



## **ESTUDIO DE IMPACTO ECONÓMICO DE LA AMPLIACIÓN DEL AER Y LA INCLUSION DE NUEVOS HORARIOS DE REGULACIÓN EN LA NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID**

### Contenido

|                                                                                  |          |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1.OBJETO Y ALCANCE DEL ESTUDIO .....</b>                                      | <b>2</b> |
| <b>2.DESCRIPCION DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN.....</b>                        | <b>2</b> |
| 2.1 Contenido de la propuesta.....                                               | 2        |
| 2.2 Magnitudes de la propuesta. ....                                             | 5        |
| <b>3.IDENTIFICACION DE IMPACTOS ECONÓMICOS .....</b>                             | <b>6</b> |
| 3.1 Introducción.....                                                            | 6        |
| 3.2 Efectos indirectos .....                                                     | 8        |
| 3.2.1. Efectos en la productividad .....                                         | 8        |
| 3.2.2. Efectos en el empleo .....                                                | 13       |
| 3.2.3. Efectos en los precios .....                                              | 14       |
| 3.2.4 Efectos en la competencia en el mercado .....                              | 15       |
| 3.2.5 Efectos sobre la innovación .....                                          | 15       |
| 3.2.6. Efectos sobre las Pymes. ....                                             | 16       |
| 3.2.7. Sector terciario. ....                                                    | 17       |
| 3.2.7.1. Sector comercial.....                                                   | 17       |
| 3.2.7.1.1. Áreas con tasas de ocupación comercial alta.....                      | 18       |
| 3.2.7.2.2 Áreas con tasas de ocupación comercial medias.....                     | 19       |
| 3.2.7.2.3 Áreas con tasas de ocupación comercial bajas.....                      | 19       |
| 3.2.7.2 Impacto sobre el comercio local en función del sector de actividad ..... | 20       |
| 3.2.8 Efectos económicos de la reducción de la contaminación .....               | 26       |
| 3.2.9 Otros impactos indirectos. ....                                            | 27       |
| 3.3 Análisis de cargas administrativas .....                                     | 28       |
| 3.4 Cuadro resumen impacto económico ampliación del SER.....                     | 28       |

## 1.OBJETO Y ALCANCE DEL ESTUDIO

Uno de los objetivos que se pretende con la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, modificada por la Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, (en adelante, OMS) es la armonización y racionalización de los distintos usos del espacio público, mediante la ampliación del Área de Estacionamiento Regulado (en adelante, AER) del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante la modificación del anexo I, evitando así la enorme presión de estacionamiento que sufren determinadas zonas y barrios, especialmente las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, haciendo compatibles el imprescindible estacionamiento de los vehículos de las personas residentes con la necesaria rotación para los vehículos de las personas no residentes, para reducir así la indisciplina viaria.

La presente modificación se enmarca en la **Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360**, presentada por el Alcalde de Madrid en septiembre de 2019, que define los objetivos y acciones necesarias para convertir Madrid en una ciudad más sostenible desde una perspectiva medioambiental, social, territorial y económica. Esta estrategia se materializa en más de 380 iniciativas clave, entre las que se incluyen ampliaciones y actuaciones en el SER.

En este contexto, el objeto del presente **estudio de impacto económico** es evaluar las posibles repercusiones derivadas de la modificación de la **OMS** en lo relativo al **Capítulo III del Título III**, correspondiente al **SER**, y más concretamente, de los cambios propuestos en el **AER**.

Para el estudio se ha seguido la guía práctica para la evaluación de impacto de las normas municipales del Ayuntamiento de Madrid en su versión unificada de diciembre de 2024.

La aprobación de una norma provoca una serie de impactos en la sociedad y en la economía que deben ser conocidos con anterioridad a su puesta en práctica. El conocimiento de estos impactos en esta fase, la evaluación “ex ante”, sirve de ayuda a los órganos que deben tomar la decisión de aprobar o no una determinada disposición. No obstante, la complejidad o simplicidad del análisis de cada impacto debe adecuarse a la relevancia que tengan los efectos esperados por la aplicación de la norma. En este sentido, la MAIN debe analizar solo aquellos impactos que deriven directamente de la intervención normativa del Ayuntamiento de Madrid.

## 2.DESCRIPCION DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

### 2.1 Contenido de la propuesta

La propuesta de modificación de la ordenanza en lo relativo al SER consiste fundamentalmente en:

- La implantación efectiva del SER en las zonas, barrios y distritos contemplados en la disposición transitoria quinta deberá llevarse a cabo antes del 31 de diciembre de 2029, respecto de las zonas que ya se incluyeron en la redacción dada a la referida disposición transitoria mediante la Ordenanza 10/2021, y antes del 31 de diciembre de 2035 respecto de las zonas que se incorporan al AER mediante la presente ordenanza.

Para ello, resulta necesario modificar el Anexo I de la OMS que regula el AER, así como modificar la disposición transitoria quinta de la OMS para incluir los barrios y zonas de barrios que se incorporan al AER.

La ampliación viene motivada porque los estudios elaborados por los servicios técnicos municipales aconsejan su inclusión debido a las características actuales del estacionamiento en dichas zonas de cara a una posible futura implantación del SER.

En los citados estudios se analizan aquellas zonas o barrios en los que se registra una alta presión de estacionamiento con el objetivo de optimizar el uso del espacio público y mejorar la gestión del estacionamiento en superficie, mediante una adecuada asignación de un recurso escaso como es el espacio de estacionamiento de vehículos en vía pública, así como resolver los problemas que sufren las personas residentes y las actividades económicas de los barrios y zonas de barrios que reciben una importante presión de estacionamiento de vehículos venidos desde otras partes de la ciudad o desde otros municipios, finalidades para las que el SER se configura como el instrumento más idóneo.

A su vez, la ampliación del SER, respaldada por los citados estudios técnicos, es refrendada por los vecinos y las asociaciones vecinales afectadas en consulta pública convocada a tal efecto y con carácter previo al acuerdo adoptado por la Junta de Distrito correspondiente, tal y como dispone la disposición transitoria quinta de la vigente OMS.

La alta presión de la demanda de estacionamiento en vía pública afecta a todos los usuarios del espacio público, directamente a los propios conductores e indirectamente a los usuarios del transporte público de superficie al incidir sobre la velocidad comercial de los autobuses. También afecta a la seguridad en el desplazamiento de peatones y ciclistas. La ineficiencia en el uso del vehículo privado produce a su vez, un aumento significativo de los costes sociales asociados al consumo de combustible, al tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento y al aumento de la contaminación atmosférica.

- Posibilitar la ampliación del horario del SER en determinadas zonas del AER con alta demanda de estacionamiento debida a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio, mediante la modificación del artículo 49 de la OMS para regular un horario extendido con la creación de una nueva categoría de plaza SER: las “plazas de horario extendido”. La delimitación de estas zonas trae causa en la celebración de **eventos y espectáculos deportivos y/o culturales, así como en la concentración de actividad comercial o de ocio** que conllevan una afluencia relevante de personas que reducen significativamente la dotación de estacionamiento para los vehículos de los residentes.

