTUDIO DE MERCADO EN 2025

Dado que el importe de la tasa por estacionamiento de vehículos debe tomar como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada del estacionamiento si la vía pública no fuese de dominio público, el objetivo de este estudio de mercado será poner de manifiesto dicho valor. Para ello se va a determinar un valor de mercado, mediante el empleo de un análisis cuantitativo, configurado por el precio medio por unidad de tiempo, del mercado de aparcamientos de pago del área afectada por la modificación.

1.1.- Población objeto de estudio

El universo del estudio está definido por los aparcamientos de pago situados en el Área de Estacionamiento Regulado pero circunscrita a la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro, cuya delimitación se recoge en el artículo 23.2 de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018: «La ZBEDEP Distrito Centro queda delimitada por las siguientes vías: calle Alberto Aguilera, glorieta de Ruiz Jiménez, calle Carranza, glorieta de Bilbao, calle Sagasta, plaza de Alonso Martínez, calle Génova, plaza de Colón, paseo de Recoletos, plaza de Cibeles, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, plaza del Emperador Carlos V, ronda de Atocha, ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, ronda de Toledo, glorieta de la Puerta de Toledo, ronda de Segovia, cuesta de la Vega, calle Mayor, calle Bailén, plaza de España, (lateral continuación de la cuesta de San Vicente), calle Princesa y calle Serrano Jover.»

Gráfico 1. Zona Bajas Emisiones De Especial Protección.
Distrito Centro



Fuente: Geoportal del Ayuntamiento de Madrid

Se ha circunscrito el universo de la muestra a esta delimitación porque es este el ámbito que se ve afectado por lo dispuesto en el artículo 23.3.e.15º de la OMS y es, por lo tanto, este el mercado que nos tiene que dar el valor de referencia para la modificación de las tarifas.

Para determinar esta población se ha utilizado la información de que dispone el Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad en la que se recogen los aparcamientos,

públicos y privados que existen en la ZBEDEP Distrito Centro que se encuentren adheridos al Sistema de gestión de accesos a Distrito Centro, lo que supone que la población objeto del estudio de mercado se limite a 65 aparcamientos de uso público, incluidos 19 aparcamientos municipales, que se incluyen en el estudio pese a tener los precios regulados¹, al poner las plazas de rotación de que disponen al servicio de las necesidades de aparcamiento en la ZBEDEP Distrito Centro, como hacen el resto de los agentes que intervienen.

Dado el tamaño de la población se va a hacer el estudio sobre el total de la población, toda vez que el tamaño de la muestra que se debería utilizar es prácticamente igual al tamaño de la población. ya que 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 (denominada "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, 65 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 por ciento, 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 56, claramente poco diferente del total de la población por lo que no resulta especialmente eficiente un estudio por muestreo.

1.2.- Solicitud de la información

De las tres categorías de estudios de mercado (exploratorios, descriptivos y causales) se ha seleccionado para este análisis el enfoque descriptivo, consistiendo su propósito fundamental en proporcionar una imagen lo más exacta posible de las características económicas del mercado objeto de estudio.

Dado el tipo de información que se va a requerir, referente a precios que estarán en vigor durante el año 2025, la duración del muestreo es una variable poco significativa, pues debe tenerse en cuenta que en ocasiones se necesita realizar varios recordatorios para recabar la información; por ello, los primeros trámites para el estudio se iniciaron en el mes de diciembre de 2024 y la recogida de información se va a aceptar hasta el mes de febrero de 2025.

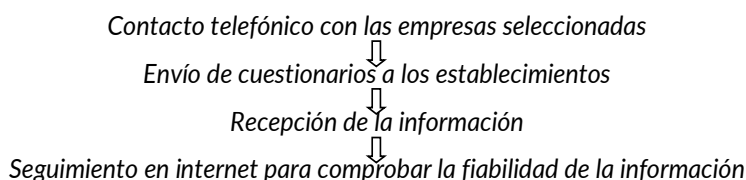
Definir claramente las características económicas del mercado de aparcamientos de pago situados en el área de funcionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) nos exige la obtención de información primaria que es recogida a través de encuestas.

¹ Decreto de 2 de diciembre de 2024 del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad por el que se aprueban para el año 2025 las tarifas de las plazas rotacionales de los aparcamientos municipales mixtos y de rotación de la ciudad de Madrid en gestión directa e indirecta, por tratarse de agentes que intervienen en el mercado

Para la obtención de la información se ha elegido el método de encuesta por correo electrónico, que ofrece la ventaja de tener un coste reducido en comparación con los otros métodos de encuesta y, además, es un sistema más flexible para el entrevistado al permitirle administrar el momento de la respuesta dentro del plazo establecido y se considera que, dado que se les pide una colaboración desinteresada, debe facilitarse la organización de su tiempo para la respuesta.

Establecido el número de elementos que participaría en el estudio de mercado, se procedió al envío del cuestionario, junto con la carta de presentación del mismo firmada por la Directora de la Agencia Tributaria, a los aparcamientos de uso público, en el que se solicitaba información del precio de los distintos periodos de estacionamiento para un turismo de tamaño medio, para lo que se diseñó el formulario que figura en el anexo I de este documento. En dicho formulario se preguntaba por los precios en función de la duración del estacionamiento, desde 5 minutos a 2 horas, toda vez que los aparcamientos en superficie existentes en la zona afectada por el estudio corresponden a plazas verdes.

El proceso seguido se representa en el siguiente esquema:



Esta combinación de tareas permite obtener mejores resultados, con respuestas más fiables proporcionadas directamente por los entrevistados.

En aquellos casos en los que los aparcamientos incluidos en el estudio no han respondido a la solicitud de información se han procedido a utilizar un método indirecto de recogida de información consultando las tarifas que figuran en las páginas web de los aparcamientos, pues se entiende que estas tarifas también forman parte del mercado.

1.3.- Análisis de los datos

De los 65 cuestionarios enviados, 46 aparcamientos contestaron aportando algún tipo de tarifa, 2 contestaciones no pudieron ser tenidas en cuenta porque en realidad no tienen plazas rotacionales por horas; en 3 casos no se ha obtenido respuesta porque, en realidad, no se trataba de aparcamientos públicos; por último, 16 aparcamientos no contestaron, pero sus tarifas se pudieron obtener en el buscador de aparcamiento <https://www.parkopedia.es>.