Teniendo en cuenta las dificultades específicas que este tipo de actividades causan a los residentes y a las personas que acceden a la zona por otros motivos, la medida palía

sustancialmente la reticencia que algunas personas pueden tener para vivir o desarrollar su actividad comercial habitual en estas zonas. En este sentido, la implantación del SER contribuye a mantener un equilibrio económico de la actividad habitual al posibilitar, por un lado, que los clientes sigan accediendo a los servicios de la zona sin temor a no disponer de estacionamiento y, por otra, que se produzca una fuga de residentes consumidores que puedan considerar las molestias que les supone la celebración de este tipo de eventos y/o concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio como elemento coadyuvante para considerar su traslado a otras ubicaciones, con el consiguiente efecto sobre una serie de actividades comerciales ya implantadas.

Esta medida es igualmente beneficiosa en relación con la estabilización de los precios de las viviendas y locales de la zona, que podrían experimentar fluctuaciones debidas a estas condiciones.

La ampliación del SER a nuevos barrios implica la señalización de zonas de **carga y descarga** gestionadas a través de la implementación de la aplicación móvil **Madrid DUM 360** en octubre de 2022. Este sistema de uso, control individualizado y automatizado está dirigido al sector profesional de la distribución urbana de mercancías para las reservas de carga y descarga (CyD) ubicadas dentro de la zona SER. Su puesta en funcionamiento ha supuesto ventajas significativas, ya que posibilita la optimización de la utilización de las reservas de carga y descarga y las rutas que realizan los operadores, así como reducir el tráfico de agitación que produce la distribución urbana de mercancías, sobre todo si tenemos en cuenta que el transporte de mercancías contribuye significativamente a la contaminación urbana, siendo responsable de una parte considerable de las emisiones. Según los datos del último Inventario de Emisiones de la Ciudad de Madrid<sup>1</sup>, los vehículos que se utilizan para esta actividad representan el 11% de los recorridos en la ciudad, pero el 28% de las emisiones contaminantes de NOx y el 18,4% del material particulado PM2,5.

La alta frecuencia de entregas debido a la falta de espacio de almacenamiento en los establecimientos aumenta la congestión y la contaminación. Esta afección en la congestión y la repercusión de la misma en el aumento de los valores de la contaminación se debe, en buena medida, a la dificultad de localizar estacionamiento para la entrega de mercancías en destino, lo que genera aumentos de tiempos de recorrido de los vehículos que realizan la distribución urbana de mercancías. A su vez, la indisciplina de estacionamiento generada por los vehículos comerciales afecta a la movilidad del resto del tráfico vehicular, generando problemas de congestión en el global del tráfico motorizado de la ciudad.

---

<sup>1</sup> *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del municipio de Madrid. Subdirección de Energía y Cambio Climático. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental. Octubre 2024*

Se trata, por tanto, de una medida que contribuye a la reducción de la contaminación atmosférica y a la mejora de calidad del aire, con los beneficios económicos que ello conlleva, tal y como se analiza en el apartado correspondiente de este estudio.

## 2.2 Magnitudes de la propuesta.

En relación con la nueva propuesta de delimitación del AER, el proyecto normativo propone ampliar el SER a nuevas zonas, barrios y distritos limítrofes con el perímetro del AER del anexo I de la OMS, según la modificación aprobada con fecha 13 de septiembre de 2021. Por lo tanto, aparte de las ampliaciones todavía pendientes de realizar, y que supondrán 12.073 nuevas plazas, la nueva modificación de la OMS prevé la implantación del SER en **64.280 plazas**, en banda de estacionamiento de vías públicas.

| PLAZAS SER PENDIENTES DE OMS 2021 Y PROPUESTA OMS 2025 POR DISTRITOS-BARRIOS |                      |               |               |               |                |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Distrito                                                                     | Barrio               | OMS 2021      | OMS 2025      | Total barrios | Total distrito |
| 8 Fuencarral - El Pardo                                                      | 83 Peñagrande        | 3.734         | -             | <b>3.734</b>  | <b>5.437</b>   |
|                                                                              | 86 Valverde          | -             | 1.703         | <b>1.703</b>  |                |
| 9 Moncloa - Aravaca                                                          | 94 Valdezarza        | 2.889         | -             | <b>2.889</b>  | <b>2.889</b>   |
| 10 Latina                                                                    | 101 Los Cármenes     | -             | 2.131         | <b>2.131</b>  | <b>7.206</b>   |
|                                                                              | 102 Puerta del Ángel | -             | 134           | <b>134</b>    |                |
|                                                                              | 103 Lucero           | -             | 4.188         | <b>4.188</b>  |                |
|                                                                              | 104 Aluche           | -             | 753           | <b>753</b>    |                |
|                                                                              | 112 Opañel           | 2.760         | -             | <b>2.760</b>  | <b>20.772</b>  |
|                                                                              | 113 San Isidro       | 401           | 4.144         | <b>4.545</b>  |                |
|                                                                              | 114 Vista Alegre     | -             | 5.261         | <b>5.261</b>  |                |
|                                                                              | 115 Puerta Bonita    | -             | 4.630         | <b>4.630</b>  |                |
|                                                                              | 117 Abrantes         | -             | 3.576         | <b>3.576</b>  |                |
| 12 Usera                                                                     | 122 Orcasur          | -             | 122           | <b>122</b>    | <b>485</b>     |
|                                                                              | 126 Zofío            | -             | 363           | <b>363</b>    |                |
| 13 Puente de Vallecas                                                        | 132 San Diego        | -             | 4.553         | <b>4.553</b>  | <b>11.885</b>  |
|                                                                              | 133 Palomeras Bajas  | -             | 2.108         | <b>2.108</b>  |                |
|                                                                              | 136 Numancia         | -             | 5.224         | <b>5.224</b>  |                |
| 14 Moratalaz                                                                 | 143 Marroquina       | -             | 4.658         | <b>4.658</b>  | <b>14.301</b>  |
|                                                                              | 144 Media Legua      | -             | 3.292         | <b>3.292</b>  |                |
|                                                                              | 145 Fontarrón        | -             | 3.774         | <b>3.774</b>  |                |
|                                                                              | 146 Vinateros        | -             | 2.577         | <b>2.577</b>  |                |
| 15 Ciudad Lineal                                                             | 152 Pueblo Nuevo     | -             | 9.466         | <b>9.466</b>  | <b>13.378</b>  |
|                                                                              | 153 Quintana         | -             | 815           | <b>815</b>    |                |
|                                                                              | 154 La Concepción    | -             | 808           | <b>808</b>    |                |
|                                                                              | 159 Costillares      | 2.289         | -             | <b>2.289</b>  |                |
| <b>Total</b>                                                                 |                      | <b>12.073</b> | <b>64.280</b> | <b>76.353</b> | <b>76.353</b>  |

En total, se incorporan 25 barrios, de forma parcial o total, situados en 8 distritos distintos. De este modo, se prevé la implantación en 15 de los 21 distritos de Madrid, de los cuales 13 ya cuentan con regulación total o parcial en la actualidad.