Cabe destacar, en todo caso, el importante peso que tienen los aparcamientos municipales, pues suponen casi un 30 por ciento del total teniendo en cuenta los de gestión por concesión y los que gestiona la EMT de forma directa, al tratarse de tarifas reguladas por el Decreto de 2 de diciembre de 2024 del Delegado del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad por el que se aprueban para el año 2025 las tarifas de las plazas rotacionales de los aparcamientos municipales mixtos y de rotación de la ciudad de Madrid en gestión directa e indirecta que impone una restricción a la baja de los precios, que obliga a los aparcamiento municipales a establecer tarifas iguales o inferiores a las recogidas en el Decreto.

La Tabla 1 recoge los aparcamientos cuyos datos han servido de base para realizar el estudio.

Tabla 1. Aparcamientos analizados

TITULAR DE LA EXPLOTACIÓN	DIRECCIÓN DEL APARCAMIENTO	CARÁCTER	BARRIO
1 PARKING STA. BÁRBARA	c/Santa Bárbara 1		UNIVERSIDAD
2 SANCHEZ BUSTILLO	c/Doctor Mata (c/v c/Atocha 110)	Aparcamiento municipal. Gestión privada (DATOS INTERNET)	EMBAJADORES
3 PLAZA DE ORIENTE	c/Bailén (túnel)	Aparcamiento municipal. Gestión privada (DATOS INTERNET)	PALACIO
4 PLAZA DEL REY	plaza del Rey (a la altura de c/Barquillo 8)	Aparcamiento municipal. Gestión privada (DATOS INTERNET)	JUSTICIA
5 MDO. SAN ANTÓN	c/Libertad 27		JUSTICIA
6 PARKING LOW COST	c/Esperanza 4 y c/Primavera 2	Solo admite día completo	EMBAJADORES
7 GARAJE PIAMONTE	c/Piamonte 16		JUSTICIA
8 CIELO DE MADRID	c/Farmacia 12	No es un aparcamiento público	JUSTICIA
9 WESTIN PALACE	c/Cervantes 25		CORTES
10 MERCADO DE LA CEBADA	plaza de la Cebada (a la altura de c/Toledo 58)	Aparcamiento municipal. Gestión privada	PALACIO
11 VOT	c/De la Ventosa 28		PALACIO
12 GARAJE CENTRO	c/Relatores 11	TARIFAS INTERNET	EMBAJADORES
13 CASINO DE LA REINA	c/Embajadores (a la altura del 43 c/v c/Casino)	Aparcamiento municipal. Gestión privada	EMBAJADORES
14 PLAZA DE LAS CORTES	plaza de las Cortes (dirección c/Prado)	Aparcamiento municipal. Gestión privada	CORTES
15 PLAZA DE LOS MOSTENSES	plaza de los Mostenses (desde c/García de Molinas)	Aparcamiento municipal. Gestión privada	UNIVERSIDAD
16 GARAJE FERMAR	c/Mesón de Paños 11		PALACIO
17 INGEMOTION	c/Valencia 19	TARIFAS INTERNET	EMBAJADORES
18 HOTEL EUROSTARS DR. CORTEZO	c/Doctor Cortezo 10		SOL
19 ALSE PARK, S.L. (SEVILLA/ALCALÁ)	c/Alcalá 17 y 27	Aparcamiento municipal. Gestión privada.	CORTES
20 APARCA, S.A.	plaza de las Descalzas Reales	Aparcamiento municipal. Gestión privada	SOL
21 PARKING TUDESCOS	plaza de Soledad Torres Acosta (c/v c/Silva 22)	Aparcamiento municipal. Gestión privada (DATOS INTERNET)	JUSTICIA
22 CLIMAX, S.A. PLZ. STA. ANA	plaza de Santa Ana	Aparcamiento municipal. Gestión privada (DATOS INTERNET)	CORTES
23 CLIMAX, S.A. PLZ. DEL CARMEN	plaza del Carmen	No es un aparcamiento público	SOL
24 GARAJE REIM	c/San Bernardino 4		UNIVERSIDAD
25 GARAJE PIZARRO	c/Pizarro 16	TARIFAS INTERNET	UNIVERSIDAD
26 CORTE INGLES PRECIADOS	c/Maestro Victoria 4	TARIFAS INTERNET	SOL
27 CORTE INGLES CALLAO	c/Abada 11	TARIFAS INTERNET	SOL



TITULAR DE LA EXPLOTACIÓN	DIRECCIÓN DEL APARCAMIENTO	CARÁCTER	BARRIO
28 ESCUELAS PIAS	c/Santa Brígida 12 y c/Farmacia 13		JUSTICIA
29 ARQUITECTO RIBERA (BARCELÓ)	c/Barceló (c/Mejía Lequerica 17)	Aparcamiento municipal. Gestión privada	JUSTICIA
30 TOLEDO 88	c/Toledo 88		SOL
31 PULBENSA S.A.	c/Santa Cruz de Marcenado 20	TARIFAS INTERNET	UNIVERSIDAD
32 PARKING ISABEL LA CATOLICA	c/Isabel La Católica 12	TARIFAS INTERNET	PALACIO
33 MELIA HOTELS	Cuesta de Santo Domingo 5 y c/Bola 6		PALACIO
34 PARKING PRIMAVERA	c/Primavera 13	TARIFAS INTERNET	EMBAJADORES
35 GARAJE MARCENADO	c/Santa Cruz de Marcenado 14	TARIFAS INTERNET	UNIVERSIDAD
36 CENTRO FUENCARRAL	c/Fuencarral 101		UNIVERSIDAD
37 GARAJE RIBERA	c/Ribera de Curtidores 15		EMBAJADORES
38 GARAJE AMPARO	c/Amparo 75	TARIFAS INTERNET	EMBAJADORES
39 GARAJE SANTANA	c/Andrés Borrego 19	TARIFAS INTERNET	UNIVERSIDAD
40 MOVEL SL. JARDINES 16	c/Jardines 16	TARIFAS INTERNET	SOL
41 GARAJE ARGUMOSA	c/Argumosa 35		EMBAJADORES
42 ADABAYO SL. P. BARCO 1	c/Barco 1		UNIVERSIDAD
43 ADABAYO SL. P. GRAVINA 21	c/Gravina 21		JUSTICIA
44 GARAJE LUNA	c/Pizarro 7		UNIVERSIDAD
45 APARCAMIENTO ATOCHA 70	c/Atocha 70 c/v c/San Eugenio 4 y 6		EMBAJADORES
46 CREDESA	c/Augusto Figueroa 32 y c/San Marcos 39		JUSTICIA
47 GARAJE ALLAS	c/Pizarro 5		UNIVERSIDAD
48 PARKING CASCORRO	c/Fray Ceferino González 6		EMBAJADORES
49 GARAJE AML	c/Hernán Cortés 8		JUSTICIA
50 HOTEL SANTO DOMINGO	c/San Bernardo 1		PALACIO
51 EMBAJADORES 35	c/Embajadores 35		EMBAJADORES
52 GARAJE RONDA DE ATOCHA	C/Ronda de Atocha, 10	No tiene plazas de rotación. Las plazas las tiene alquiladas a empresas de alquiler de vehículos o por meses	EMBAJADORES
53 PARKING PUERTA DE TOLEDO	c/Capitán Salazar Martínez s/n	Aparcamiento municipal. Gestión privada (DATOS INTERNET)	EMBAJADORES
54 CALLAO SMART PARKING	c/Tudescos 1		UNIVERSIDAD
55 CENTRO CANALEJAS.	C/Alcalá, 14 y 21		SOL
56 PLAZA DE LA CEBADA 4	Plaza de la cebada 4	No es un aparcamiento público	PALACIO
57 ENCOMIENDA 16	C/Encomienda, 16		EMBAJADORES
58 PARKING PLAZA DEL CARMEN- GRAN VÍA	C/ de la salud 4 (coches) C/ Tetuán 29 (peatonal)		SOL

Información de Firmantes del Documento



MADRID

TITULAR DE LA EXPLOTACIÓN	DIRECCIÓN DEL APARCAMIENTO	CARÁCTER	BARRIO
59 60 BALCONIES	C/ Cedaceros, 6		CORTES
60 PARKING MALASAÑA	C/ VELARDE, 9		UNIVERSIDAD
61 PARKING SANTO DOMINGO	C/Jacometrezzo, 4 - Pza. Santo Domingo, 5 - Cuesta de Santo Domingo, 16	Aparcamiento municipal. Gestión privada	PALACIO
62 EMT PEDRO ZEROLO	plaza de Pedro Zerolo	Aparcamiento municipal. Gestión EMT	JUSTICIA
63 EMT JACINTO BENAVENTE	plaza de Jacinto Benavente (c/Doctor Cortezo 9 y c/Carretas 14)	Aparcamiento municipal. Gestión EMT	SOL
64 EMT VILLA PARIS	c/Marqués de la Ensenada (a la altura del 14)	Aparcamiento municipal. Gestión EMT	JUSTICIA
65 EMT PLAZA MAYOR	c/Felipe III, c/Gerona, c/Toledo	Aparcamiento municipal. Gestión EMT	SOL

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS DATOS FACILITADOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL

Una vez recopilados y verificados todos los cuestionarios, se ha procedido al tratamiento estadístico de los datos aportados en los mismos. En el anexo II *Precios de estacionamiento en los aparcamientos privados de uso público* se recoge la información aportada por todos los aparcamientos privados.

Los resultados inicialmente obtenidos de precios medios, desviaciones típicas y modas aplicados en el estacionamiento de vehículos en los aparcamientos públicos situados dentro del perímetro del área de estacionamiento regulado han sido los que se indican en la Tabla 2, donde la información aparece detallada para cada franja horaria.

Tabla 2. Valores estadísticos

Periodo de estacionamiento	Aparcamientos en el Área de Estacionamiento Regulado				
	Número de establecimientos	media	media $\pm 1 \sigma$	media $\pm 2 \sigma$	Moda
5 minutos	60	1,24 €	[0,05 € 2,43 €]	[0,00 € 3,62 €]	0,20 €
10 minutos	60	1,42 €	[0,31 € 2,53 €]	[0,00 € 3,64 €]	0,45 €
15 minutos	60	1,62 €	[0,58 € 2,66 €]	[0,00 € 3,70 €]	0,73 €
20 minutos	60	1,82 €	[0,85 € 2,79 €]	[0,00 € 3,76 €]	0,98 €
30 minutos	60	2,24 €	[1,40 € 3,08 €]	[0,56 € 3,92 €]	1,45 €
1 hora	60	3,45 €	[2,71 € 4,19 €]	[1,97 € 4,93 €]	2,80 €
1 hora y 30 minutos	60	5,18 €	[4,05 € 6,31 €]	[2,92 € 7,44 €]	4,10 €
2 horas	60	6,74 €	[5,64 € 7,84 €]	[4,54 € 8,94 €]	5,95 €

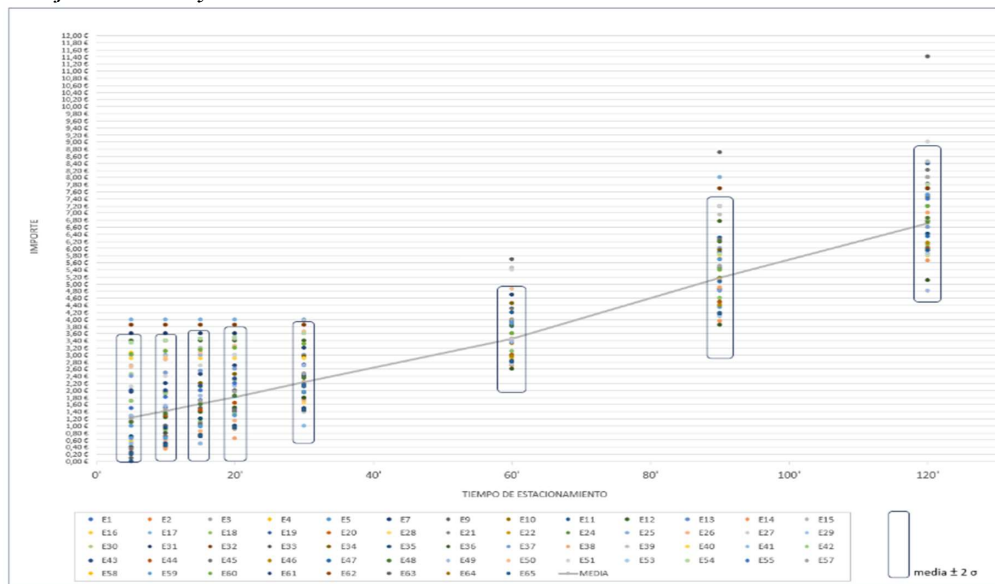
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las encuestas