Con lo indicado, se pone de manifiesto que la extensión de la zona de estacionamiento regulado en la ciudad de Madrid responde a criterios generales que consideran su ampliación dentro del conjunto de la ciudad y no de manera específica por distritos. Esta planificación se basa en una serie de factores que descartan, entre otros, la implantación en áreas aisladas, de pequeño tamaño y no conectadas con zonas reguladas adyacentes, garantizando así una distribución coherente y eficaz del servicio. Para cada uno de los barrios se han elaborado **estudios técnicos de ocupación y rotación**. Estos análisis, junto con la **fisonomía urbana** y otras **características físicas y socioeconómicas**, han permitido identificar las zonas con mayor potencial de mejora mediante la regulación del estacionamiento, con el objetivo de **mejorar la movilidad y la calidad de vida** en dichas áreas.

Los estudios de rotación y ocupación realizan un inventario completo de la oferta de estacionamiento existente en la actualidad, así como del uso del espacio público midiendo la ocupación diaria por horas, la rotación existente y la composición de origen del estacionamiento entre residentes, trabajadores no residentes y foráneos. Así mismo, se estudia la indisciplina existente en la zona correspondiente del estudio, sus causas habituales y las consecuencias a las que dan lugar.

Así, cuando las conclusiones de los estudios de rotación y ocupación lo respaldan, se propone la implantación de la regulación en las zonas identificadas como prioritarias, mientras que en otras se ha descartado su implementación dadas las circunstancias concurrentes. Esta decisión se basa en el conocimiento de los impactos positivos que genera.

### 3. IDENTIFICACION DE IMPACTOS ECONÓMICOS

#### 3.1 Introducción.

El aumento del número de vehículos en las zonas urbanas supone un importante desafío medioambiental, económico y social, con efectos sobre residentes, trabajadores, comercios locales y la movilidad urbana en su conjunto debido, principalmente, a la escasez que representa la ausencia de suficientes plazas de estacionamiento. Este estudio analiza los impactos económicos derivados de la ampliación del sistema público de gestión del estacionamiento.

De acuerdo con los datos del Padrón municipal de habitantes de la Ciudad de Madrid, a fecha 1 de enero de 2024, los 25 barrios en los que se propone la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado albergan *aproximadamente* a **926.564 residentes<sup>1</sup>** y a **346.433 hogares<sup>2</sup>**, caracterizados por una población predominantemente adulta (entre 30 y 65 años). Además, existen 265.191 **vehículos, lo que representa 0,77 vehículos por hogar<sup>3</sup>**.

---

<sup>2</sup> Distritos en cifras (Información de Barrios) - Ayuntamiento de Madrid

**Definición Hogar** (Estadística de Gasto Familiar) Persona o conjunto de personas que ocupan en común una vivienda familiar principal o parte de ella, y consumen y/o comparten alimentos u otros bienes o servicios con cargo a un mismo presupuesto

<sup>3</sup> Anuario Estadístico 2023 Ayuntamiento de Madrid. Banco de datos de Madrid

| Distrito              | Barrio                | Habitantes | Nº Hogares | Nº Turismos |
|-----------------------|-----------------------|------------|------------|-------------|
| 8 Fuencarral-El Pardo | 83 Peñagrande*        | 44.844     | 17.769     | 19.758      |
|                       | 86 Valverde*          | 66.870     | 24.496     | 22.580      |
| 9 Moncloa-Aravaca     | 94 Valdezarza*        | 31.614     | 13.216     | 11.434      |
| 10 Latina             | 101 Los Cármenes*     | 18.423     | 7.018      | 6.140       |
|                       | 102 Puerta del Angel* | 45.513     | 19.256     | 13.383      |
|                       | 103 Lucero*           | 38.072     | 14.890     | 12.287      |
|                       | 104 Aluche*           | 68.973     | 27.765     | 24.676      |
| 11 Carabanchel        | 112 Opañel            | 35.513     | 14.016     | 10.382      |
|                       | 113 San Isidro*       | 42.184     | 16.223     | 12.637      |
|                       | 114 Vista Alegre*     | 50.153     | 18.468     | 14.244      |
|                       | 115 Puerta Bonita*    | 38.781     | 13.465     | 10.653      |
|                       | 117 Abrantes*         | 33.269     | 11.653     | 10.605      |
| 12 Usera              | 122 Orcasur*          | 14.851     | 5.006      | 5.204       |
|                       | 126 Zofío*            | 15.298     | 5.331      | 4.535       |
| 13 Puente de Vallecas | 132 San Diego         | 49.339     | 16.743     | 10.844      |
|                       | 133 Palomeras Bajas*  | 41.755     | 15.269     | 14.101      |
|                       | 136 Numancia*         | 50.961     | 18.715     | 15.066      |
| 14 Moratalaz          | 143 Marroquina        | 26.378     | 10.837     | 11.493      |
|                       | 144 Media Legua       | 17.787     | 7.142      | 6.801       |
|                       | 145 Fontarrón         | 18.000     | 6.957      | 5.824       |
|                       | 146 Vinateros         | 17.329     | 7.244      | 5.657       |
| 15 Ciudad Lineal      | 152 Pueblo Nuevo*     | 65.874     | 25.500     | 21.221      |
|                       | 153 Quintana*         | 26.762     | 11.234     | 7.955       |
|                       | 154 La Concepción*    | 22.256     | 9.848      | 7.458       |
|                       | 159 Costillares*      | 22.299     | 8.372      | 11.058      |

**TOTAL habitantes**

**926.564 346.433**

**265.191**

Datos del padrón de habitantes a fecha 1 de enero de 2024

\* La ampliación del barrio es parcial, pero los datos de habitantes son de la totalidad del barrio

**Fig. nº 1. Cifra oficial de habitantes por barrio a 1 de enero de 2024. Fuente: Ayuntamiento de Madrid. Padrón Municipal de Habitantes.**

Cabe destacar que **el estacionamiento regulado no se considera una restricción en sí misma y que la medida en evaluación no es el establecimiento de una regulación del estacionamiento, sino la delimitación de un nuevo AER, así como la aprobación de un nuevo horario de regulación en determinadas zonas de la ciudad** debido a la concentración de actividad comercial, cultural, deportiva o de ocio.

Si la propuesta normativa regulase de forma directa un sector económico o empresarial en particular, se debería analizar su impacto económico directo, lo cual no sucede con la ampliación del estacionamiento regulado. No obstante, **su implantación no está exenta de impactos indirectos**, afectando a distintos parámetros económicos, por lo que se procederá a su análisis a continuación.

No se establecen, por tanto, fases ni indicadores que haya que considerar para la medición de impactos directos. Los efectos generales de la implantación del estacionamiento regulado en una nueva zona son los que se señalan a continuación.

### 3.2 Efectos indirectos

Los efectos indirectos se refieren a las consecuencias secundarias del proyecto. Debido a que la implementación del SER genera efectos positivos no suficientemente tangibles, pero igualmente relevantes relativos a la mejora de la productividad, por los menores tiempos de desplazamiento; al empleo, al generar tanto empleos relacionados con la propia implantación del estacionamiento regulado como en el mercado laboral de la ciudad; y en la innovación, al fomentar la implantación de una movilidad inteligente, las tecnologías limpias y la economía colaborativa, entre otros. Se analiza a continuación.