Se ha procedido a calcular tanto la media como la moda de los datos recogidos en el estudio de campo, a fin de comprobar la incidencia de ambas medidas, dado que ambas son medidas de centralidad. Con carácter general, no hay diferencias excesivas entre ambos valores. No obstante, se prefiere la media como valor de referencia del mercado dado que la moda no tiene sentido en muestras pequeñas en las que la aparición de coincidencias en los valores es con gran frecuencia más producto del azar que de otra cosa. En todo caso, la media es el

estadístico de centralidad más usado cuando uno espera que la población tenga una distribución más o menos simétrica, sin estar clasificada en grupos claramente diferenciados.

Para medir el grado de aleatoriedad de los individuos con respecto a su media se utiliza la desviación estándar, que nos va a dar la distancia de cada uno de los valores al valor medio de la serie.

Gráfico 2. Valores y medidas de los datos iniciales



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las encuestas.

Gráficamente se pone de manifiesto que la inmensa mayoría de los valores (más del 95% en todos los registros horarios) se encuentra en el intervalo comprendido entre la media menos dos y más dos veces la desviación típica, representado por los rectángulos que rodean los datos.

Podemos, por lo tanto, establecer que los valores medios obtenidos para las tarifas de mercado ofrecen una imagen fiel de las mismas, permitiendo de manera fiable la comparación, no ya con las tarifas reguladas en la Ordenanza Fiscal, sino también con el incremento que se pretende establecer sobre estas en el caso de los vehículos históricos con más de cincuenta años de antigüedad.

2. TARIFAS

La Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad propone que se modifique la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital a fin de adecuarla lo dispuesto en el artículo 23.3.e.15º de la Ordenanza 10/2021 por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible para la ciudad de Madrid aprobada por Acuerdo del Pleno, de 13 de septiembre de 2021, que permite el aparcamiento en superficie a los vehículos de más de cincuenta años. Dado que estos vehículos tienen calificación ambiental "A" de la DGT y esta calificación no está incluida actualmente en la Ordenanza Fiscal, propone la citada dirección General su inclusión en la tabla de recargos y reducciones según la categoría del vehículo, mediante la introducción de una clase A, a la que se le aplique un recargo del 50 por ciento y que afectaría exclusivamente al estacionamiento de vehículos en la zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.

La modificación propuesta por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental tiene repercusión en los importes a abonar por los usuarios, por lo que debe procederse, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.1.a) del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, a analizar estos importes en referencia al mercado.

Dado que la modificación propuesta afecta exclusivamente al incremento de la tarifa que se debe abonar por el estacionamiento en superficie en la ZBEDEP Distrito Centro, pero solo los vehículos que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT con más de cincuenta años, vamos a circunscribir este análisis comparativo a las tarifas de plazas, que son las que existen en la ZBEDEP Distrito Centro, de las reguladas en el apartado 1 de la Ordenanza Fiscal.

2.1. Tiempo de estacionamiento

El estacionamiento está delimitado, de acuerdo con el Reglamento General de la Circulación, por marcas viales, y con carácter general tienen color blanco, pero el propio reglamento acepta marcas de color azul para indicar que, en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento está limitada en función de la cantidad abonada. En Madrid el tiempo mínimo de estacionamiento por tarificación en parquímetros y pago por móvil es de cinco minutos, tal y como figura en el anexo de la Ordenanza fiscal en vigor.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible, en su artículo 54, dispone que *«[E]n función de la tipología de los diferentes barrios y con objeto de adecuar la oferta y la demanda de plazas destinadas preferentemente a residentes, se establece que el porcentaje mínimo de plazas verdes será del ochenta por ciento del total de plazas de estacionamiento regulado disponibles en cada barrio, salvo en el caso de que el número de plazas resultante de ese porcentaje exceda del número de autorizaciones de residente del barrio, en el que el número mínimo de plazas verdes será el equivalente al noventa por ciento del total de tales autorizaciones a 31 de enero de cada año»*.

El número de plazas de estacionamiento regulado, según se recoge en el portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Madrid², en el mes de enero de 2025 asciende a 178.291. Estas plazas se distribuyen por todos los barrios de Madrid incluidos en la zona de estacionamiento regulado. De estas plazas, 7.553 corresponden al Distrito Centro, 172 son plazas de larga estancia y 7.381 son plazas de color verde; esto es, el 97,72 por ciento de las

²<https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9f8e4b2e4b284f1a5a0/?vgnnextoid=4973b0d44a872510VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&vgnnextfmt=default>

plazas están destinadas, preferentemente a residentes, con la siguiente distribución por barrios.

Tabla 3. Distribución por barrios del número de plazas del AER en el Distrito Centro

DISTRITO	BARRIO	Ámbito Diferenciado Disuasorio	Plazas verdes
1 CENTRO	11 PALACIO	172	1.695
	12 EMBAJADORES		2.071
	13 CORTES		553
	14 JUSTICIA		1.400
	15 UNIVERSIDAD		1.409
	16 SOL		253
Total 1 CENTRO		172	7.381

Fuente: Datos abiertos del Ayuntamiento de Madrid, actualizados a enero 2025.

En las plazas de color verde, los usuarios con autorización de residente pueden estacionar sin límite de tiempo dentro del barrio para el cual se haya obtenido. El resto de los usuarios pueden estacionar durante un tiempo máximo de dos horas, alcanzado el cual no se puede volver a estacionar en el mismo barrio hasta que no haya transcurrido una hora desde la finalización del estacionamiento anterior.

Las tarifas normales o básicas para este tipo de plaza son las recogidas en la tabla siguiente:

Tabla 4. Tarifas normales para plazas verdes

Tiempo de estacionamiento	Tarifa normal Plazas verdes
5 minutos	0,15 €
20 minutos	0,50 €
30 minutos	0,90 €
60 minutos	2,05 €
90 minutos	3,10 €
120 minutos	4,10 €

Fuente: Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital.

Estas tarifas podrán verse sometidas a la aplicación de reducciones o recargos, los cuales vendrán determinados por la tecnología del vehículo.

Las plazas disponibles para aparcamiento en superficie en la ZBEDEP Distrito Centro son exclusivamente plazas de color verde.

La evolución del número de tiques expedidos en parquímetros del Distrito Centro desde el año 2021, se recoge en la Tabla 6.

Tabla 5. Número total de tiques anuales, por barrios del Distrito Centro

BARRIO	2021	2022	2023	2024
11 PALACIO	157.559	164.979	187.784	202.113
12 EMBAJADORES	168.917	177.027	200.175	232.307
13 CORTES	71.014	68.811	73.819	84.095
14 JUSTICIA	143.445	149.326	171.498	184.161
15 UNIVERSIDAD	149.256	155.397	143.871	155.375
16 SOL	27.912	33.033	31.214	34.519
	718.103	748.573	808.361	892.570

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental

2.2. Tecnología de los vehículos

La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, divide el parque automovilístico español en cinco categorías (cuatro con distintivos identificadores y otra para los vehículos sin distintivo, que incluye todos aquellos vehículos no recogidos en las categorías anteriores) según el nivel de emisiones contaminantes de cada vehículo, de tal manera que esta clasificación quedó establecida tal y como se recoge en la siguiente tabla:

Tabla 6. Clasificación de los vehículos conforme con la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio

CLASE	CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE.
0	Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.
ECO	Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C. Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).
C	Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6. Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3..
B	Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5. Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro2.

CLASE	CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS POR SU POTENCIAL CONTAMINANTE.
A	Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.

Fuente: Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. BOE» núm. 184, de 31 de julio de 2018

Donde, según se recoge en el manual de procedimiento de inspección de estaciones ITV versión 7.7.1, aplicable a partir del 8 de mayo de 2024³:

L se refiere a vehículos a motor con menos de cuatro ruedas.

M1 significa vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros y su equipaje, que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor.

M2 indica vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros y su equipaje, que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas.

M3 corresponde a vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros y su equipaje, que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas.

N1 son vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, cuya masa máxima no es superior a 3,5 toneladas.

N2 describe vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, cuya masa máxima es superior a 3,5 toneladas e inferior a 12 toneladas.

N1 define vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, cuya masa máxima es superior a 12 toneladas.

«La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente»⁴, recoge la Dirección General de Tráfico en su nota de prensa de abril de 2016, cuando publicó por primera vez la actual clasificación de los vehículos clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico en función de las emisiones.

Para poder ubicar a cada vehículo que ocupe una plaza de aparcamiento en la Zona de Estacionamiento Regulado dentro de la categoría correspondiente se utilizarán datos de la Dirección General de Tráfico, obtenidos mediante conexión de esta con los correspondientes parquímetros.

Los vehículos históricos se clasifican siempre en la categoría "A".

³ Recogido de <https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/inspeccion-tecnica-vehiculos.aspx>

⁴ Recogido de <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2016/20160414-dgt-clasifica-parque-vehiculos-funcion-potencial-contaminante.shtml>.

3. BONIFICACIONES Y RECARGOS

Establece la Ordenanza Fiscal que los recargos y reducciones a que se refiere el apartado 6 de la misma se aplicarán, en todo caso, sobre la tarifa base, y la cuota a satisfacer será el resultado de sumar o restar a la tarifa base las cantidades correspondientes.

Así pues, en el caso que nos ocupa, que son usuarios no residentes, que, por serlo, para aparcar precisan obtener un tique para el estacionamiento, sobre las tarifas base reguladas en el apartado 1 del apartado 3 del artículo 6 de la Ordenanza Fiscal, se establecen en el apartado 6.6 de la misma los recargos y reducciones en función de la tecnología de los vehículos:

Tabla 7. Recargos y reducciones vigentes, en función de la tecnología de los vehículos

CLASE	REDUCCIÓN	RECARGO
ECO	75 %	
C	10 %	
B		20 %

Fuente: Ordenanza Fiscal 2024.

En esta regulación, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental propone incluir una clase "A" en el artículo 6.6 de tal manera que estas reducciones y recargos quedarían regulados de la siguiente manera:

Tabla 8. Recargos y reducciones propuestos, en función de la tecnología de los vehículos

CLASE	CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DE LAS EMISIONES.	REDUCCIÓN	RECARGO
ECO	Turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.	75%	
C	Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2014. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4,5 y 6 y en Diésel la Euro 6.	10%	
B	Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000 y de diésel a partir de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías tanto de gasolina como de diésel matriculados a partir de 2005. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3 y en Diésel la Euro 4 y 5.		20%
A	Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas antes de enero del año 2000 y de diésel antes de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías tanto de gasolina como de diésel matriculados antes de 2005. Por tanto, los de gasolina que no cumplan, al menos, la norma Euro 3 y en Diésel, al menos, la Euro 4..		50%

Fuente: Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

No obstante, este nuevo recargo que se aplicaría a vehículos con categoría "A" sería de aplicación «*exclusivamente para el estacionamiento en la ZBEDEP Distrito Centro de vehículos que tengan reconocidas la condición de históricos por la DGT con más de cincuenta años, no siendo válido fuera de esa demarcación*», toda vez esta regulación se hace a los únicos efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 23.3.e.15 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

El recargo a aplicar a los vehículos históricos que pretendan estacionar en superficie en la ZBEDEP Distrito Centro será del cincuenta por ciento sobre la tarifa básica o normal.

La evolución del número de tiques expedidos en parquímetros desde el año 2021, a vehículos con consideración de vehículos históricos (sin que se pueda separar si tienen más de 50 años), se recoge en la Tabla 6.