#### 3.2.1. Efectos en la productividad

La regulación del estacionamiento tiene efectos positivos sobre el tráfico, reduciendo el tráfico de agitación correspondiente a la búsqueda de plazas de estacionamiento y la indisciplina en el estacionamiento en la zona por el impacto de la vigilancia. Ambos aspectos contribuyen a la reducción de la congestión por tráfico, lo que tiene un impacto indirecto en la productividad por los menores tiempos de desplazamiento, que permite a los trabajadores llegar a sus destinos de manera más eficiente, reduciendo el tiempo perdido en atascos.

Además, en relación con los ciudadanos que habitualmente utilizan el transporte público, con carácter general, la reducción de la congestión mejora los tiempos de recorrido del transporte público de superficie (autobús, taxis, VTC) y de acceso a las zonas reguladas de manera general, contribuyendo a su vez a un aumento de la productividad. La reducción del tráfico y la congestión asociada pueden aumentar hasta un 30% la productividad de las regiones urbanas asociadas.

Por otro lado, la regulación del estacionamiento disminuye también en gran medida el tráfico de agitación, tráfico que supone un 25% del tiempo que los conductores pasan al volante y hasta un 35% de los vehículos en circulación en un momento determinado<sup>4</sup>.

El estudio adopta un marco de análisis detallado del coste-utilidad (ACU) integral para evaluar sistemáticamente los posibles efectos económicos de la implementación del SER en los barrios relacionados. Se identifican y analiza su repercusión económica como resultado del proyecto analizando el impacto positivo sobre los distintos grupos de población: residentes, trabajadores y usuarios de rotación, tal y como se detalla a continuación:

#### - Residentes.

Las residentes en los citados barrios son los principales beneficiarios de esta medida, ya que tanto en los barrios con dificultades de aparcamiento en superficie en los cuales no está implantado el SER, como en las zonas limítrofes con el perímetro externo del AER, con carácter general, se enfrentan a pérdidas significativas de tiempo —en ocasiones de hasta una 30 mintos<sup>5</sup>— en la búsqueda de plazas de estacionamiento disponibles. La implantación del SER supone una mejora directa para este colectivo al reservarse un porcentaje de plazas verdes de al menos un 80%, e incluso un 90% del total de plazas disponibles.

La autorización de las personas residentes puede ser mensual o anual, abonándose los siguientes importes en concepto de tasa:

|                                                         |         |
|---------------------------------------------------------|---------|
| Autorización de residentes anual                        | 24,60 € |
| Autorización de residentes mensual (por mes o fracción) | 2,05 €  |

A la tarifa base de la tasa le son de aplicación reducciones según el distintivo ambiental del vehículo, del 75% para los vehículos “ECO” (6,15 €) y 10% para los vehículos “C” (22,15 €), no estando sujetos a su abono los vehículos 0 emisiones.

Tal y como se ha señalado, se estima que los residentes, con carácter general, se enfrentan a pérdidas significativas de tiempo — hasta 30 minutos diarios— en la búsqueda de plazas de estacionamiento disponibles. En los análisis coste-utilidad (ACU), el tiempo tiene un valor económico porque las personas podrían destinarlo a otras actividades productivas, como trabajar y generar ingresos. Se trata de un recurso valioso y limitado, que debe ser utilizado de manera inteligente y rentable. Una gestión eficiente del tiempo conlleva una mayor **productividad**.

<sup>4</sup> [Gridlock and Growth: The Effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance](#)

<sup>5</sup> Fuente: elaboración propia a partir datos *Estudios de rotación y ocupación barrios ampliación AER 2025*. Dpto. Técnico. Subdirección General Gestión de la Movilidad. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

A mayor abundamiento, el valor monetario asociado al ahorro de tiempo puede cuantificarse en función de los ingresos de los usuarios.

Por tanto, procede aplicar este enfoque para calcular el ahorro potencial que obtendrían los residentes de un barrio si dejaran de dedicar tiempo a buscar aparcamiento. La implantación de un sistema de estacionamiento regulado reduciría ese tiempo medio de búsqueda. Para cuantificar este beneficio, estimamos el tiempo actualmente invertido por los residentes en encontrar plaza de estacionamiento y lo multiplicamos por su ingreso medio por hora.

A la estimación del tiempo empleado en la búsqueda de una plaza de estacionamiento se suma el tiempo necesario para recorrer la distancia entre el lugar donde se aparca el vehículo y la vivienda del residente, así como el tiempo invertido en regresar posteriormente al mismo punto.

Para hacer la estimación más realista, dado que la búsqueda de estacionamiento suele ocurrir fuera del horario laboral —cuando las personas regresan a casa—, se valora ese tiempo al 50% del salario por hora.

#### Datos utilizados

- Renta media anual neta por hogar (Ciudad de Madrid): 46.651 €
- Tiempo de trabajo efectivo: Días de trabajo al año = 365 – 30 (vacaciones y permisos) – 14 (festivos) – 104 (fin de semana) = 217 días x 8 horas/día = 1.736 horas al año
- Ingreso/hora estimada: 26,87 €  
→ Reparto modal (-50 %): 13,44 €  
→ Valor del tiempo no laboral (-50%): 6,72 €/hora

#### Tiempo perdido en búsqueda de estacionamiento

- Tiempo medio diario: 30 minutos (0,5 h)  
(incluye tiempo empleado para aparcar y desplazamiento desde o hasta el vehículo)
- Valor diario del tiempo perdido: 0,5 h x 6,72 €/h: 3,36 €/h por hogar
- Beneficio anual por hogar: 3,36 € x 217 días laborables efectivos: 729 €

#### Datos del parque de vehículos

- Hogares estimados con coche y distintivo de residente: 1,01
- Beneficio bruto total anual: 1,01 x 729 €: 736,29 €

Por lo tanto, la implantación del SER generaría un beneficio económico por hogar, exclusivamente por el ahorro de tiempo en la búsqueda de aparcamiento de los residentes de 736,29 euros anuales, cuantía a la que habría que restar el importe anual de la tasa fijada, cuyo coste en la Ciudad de Madrid es insignificante en relación con la renta media anual por hogar. Este resultado demuestra que, más allá de los beneficios ambientales y de movilidad, el SER es



una medida eficaz para **mejorar la productividad a través de** la reducción de ineficiencias urbanas.

- **Trabajadores.**

Respecto a los trabajadores que se desplazan a los barrios en los que se pretende implantar el SER (*usuarios TNR*), cabe señalar que verán condicionadas sus decisiones de movilidad, ya que la autorización solamente permitirá estacionar en un mismo barrio hasta un máximo de cuatro horas en plazas azules y dos horas en plazas verdes, y es poco probable que puedan obtener la tarjeta de residente. La rotación máxima de cuatro horas establecida para las plazas azules, en algunos supuestos, no resulta compatible con la jornada laboral habitual. Por lo tanto, la ampliación pretendida provocará la transición a otros medios de transporte que, mayoritariamente, se dirigirá al transporte público.