Tabla 9. Número de tiques e ingresos anuales de vehículos históricos, por barrio del Distrito Centro

BARRIO	2021	2022	2023	2024
11 PALACIO	9	8	21	13
12 EMBAJADORES	3	5	15	16
13 CORTES		2	5	7
14 JUSTICIA	5	3	20	23
15 UNIVERSIDAD	3	7	7	15
16 SOL	1			4
TIQUES TOTALES	21	25	68	78
INGRESOS TOTALES	27,85€	34,50€	128,35€	134,80€

Fuente: Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Como puede observarse, el número de vehículos que han estacionado en el Distrito Centro en los últimos años, aun cuando hayan experimentado crecimientos superiores al 100 por cien en algún momento, su porcentaje respecto al total de los aparcamientos en la ZBEDEP Distrito Centro es prácticamente testimonial y, ni siquiera un incremento de estacionamiento de estos vehículos, aunque fueran muy elevados (y nada hace suponer que se vayan a producir dadas las condiciones para la circulación de los vehículos históricos) permitiría alcanzar un porcentaje realmente significativo frente al total de los vehículos que estacionan en esta ZBEDEP.

Hasta ahora no existía regulación de la clase "A", lo que no quiere decir que estos vehículos no tuvieran que pagar una tarifa en el caso de que entraran en el Área de Estacionamiento Regulado, pues les resultaba de aplicación lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 6.7.e que establece que «También se aplicará la tarifa base cuando se trate de vehículos de los que no se dispone de los datos necesarios para la determinación de los recargos o reducciones aplicables por tecnología del vehículo, por no encontrarse dados de alta en el sistema de la Dirección General de Tráfico».

Los ingresos que se prevé obtener con este recargo se pueden considerar como irrelevantes: la recaudación obtenida por el estacionamiento de los vehículos históricos, recogidos en la tabla 9 se ajustan a la función lineal:

$$Y = 41,47x - 22,3$$

que tiene un coeficiente de determinación, R^2 , de 0,8494, lo que le da una fiabilidad suficiente para la proyección de los datos, siempre teniendo en cuenta que el número de observaciones es escaso.

Con base en la función obtenida, los ingresos en el año 2025 por el estacionamiento de vehículos históricos sin diferenciar cuantos de ellos tienen más de 50 años, se pueden estimar en 185,05 euros a los que se les aplicará un recargo del 50 por ciento, esto es de 92,53 euros, por lo que el ingreso total por el estacionamiento de vehículos históricos se estima en 277,56 euros.

El impacto económico en el presupuesto municipal de la inclusión de un recargo del 50 por ciento en la tarifa de estacionamiento de vehículos históricos de más de cincuenta años en la ZBEDEP se puede considerar como irrelevante,

4. REFERENCIA AL MERCADO

De conformidad con lo dispuesto en el punto veinticuatro de la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible por el que se da la redacción actual del artículo 49, el Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) *«se configura como instrumento para la asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, promoviendo la adecuada rotación, así como una herramienta para impulsar la movilidad sostenible al integrar consideraciones de sostenibilidad en los criterios de asignación»*.

El SER tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas y plazas de la vía pública en la ciudad de Madrid, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos. La regulación de la tasa por dicho concepto, consignada en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), se realizará teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad, incluyendo el fomento del estacionamiento subterráneo y la liberación de espacio en la superficie».

Las especiales circunstancias que concurren en el aprovechamiento del dominio público para el estacionamiento en superficie ponen de manifiesto que, al ser una *res extra commercium*, el valor de la utilidad derivada de la utilización privativa del mismo solo puede pretender tomar el valor de mercado como referencia, que es precisamente lo que exige el artículo 24.1.a) del TRLRHL. Aunque ello no debe hacernos olvidar lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2.1 de la Ley General Tributaria, en conformidad con el artículo 45 de la Constitución Española: *«Los tributos, además de ser medios para obtener los recursos necesarios para el sostenimiento de los gastos públicos, podrán servir como instrumentos de la política económica general y atender a la realización de los principios y fines contenidos en la Constitución»; uno de estos fines es la protección del medio ambiente»*.

En este sentido, el objetivo de nuestro estudio es analizar si los importes que se pretenden aplicar a los usuarios de vehículos históricos de más de cincuenta años que estacionen en aparcamientos en superficie en la ZBEDEP Distrito Centro, entendidos como el valor de la utilidad derivada de la utilización privativa del dominio público, están referenciados a los valores de mercado.

La Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible establece, en el punto veinticinco, que modifica el artículo 50, que tienen la condición de usuarios no residentes *«quienes estacionen obteniendo, en su caso, la correspondiente autorización en un parquímetro o dispositivo móvil habilitado, siempre y cuando no tengan la condición de Colectivo Cualificado, a quienes afectará la limitación de la duración del estacionamiento sobre cualquier tipología de plaza»*, incluyendo entre ellos a los residentes cuando no estacionen en las plazas de color verde del barrio en que tienen autorización como tales; con las exclusiones recogidas en Ordenanza, como los vehículos de dos y tres ruedas, los estacionados en zonas reservadas para su categoría o actividad, los vehículos utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida en las condiciones recogidas en su autorización, etc. Estos serán los usuarios de lo que denominamos estacionamientos de rotación.

Compararemos a continuación, los precios medios de referencia obtenidos en los aparcamientos de la ZBEDEP Distrito Centro con el importe de la tarifa de las plazas verdes incrementada en un cincuenta por ciento.

Según establece la Ordenanza Fiscal, en la aplicación de los recargos y reducciones que correspondan a la tarifa base, las cantidades que resulten, una vez aplicado el redondeo propio de las reglas del euro, se redondearán, al alza o a la baja, al múltiplo de cinco céntimos de euro más cercano.

Tabla 10. Incidencia en las tarifas de plazas color verde del recargo del 50 % por tecnología de los vehículos y su comparación con el valor de mercado.

Tiempo de estacionamiento	Tarifa Normal plazas verdes	Tarifa con recargo del 50%	Precio medio de referencia en el mercado	Tarifa plazas verdes con recargo/ Precio medio de referencia en el mercado
5 minutos	0,15 €	0,25 €	1,24 €	20,16%
20 minutos	0,50 €	0,75 €	1,82 €	41,21%
30 minutos	0,90 €	1,35 €	2,24 €	60,27%
60 minutos	2,05 €	3,05 €	3,45 €	88,41%
90 minutos	3,10 €	4,65 €	5,18 €	89,77%
120 minutos	4,10 €	6,15 €	6,74 €	91,65%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las encuestas y por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Los precios medios que se registran en el mercado son superiores en todos los tramos de duración de la estancia a las tarifas que se recogen en la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital aplicadas en la ZBEDEP, aun cuando estas se incrementen en un 50 por ciento.



5. COROLARIO

El artículo 24.1.a) del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales establece que *«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»*, por lo que en el presente estudio técnico-económico se ha optado por definir este valor de mercado en referencia a los precios medios de estacionamiento en los aparcamientos públicos existentes en el ámbito de aplicación de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital.

Mediante el análisis efectuado se comprueba que el incremento del 50 por ciento en las tarifas de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en Determinadas Zonas de la Capital se mantienen por debajo de los precios de referencia del mercado, de conformidad con lo regulado en el arriba mencionado artículo 24.1.a) del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, *cuando exige que el importe de las tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará tomando «[C]on 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»*.

Todas las tarifas estudiadas presentan una referencia al mercado inferior al 92 por ciento y, en consecuencia, se da cumplimiento a lo establecido en el artículo citado en el párrafo anterior.

Por otra parte, la actual propuesta de modificación de la Ordenanza fiscal, que no tiene repercusiones en cuanto a tarificación, puede tener efectos sobre el importe a pagar por los usuarios de vehículos históricos de más de 50 años que pretendan estacionar estos en superficie en la ZBEDEP Distrito Centro, debido a la imposición del recargo del 50 por ciento con motivo de la incorporación de la categoría A en la tecnología de los vehículos. Los efectos en términos de recaudación municipal pueden considerarse, sin embargo, como insignificantes, dado el reducido número de vehículos que han venido estacionando en esta zona en los últimos años y, en consecuencia, el impacto presupuestario del incremento puede considerarse intrascendente.

LA DIRECTORA DE LA AGENCIA TRIBUTARIA MADRID



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Aparcamientos analizados.....	7
Tabla 2. Valores estadísticos	9
Tabla 3. Distribución por barrios del número de plazas del AER en el Distrito Centro	12
Tabla 4. Tarifas normales para plazas verdes	12
Tabla 5. Clasificación de los vehículos conforme con la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio	13
Tabla 6. Número total de tiques anuales, por barrios del Distrito Centro	13
Tabla 7. Recargos y reducciones vigentes, en función de la tecnología de los vehículos	15
Tabla 8. Recargos y reducciones propuestos, en función de la tecnología de los vehículos.....	15
Tabla 9. Número de tiques e ingresos anuales de vehículos históricos, por barrio del Distrito Centro ...	16
Tabla 10. Incidencia en las tarifas de plazas color verde del recargo del 50 % por tecnología de los vehículos y su comparación con el valor de mercado.....	19



ANEXOS

Información de Firmantes del Documento



MADRID

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 12/03/2025 11:08:02



Anexo I. Modelo de cuestionario enviado.



Referencia: 29/2025:

APARCAMIENTO: [REDACTED]
A/A [REDACTED]
C/ [REDACTED]
[REDACTED] Madrid

Estimado Sr.

La Agencia Tributaria Madrid realiza periódicamente estudios del mercado de los aparcamientos en relación con las tasas por la utilización del dominio público local, de acuerdo con el artículo 24 del texto refundido de la Ley de Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, el cual determina que «el importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará, 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».

Por este motivo nos dirigimos a Vd. a fin de solicitar su colaboración para que, en un plazo no superior a quince días, nos remita los datos y las tarifas del año 2025 en la hoja adjunta. En el caso de disponer de más de un aparcamiento en la zona central de Madrid, le rogamos rellene una hoja por cada uno de ellos.

Le rogamos su remisión a través de alguno de los siguientes medios:

- Correo electrónico: decofiningresos@madrid.es
- Correo postal: Servicio de Estudios de Costes y Análisis Fiscal de la Agencia Tributaria Madrid, situada en C/ Sacramento nº 5, 3ª planta, 28005 Madrid.

Para cualquier aclaración puede contactar con el Servicio mencionado en el teléfono: 91588 [REDACTED] y preguntar por [REDACTED].

Agradeciendo su valiosa colaboración en el estudio propuesto, le saluda atentamente,

Firmado electrónicamente

LA DIRECTORA DE LA AGENCIA TRIBUTARIA MADRID

Los datos serán recogidos y tratados por la Dirección de la Agencia Tributaria Madrid con fines estadísticos y de análisis del mercado. El tratamiento de datos queda legitimado por obligación legal y/o el consentimiento de las personas interesadas. Los datos no podrán ser cedidos a terceras personas salvo en los supuestos previstos en la normativa vigente sobre protección de datos. La conservación de sus datos será la prescrita legalmente, según la finalidad de los mismos. Los datos no serán utilizados para elaborar decisiones automatizadas ni con fines distintos a los indicados.

Información de Firmantes del Documento



GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 13/12/2024 12:42:59

Información de Firmantes del Documento



GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 12/03/2025 11:08:02



ESTUDIO DE MERCADO 2025

APARCAMIENTO: [REDACTED]
C/ [REDACTED]

	DATOS DEL GARAJE	
	DE ROTACIÓN	TOTAL GARAJE
Nº total de plazas.		
<i>Nota.- Se entiende por «plaza de rotación» aquella en la que cualquier usuario puede acceder con estancia, generalmente, de corta o media duración.</i>		
	2024	2025
Nº de días al año en funcionamiento.		
	2024	2025
Nº de tickets expedidos, en un año.		
DURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PRECIO EN EUROS (I.V.A. INCLUIDO)	
Hasta 5 minutos		
10 minutos		
15 minutos		
20 minutos		
Media Hora		
Una Hora		
Hora y Media		
Dos Horas		

Información de Firmantes del Documento



MADRID

Anexo II. Precios de estacionamiento en los aparcamientos privados de uso público.