Procede distinguir dos perfiles de TNR. Por un lado, los trabajadores que desarrollan su actividad laboral dentro del barrio. Por otro, aquellas personas que utilizan el barrio como *aparcamiento disuasorio* para, desde allí, desplazarse a su lugar de trabajo situado fuera del área en la que se aplica el SER.

Para evaluar adecuadamente el impacto de la implantación de una nueva zona SER, es fundamental conocer cuántos trabajadores desarrollan su actividad en cada uno de los barrios afectados. Aunque a priori los trabajadores no residentes (TNR) no constituyen un colectivo particularmente numeroso, son un grupo afectado por la medida. Dicha afectación resulta paliada con la implantación de medidas complementarias, tales como el refuerzo del transporte público, especialmente en aquellos barrios donde este colectivo tenga una presencia significativa.

En este contexto, es clave distinguir entre los distintos perfiles de TNR, ya que se trata de un grupo muy heterogéneo en términos de nivel de renta, sector de empleo y características personales. Esta diversidad los sitúa en una posición de vulnerabilidad frente a la regulación del estacionamiento, si bien algunos podrían adaptarse mediante un cambio modal sin afectar significativamente su rutina laboral, para otros, la implementación del SER puede suponer una pérdida de productividad.

Actualmente, se estima que los TNR afrontan un incremento en el tiempo medio de búsqueda de aparcamiento, que se ha estimado en torno a los 30 minutos diarios. Este tiempo adicional tiene un coste económico directo, que puede valorarse en función del salario de los trabajadores. Si asumimos un comportamiento racional, estos estarían dispuestos a pagar hasta el equivalente monetario de ese tiempo, estimado en 3,44 €. Esta pérdida de bienestar ya es tangible, incluso antes de la implantación del SER, debido al efecto "frontera" de las zonas ya reguladas.

Por otro lado, también se identifican como afectados los TNR que utilizan el barrio como "aparcamiento disuasorio" para continuar su trayecto hacia otros lugares de trabajo. La medida



tiene un impacto heterogéneo sobre este grupo, ya que las alternativas disponibles varían ampliamente entre usuarios, lo que dificulta una valoración uniforme de los efectos.

#### - **Usuarios de rotación.**

Los *usuarios de rotación* que son aquellas personas que utilizan las plazas de estacionamiento por un espacio corto de tiempo para realizar compras, acudir a citas o llevar a cabo gestiones puntuales. A diferencia de los residentes, no disponen de una autorización y han de abonar el tiempo de estacionamiento mediante el pago de la tasa correspondiente, lo cual implica afecciones tanto a la planificación de sus desplazamientos como a su economía personal.

La implantación del estacionamiento regulado, al favorecer la rotación de vehículos, reduciendo el estacionamiento prolongado por parte de vehículos no regulados, aumenta la disponibilidad de plazas a corto plazo, **beneficiando a estos usuarios ocasionales**. La tasa que han de abonar por el estacionamiento supone un mínimo coste en relación con el coste que soportado **con** anterioridad a la implantación del SER (utilización de aparcamientos públicos, taxis o VTC), ya que el pequeño incremento de coste que afrontan queda subsumido en la reducción del tiempo medio de búsqueda de aparcamiento, que se ha estimado en torno a los 30 minutos, con los consiguientes incrementos de su productividad.

#### - **Empresas de logística y transporte**

Las **empresas de logística y transporte experimentan una mayor eficiencia en sus operaciones, lo que se traduce en una reducción de costos y una mejora en la calidad del servicio**, toda vez que la regulación y vigilancia de las plazas destinadas a la distribución urbana de mercancías mejora la disponibilidad de espacio para las labores de logística y el tiempo dedicado a encontrar aparcamiento para estos vehículos. La mejora de tiempos por la regulación y vigilancia se cifra entre el 15% y el 20%.<sup>6</sup>

Por otra parte, este fenómeno tiene igualmente un correlato en el funcionamiento administrativo, al disminuir el número de procedimientos vinculados al control del estacionamiento y a la sanción de infracciones, lo cual permite distribuir los medios técnicos y humanos disponibles de un modo más eficiente y afectarlos a la realización de otro de tipo de servicios necesarios para los ciudadanos.

La ampliación del SER a nuevos barrios implica la señalización de zonas de carga y descarga gestionadas a través de la aplicación móvil **Madrid DUM 360** con la que cuenta el Ayuntamiento de Madrid desde octubre de 2022 para la gestión inteligente y automatizada de la distribución urbana de mercancías, y que ofrece varias ventajas significativas:

---

<sup>6</sup>[https://www.alphanet-solutions.com/trafico-agitacion/#:~:text=Zonas%20de%20acceso%20regulado%20\(ZAR\)%20Implementaci%C3%B3n%20de,barrio%20y%20se%20expulsan%20a%20los%20conductores%20Dvisitantes](https://www.alphanet-solutions.com/trafico-agitacion/#:~:text=Zonas%20de%20acceso%20regulado%20(ZAR)%20Implementaci%C3%B3n%20de,barrio%20y%20se%20expulsan%20a%20los%20conductores%20Dvisitantes)

- facilita el control de la ocupación de las plazas al establecer un tiempo máximo de estacionamiento, adaptable según la tecnología del vehículo y la localización, lo que evita que las plazas sean ocupadas por largos periodos innecesarios.
- permite un mejor control de la indisciplina, ya que existe una vigilancia específica que permite a los vigilantes del SER identificar rápidamente los vehículos que no cumplen con las normativas. A su vez, los usuarios pueden informar sobre la ocupación ilegal de una reserva o la presencia de objetos en ella, mejorando la gestión y el cumplimiento de las normas.
- ayuda a optimizar el uso de las áreas de carga y descarga: la aplicación proporciona información sobre la ocupación instantánea de las reservas, permitiendo a los transportistas elegir las plazas disponibles más cercanas.
- reduce el tiempo dedicado a buscar estacionamiento al existir una mayor disponibilidad de plazas en las reservas.
- reduce el tráfico de agitación.
- incentiva los vehículos limpios: los vehículos menos contaminantes reciben tiempos adicionales gratuitos de estacionamiento, incentivando el uso de tecnologías más limpias y mejorando la rotación de las plazas.

La renovación de flotas y la implementación de estrategias innovadoras son esenciales para reducir las emisiones en el transporte de mercancías. Estas medidas no solo mejoran la calidad del aire y la salud pública, sino que también **optimizan la eficiencia del transporte y la logística urbana, contribuyendo a una mejora de su productividad.**

### 3.2.2. Efectos en el empleo

El establecimiento de nuevas áreas de estacionamiento regulado tiene un **impacto indirecto positivo sobre el empleo**, tanto en los **empleos relacionados con la propia implantación del estacionamiento regulado como en el mercado laboral de la ciudad.**

La extensión del AER tiene impacto en generación de empleo directo en la implantación, gestión, mantenimiento y operación del sistema. Además, tiene una importante contribución al empleo indirecto relacionado tanto con los proveedores de maquinaria, vehículos y dispositivos, desarrolladores de plataformas y aplicaciones, así como con los profesionales para la prestación de servicios.

Con carácter general, la ratio actual de creación de empleo por cada 2.000 nuevas plazas reguladas es de 8 empleos directos. Es decir, un nuevo empleo por cada 250 plazas reguladas.

La implementación de políticas de movilidad sostenible, de las que forma parte el establecimiento del estacionamiento regulado genera, a su vez, un impacto en el mercado laboral de la ciudad. Estas políticas no solo buscan mejorar la calidad del aire por la reducción de las emisiones de gases contaminantes, sino que también propician la creación de nuevos empleos y la transformación de sectores tradicionales: empresas y profesionales dedicados a la fabricación, venta, mantenimiento y prestación de servicios e infraestructuras relacionadas con los vehículos eléctricos y vehículos de movilidad personal.



Finalmente, estas regulaciones pueden llevar a empresas y ciudadanos a adaptarse, generando oportunidades laborales en áreas como la consultoría en movilidad, la planificación urbana sostenible y la gestión de proyectos de movilidad.

### 3.2.3. Efectos en los precios

La modificación de la OMS en lo referente a la ampliación del AER no implica la modificación de la tasa por estacionamiento de vehículos, regulada en la Ordenanza Fiscal de 30 de noviembre de 1998. En cuanto a su influencia en los precios de otras actividades y servicios, **la implantación del estacionamiento regulado no provoca afección en los precios de otros servicios.**

Teniendo en cuenta que a los vehículos con distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT) Cero emisiones y ECO, disfrutaban de una reducción del 100% (estacionamiento gratuito y sin límite de tiempo) y del 75% respectivamente, en las tarifas de la tasa por el estacionamiento regulado, esto ha supuesto un claro impulso de la demanda de vehículos con etiquetas ECO y CERO en la ciudad de Madrid.

A su vez, y en el ámbito que nos interesa, el Ayuntamiento de Madrid aplica las siguientes reducciones o recargos en las tarifas según la etiqueta ambiental DGT del vehículo:

Etiqueta C: reducción del 10%

Etiqueta B: recargo del 20%.

Según datos de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM)<sup>7</sup>, en 2024 se observó un incremento del 12% en el precio medio de vehículos de ocasión con etiqueta ECO, mientras que los vehículos con etiqueta CERO experimentaron un aumento del 18%.

Según datos del Ayuntamiento de Madrid (Impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM): padrón de vehículos - Portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Madrid), en 2023 se registró un incremento del 25% en las matriculaciones de vehículos eléctricos en la ciudad, en comparación con el año anterior. Este auge se debe, en gran parte, a las subvenciones y ayudas ofrecidas, tanto por el gobierno central, como por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid para la adquisición de vehículos de bajas emisiones.

En resumen, las políticas de movilidad sostenible en Madrid están teniendo un impacto en el mercado de vehículos, impulsando la demanda de aquellos con menores emisiones y fomentando una transición hacia una flota vehicular más limpia en la ciudad. Según los datos sobre el parque automovilístico de la Dirección General de Tráfico (DGT - detalle-cifras) la cifra de vehículos eléctricos en la ciudad de Madrid ascendía a 65.672 unidades en 2024.

Finalmente, en relación con el incremento de la demanda de los vehículos eléctricos, cabe señalar como un factor influyente que las **empresas de vehículos multiusuarios o 'carsharing'** han venido optando preferentemente por la utilización de vehículos CERO emisiones debido a las importantes ventajas de las que gozan, especialmente en relación con el pago de la tasa de estacionamiento ya que, tal y como se ha indicado, los vehículos de clasificación ambiental CERO

---

<sup>7</sup> <https://anfac.com>

Emisiones no están sujetos al pago y, a su vez, no disponen de limitación temporal alguna en cuanto al aparcamiento en las plazas de estacionamiento regulado, lo cual genera una ventaja frente a otros vehículos más contaminantes.

### 3.2.4 Efectos en la competencia en el mercado

La medida incorporada en la modificación de la ordenanza **no supone efectos adversos en la competencia en el mercado**, ya que:

- No representa restricciones en general a ningún sector ni a la incorporación de nuevos operadores. Por supuesto que al no operar sobre ningún sector de manera directa no se otorgan privilegios sobre operadores concretos.
- No se establecen sistemas de restricción de acceso a ningún mercado relativo a cualquier posible sector afectado.
- No se afecta a precios ni se limitan opciones de comercialización, ni se establecen diferencias de trato.

En definitiva, la medida propuesta no tiene efectos indirectos sobre la competencia en los sectores económicos que operan en la ciudad.

### 3.2.5 Efectos sobre la innovación

La regulación del estacionamiento **contribuye positivamente a la innovación** en los siguientes ámbitos:

- Desarrollo de tecnologías limpias: la regulación del estacionamiento introduce incentivos al uso de tecnologías menos contaminantes en el uso del vehículo privado. Así pues, la extensión del AER no hace sino contribuir al desarrollo de las tecnologías menos contaminantes.
- Implementación de soluciones de movilidad inteligente. La integración de tecnologías digitales en la gestión de la movilidad ha dado lugar a soluciones de movilidad inteligente, como las aplicaciones que permiten la planificación de rutas, sistemas de pago móvil y plataformas de gestión del estacionamiento, aplicaciones de búsqueda de plazas libres, gestión de uso de reservas destinadas a distribución urbana de mercancías, etc.
- Fomento de la economía colaborativa. Las políticas de movilidad sostenible han propiciado el crecimiento de modelos de economía colaborativa: servicios de coche compartido, carsharing o multiusuario, alquiler de bicicletas y vehículos de



movilidad personal han aumentado su presencia ofreciendo alternativas de transporte más flexibles y sostenibles.

### 3.2.6. Efectos sobre las Pymes.

Al no constituirse la medida como un impacto directo en ningún sector económico en concreto no se realiza el test PYME como tal, si bien se contemplan las posibles afecciones sobre las PYMEs.

La regulación del estacionamiento genera una mejor accesibilidad al comercio local dinamizándolo y aumentando el consumo en tiendas, restaurantes y otros servicios del barrio. Así, los barrios con implantación del estacionamiento regulado gozan de una mayor presencia de comercio local a nivel de calle. Como ejemplos se puede citar el Mercado Municipal de Ventas (barrio de la Concepción, distrito de Ciudad Lineal) o el entorno del Centro Comercial Madrid Río, en el barrio de Moscardó (Usera). Desde la ampliación del AER en estos ámbitos, se ha producido una mejora en la disponibilidad de plazas de estacionamiento del entorno, lo que ha favorecido el acceso de sus clientes y el consiguiente impulso de la actividad comercial.