ID 2025	5'	10'	15'	20'	30'	60'	90'	120'
E1	3,35 €	3,40 €	3,45 €	3,50 €	3,60 €	3,90 €	5,85 €	7,80 €
E2	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,75 €	4,10 €	5,85 €
E3	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,80 €	4,10 €	5,85 €
E4	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,80 €	4,10 €	5,85 €
E5	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,45 €	2,90 €	4,35 €	5,80 €
E6								
E7	1,95 €	2,20 €	2,45 €	2,70 €	3,20 €	4,70 €	6,20 €	7,70 €
E8								
E9	0,10 €	1,00 €	1,50 €	2,00 €	3,00 €	5,70 €	8,70 €	11,40 €
E10	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E11	0,00 €	0,70 €	1,05 €	1,40 €	2,10 €	4,20 €	6,30 €	8,40 €
E12	3,40 €	3,40 €	3,40 €	3,40 €	3,40 €	3,40 €	6,76 €	6,76 €
E13	0,20 €	0,40 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,75 €	4,10 €	5,85 €
E14	0,20 €	0,40 €	0,70 €	0,90 €	1,40 €	2,70 €	3,95 €	5,65 €
E15	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E16	0,55 €	0,80 €	1,05 €	1,30 €	1,50 €	3,00 €	4,50 €	6,00 €
E17	4,00 €	4,00 €	4,00 €	4,00 €	4,00 €	4,00 €	8,00 €	8,00 €
E18	0,67 €	0,89 €	1,11 €	1,33 €	1,77 €	3,10 €	4,60 €	6,10 €
E19	0,25 €	0,50 €	0,74 €	0,99 €	1,49 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E20	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E21	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,75 €	4,10 €	5,85 €
E22	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,80 €	4,10 €	5,85 €
E23								
E24	1,11 €	1,24 €	1,38 €	1,51 €	1,78 €	3,37 €	5,15 €	6,74 €
E25	3,00 €	3,00 €	3,00 €	3,00 €	3,00 €	3,00 €	6,00 €	6,00 €
E26	0,29 €	0,57 €	0,86 €	1,14 €	1,71 €	3,42 €	5,13 €	6,84 €
E27	0,24 €	0,47 €	0,70 €	0,93 €	1,39 €	3,42 €	4,80 €	6,84 €
E28	0,25 €	0,50 €	0,75 €	1,00 €	1,65 €	3,30 €	4,50 €	6,60 €
E29	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,75 €	4,10 €	5,85 €
E30	2,45 €	2,50 €	2,55 €	2,60 €	2,70 €	3,00 €	4,80 €	6,60 €
E31	3,60 €	3,60 €	3,60 €	3,60 €	3,60 €	3,60 €	7,20 €	7,20 €
E32	3,85 €	3,85 €	3,85 €	3,85 €	3,85 €	3,85 €	7,70 €	7,70 €
E33	0,40 €	0,80 €	1,20 €	1,50 €	2,40 €	3,90 €	5,70 €	7,50 €
E34	1,70 €	1,95 €	2,20 €	2,45 €	2,95 €	4,45 €	5,95 €	7,45 €
E35	0,70 €	0,95 €	1,19 €	1,44 €	1,94 €	3,35 €	4,84 €	6,41 €
E36	1,10 €	1,25 €	1,40 €	1,50 €	1,80 €	2,60 €	3,85 €	5,10 €
E37	2,41 €	2,50 €	2,55 €	2,60 €	2,70 €	3,00 €	4,80 €	6,60 €
E38	0,20 €	0,35 €	0,50 €	0,65 €	2,20 €	4,00 €	4,90 €	7,00 €
E39	2,70 €	2,95 €	3,20 €	3,45 €	3,95 €	5,45 €	6,95 €	8,45 €
E40	2,90 €	2,90 €	2,90 €	2,90 €	2,90 €	2,90 €	5,80 €	5,80 €
E41	0,50 €	0,50 €	0,50 €	1,00 €	1,00 €	3,00 €	4,50 €	6,00 €
E42	1,70 €	1,90 €	2,10 €	2,30 €	2,70 €	3,90 €	5,85 €	7,80 €

Información de Firmantes del Documento



MADRID

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 12/03/2025 11:08:02

ID 2025	5'	10'	15'	20'	30'	60'	90'	120'
E43	2,00 €	2,00 €	2,12 €	2,32 €	2,72 €	3,92 €	5,87 €	7,82 €
E44	1,10 €	1,30 €	1,45 €	1,65 €	1,95 €	3,00 €	4,50 €	6,00 €
E45	0,35 €	0,70 €	1,05 €	1,45 €	2,15 €	4,30 €	6,25 €	8,20 €
E46	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,95 €	4,40 €	6,15 €
E47	1,27 €	1,52 €	1,71 €	1,84 €	2,15 €	3,80 €	5,07 €	6,33 €
E48	1,10 €	1,35 €	1,60 €	1,85 €	2,35 €	3,85 €	6,20 €	6,85 €
E49	1,28 €	1,57 €	1,85 €	2,13 €	2,70 €	3,36 €	4,08 €	4,80 €
E50	2,66 €	2,86 €	3,06 €	3,26 €	3,66 €	4,86 €	5,85 €	7,80 €
E51	2,10 €	2,40 €	2,70 €	3,00 €	3,60 €	5,40 €	7,20 €	9,00 €
E52								
E53	0,24 €	0,49 €	0,73 €	0,98 €	1,45 €	2,75 €	4,10 €	5,85 €
E54	3,35 €	3,40 €	3,45 €	3,50 €	3,60 €	3,90 €	5,85 €	7,80 €
E55	1,50 €	1,81 €	2,00 €	2,20 €	2,45 €	3,95 €	5,45 €	7,40 €
E56								
E57	1,20 €	1,46 €	1,71 €	1,96 €	2,47 €	4,00 €	5,52 €	8,00 €
E58	3,05 €	3,10 €	3,15 €	3,20 €	3,30 €	3,60 €	5,40 €	7,20 €
E59	0,65 €	0,65 €	0,98 €	1,30 €	1,95 €	3,90 €	5,70 €	7,50 €
E60	3,01 €	3,10 €	3,15 €	3,20 €	3,30 €	3,60 €	5,40 €	7,20 €
E61	0,24 €	0,49 €	0,74 €	0,99 €	1,48 €	2,83 €	4,17 €	5,95 €
E62	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E63	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E64	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €
E65	0,20 €	0,45 €	0,70 €	0,95 €	1,45 €	2,80 €	4,15 €	5,95 €

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en las encuestas.

Información de Firmantes del Documento



MADRID

GEMA TERESA PÉREZ RAMÓN - DIRECTORA ORGANISMO AUTÓNOMO AGENCIA TRIBUTARIA MADRID Fecha Firma: 12/03/2025 11:08:02