Al respecto de los posibles impactos de las medidas en las PYMEs:

- La medida no supone cargas administrativas, toda vez que la obtención de la autorización de vigencia anual o mensual por parte de los colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, así como los titulares de talleres de reparación de vehículos, es una medida ya aplicable en la actualidad. La ampliación del ámbito del estacionamiento regulado no afecta a esta medida toda vez que el ámbito geográfico actual ya es suficientemente extenso. La existencia de una tarifa de comercial o de taller es una ventaja para ciertos colectivos.
- No presenta costes financieros.
- No generan desventajas competitivas con respecto a empresas de mayor dimensión, más bien favorecen el acceso a comercio local que tiene más dificultades que el comercio de gran dimensión de disponer de aparcamiento propio como los centros comerciales, grandes supermercados y otros centros de este tipo.
- No presenta limitaciones a la libre competencia de las PYMEs.
- La regulación de acceso a las zonas céntricas de las ciudades a través de la regulación del estacionamiento y de las zonas de bajas emisiones genera un incremento de las ventas de PYMEs en las ciudades y la reducción de locales comerciales vacíos.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> [https://ecodes.org/images/que-hacemos/01.Cambio\\_Climatico/Incidencia\\_politicas/Clean\\_Cities\\_Campaign/Clean\\_Cities\\_briefing\\_Why\\_fewer\\_polluting\\_cars\\_in\\_cities\\_are\\_good\\_news\\_for\\_local\\_shops.pdf](https://ecodes.org/images/que-hacemos/01.Cambio_Climatico/Incidencia_politicas/Clean_Cities_Campaign/Clean_Cities_briefing_Why_fewer_polluting_cars_in_cities_are_good_news_for_local_shops.pdf)

### 3.2.7. Sector terciario.

#### 3.2.7.1. Sector comercial

El sector comercial en la ciudad de Madrid constituye uno de los pilares clave de su economía, desempeñando un papel fundamental en la dinamización de la actividad económica y la generación de empleo.

El PIB de la Ciudad de Madrid supuso en 2023 un Valor Añadido Bruto (VAB) de 164.733,9 millones de euros, al que **el sector servicios aporta un 88,6% de la actividad total**, distribuido del siguiente modo:

- Comercio, transporte, almacenamiento y hostelería.....23,9 %
- Información y comunicaciones..... 10,7 %
- Actividades financieras y de seguros.....8,7 %
- Actividades inmobiliarias.....9,8%
- Actividades profesionales,científicas y técnicas; actividades administrativas y servicios auxiliares.....16,8%
- Administración pública, sanidad, educación y servicios sociales.....18,7 %

A su vez, el comercio minorista se sitúa en diciembre de 2024 en 130,9 puntos, lo que supone un ascenso interanual del 3,1%. En media anual se sitúa en 108,1 puntos, 1,3 puntos superior a la de España. La variación interanual de la media anual se sitúa en -0,3%, frente al 2,1 % de toda España. La **Estrategia Integral de Fortalecimiento de la Actividad Comercial y Hostelera de la ciudad de Madrid (EIFACH) 2025-2027<sup>9</sup>** representa una respuesta a los desafíos socioeconómicos que actualmente enfrenta el sector comercial y hostelero. Su finalidad es revitalizar estos sectores clave para la economía local e integrar las políticas de comercio y hostelería dentro de una visión más amplia de desarrollo urbano sostenible y ambientalmente responsable.

En este contexto, la **ampliación del SER** en los barrios del sur de Madrid se entiende como una medida complementaria, que puede contribuir a mejorar la calidad del entorno urbano, reducir la congestión y favorecer una movilidad más ordenada. Esta medida puede reforzar la **atractividad y accesibilidad de las zonas comerciales y hosteleras**.

---

<sup>9</sup><https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/El-Ayuntamiento-prepara-una-nueva-estrategia-integral-de-fortalecimiento-de-la-actividad-comercial-y-hostelera-en-la-capital/?vgnextfmt=default&vgnextoid=26264841267db810VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnextchannel=a12149fa40ec9410VgnVCM100000171f5a0aRCRD>

Además, la actuación conjunta del EIFACH y la ampliación del SER se alinea con los principios del **Plan SURES**, que busca corregir los desequilibrios históricos entre el norte y el sur de la ciudad, a través de una intervención integral que combine mejoras en la movilidad, el espacio público, la sostenibilidad ambiental y el impulso económico de los barrios más vulnerables.

Ambas iniciativas pueden contribuir así a crear entornos más amables, sostenibles y competitivos para la actividad económica local, fortaleciendo la cohesión territorial y promoviendo un modelo de ciudad más equilibrado.

La implantación del SER, al fomentar la rotación de vehículos, favorece un **acceso más ágil** a las zonas comerciales de los barrios en los que se implantan. Esto se traduce en una mayor afluencia de clientes a tiendas, bares, restaurantes y otros servicios locales, mejorando así la accesibilidad y dinamizando el consumo.

A su vez, la regulación del estacionamiento **limita las estancias prolongadas** de vehículos no autorizados, aumentando la disponibilidad de plazas a corto plazo y beneficiando especialmente a los **usuarios ocasionales**, es decir, aquellos que realizan compras rápidas, acuden a citas o llevan a cabo gestiones puntuales. No obstante, estos usuarios deben asumir un coste adicional por el tiempo de estacionamiento, que se ve compensado por la reducción en el tiempo de búsqueda de estacionamiento, que se ha estimado en torno a los 30 minutos.

La dinamización económica varía según las distintas áreas de los barrios en los que se amplía el estacionamiento regulado, lo que determina **tasas de alta, media y baja actividad comercial**. La ampliación del AER propuesta **afecta a barrios principalmente residenciales**, con ocupación de locales comerciales por debajo del 75% (el nivel que los expertos inmobiliarios consideran como indicador de mala salud comercial en una zona son los valores inferiores al 80%)<sup>10</sup>, en los que la configuración más habitual es mixta de residencial en altura con comercios en la planta baja. Las principales zonas comerciales son de proximidad y se sitúan en una vía y su entorno inmediato. En alguno de ellos el principal foco comercial se sitúa en torno al mercado de abastos.

#### 3.2.7.1.1. Áreas con tasas de ocupación comercial alta

En las áreas con **tasas de ocupación comercial superiores al 80%**, la implantación del **estacionamiento regulado facilita el acceso de clientes que necesitan aparcar durante periodos cortos** (compras, gestiones, citas), al mejorar la accesibilidad y ordenar el espacio urbano, aumentando la percepción de accesibilidad y comodidad para los clientes y, al reducirse el tráfico de agitación, disminuyendo el tiempo de búsqueda de plaza, se mejora la experiencia del usuario. Estos factores se traducen en un mayor número de **visitas y mayor volumen de ventas**.

---

<sup>10</sup> Estudios de rotación y ocupación barrios ampliación AER 2025. Dpto. Técnico. Subdirección General Gestión de la Movilidad. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Por lo que respecta a **los clientes, el estacionamiento regulado puede suponer un incentivo**, toda vez que se perciben beneficios claros como **mejoras en el entorno y la facilidad para aparcar** frente a alternativas cercanas, especialmente si la duración de la estancia es larga (restaurantes, clínicas, etc.), pudiendo estacionar durante un máximo de cuatro horas, quedando subsumido el coste en la reducción del tiempo empleado en la búsqueda de plaza para estacionar.

#### 3.2.7.2.2 Áreas con tasas de ocupación comercial medias.

En áreas con una **tasa de ocupación comercial media**, la implantación del SER puede tener **efectos más heterogéneos**, ya que el dinamismo económico es más moderado y la dependencia del vehículo privado puede ser mayor. Estas áreas presentan una mezcla variada de negocios, y esta diversidad puede generar diferentes necesidades y patrones de estacionamiento, afectando de manera distinta a cada tipo de negocio. La mejora en la rotación de vehículos y la disponibilidad de plazas beneficia a los comercios ya establecidos, atrayendo a clientes que antes evitaban la zona por la dificultad de aparcar y optaban por zonas más accesibles. A su vez, la mayor accesibilidad puede hacer la zona más atractiva para nuevas actividades económicas, mejorando la imagen y la funcionalidad urbana **siendo un incentivo para la instalación de nuevos negocios, a la vez que reactiva el alquiler o adquisición de locales vacíos para la puesta en funcionamiento de nuevos comercios o servicios**. La percepción ciudadana de un **barrio organizado y seguro** lo favorece la consideración del barrio como un lugar atractivo para comprar o pasear.

Los comercios, especialmente los de menor tamaño, que dependen de una clientela no residente y que realiza **visitas más largas** (negocios donde el cliente permanece más de 30-60 minutos -clínicas, hostelería, asesorías, etc.-) suelen tener un impacto positivo, al verse beneficiada su **clientela** al poder estacionar durante un período máximo que permite la realización de las compras y gestiones habituales.

#### 3.2.7.2.3 Áreas con tasas de ocupación comercial bajas.

Los equipamientos comerciales en áreas con baja ocupación comercial (inferiores al 75%) tienen un carácter claramente residencial, y estos equipamientos tienen carácter local de barrio, por lo que **sus clientes son mayoritariamente los propios vecinos de ese barrio que para acceder no suelen utilizar el vehículo privado al ser posible el acceso caminando**.

No obstante, **la implantación del SER en estos barrios**, al limitar el estacionamiento prolongado, **facilita que haya más disponibilidad de plazas para clientes potenciales** de otros barrios, lo cual **favorece a los comercios que dependen de visitas rápidas** (panaderías, farmacias, pequeñas tiendas).

En los barrios periféricos o cercanos a nodos de transporte, el SER puede evitar que otros conductores usen esas zonas como “parking disuasorio”, liberando espacio para los residentes y visitantes del barrio. Ello supone una **mejora del entorno urbano al existir calles más**

**despejadas** que contribuyen a la mejora de la percepción del entorno comercial. En estos supuestos, el SER puede favorecer la accesibilidad no motorizada, lo cual a medio plazo beneficia al comercio de proximidad.

### 3.2.7.2 Impacto sobre el comercio local en función del sector de actividad

Los efectos de la expansión del estacionamiento regulado en determinados barrios de la ciudad varían significativamente en función de las características de cada sector comercial.

La limitación por rotación máxima establecida de dos horas en plazas verdes y de cuatro horas en plazas azules, no supone una penalización en la mayoría de las gestiones comerciales. Tampoco debería suponer penalización alguna el coste abonado por estacionar, toda vez que queda subsumido en el coste de la reducción del tiempo empleado en la búsqueda de estacionamiento. A su vez, se ha de tener en cuenta lo ya señalado respecto del coste por estacionar en la Ciudad de Madrid en relación con la renta bruta/neta media per cápita/hogar.

Al desagregar por tipo de negocio, se observa que existen establecimientos que, con carácter general, requieren estancias prolongadas (por encima de los 60 minutos, por ejemplo). Este grupo incluye restaurantes, clínicas dentales, oftalmológicas y otros servicios sanitarios o de bienestar, y otros establecimientos cuyo servicio requiere que los clientes permanezcan por periodos de tiempo prolongados.

En contraste, los comercios cuyos servicios implican estancias breves inferiores a 60 minutos, como **peluquerías, tiendas de alimentación, servicios de entrega de paquetería y otros establecimientos con tiempos de atención breves, se beneficiarían en mayor medida** de la expansión de la zona de estacionamiento regulado. Estos negocios presentan una ventaja competitiva bajo este nuevo sistema, ya que los costes de estacionamiento serían menores, facilitando el acceso a los clientes que solo requieren estancias cortas, lo cual podría traducirse en una mayor rotación de clientes y un incremento en su volumen de ventas.

Por último, cabe hacer referencia a **los comercios cuya demanda es particularmente inelástica** y, por tanto, **no se verían sustancialmente afectados** por la implementación de la zona de estacionamiento regulado. Este es el caso de farmacias y otros establecimientos cuyo flujo de clientes no depende tanto de factores externos como la facilidad para aparcar, dado que su clientela tiene una necesidad más urgente o continua de los productos que ofrecen. De manera similar, algunos comercios cuya demanda proviene principalmente de residentes cercanos que acceden a pie, no experimentarían alteraciones significativas en su patrón de consumo, como es el caso de carnicerías, pescaderías y otros negocios, cuyo flujo de clientes está constituido mayoritariamente por habitantes de la zona.

Respecto al impacto **sobre el comercio local**, los datos recogidos en el presente informe muestran que, en términos generales, **el efecto económico de la ampliación del estacionamiento regulado es positivo**.



Los tiques en la zona azul, especialmente con tarifa ECO, son más adecuados para estas actividades debido a los tiempos de estancia más largos. Los tiques en la zona verde son más adecuados para las actividades con tiempos de estancia más cortos. En resumen, las actividades que requieren estancias prolongadas se benefician más de los tiques en la zona azul, mientras que las actividades con estancias breves resultan beneficiadas con los tiques en zona verde.

A continuación, se muestran los datos correspondientes al año 2024 referentes al tiempo medio de estancia en las plazas SER azules y verdes de la ciudad de Madrid. En zona azul, el tiempo medio de estancia en 2024 ha sido de 76 minutos y, en zona verde, de 51 minutos:

| Tarifa     | TIEMPO MEDIO |
|------------|--------------|
| Zona azul  | 76 min       |
| Zona verde | 51 min       |

Esto demuestra que las plazas azules favorecen a los usuarios que necesitan más tiempo para completar sus actividades. El estacionamiento en este tipo de plazas les permite realizar estas actividades con tiempo adicional al estimado como necesario (60 minutos) para compras extensas, citas médicas, etc., lo que resulta beneficioso para los negocios que necesitan que sus clientes permanezcan más tiempo. Un tiempo medio de estancia relativamente largo puede indicar una alta demanda de estacionamiento en la zona azul. Además, el dato sugiere que los comerciantes se ven beneficiados al ofrecer a sus clientes una mayor comodidad y proximidad a sus destinos, prefiriendo pagar por un estacionamiento más prolongado en lugar de buscar alternativas más económicas o gratuitas.

#### **A. Mercados municipales. Mercadillos venta ambulante.<sup>11</sup>**

Madrid destaca por su gran número de mercados cubiertos que no solo fomentan la economía local, apoyan a pequeños comerciantes, fortalecen la economía de cercanía y contribuyen al tejido social económico, sino que también actúan como centros de vida social.

El Ayuntamiento de Madrid ha aprobado en el mes de octubre de 2024 la modificación la Ordenanza de Mercados Municipales (publicada en el BOAM el 8 de noviembre) para reforzar el

---

<sup>11</sup>[www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCObservEconomico/002%20Indicadores%20Economicos/Ficheros/INFORME\\_SITUACION\\_COYUNTURA\\_ECONOMIA\\_MADRID\\_CIUADAD\\_2025\\_03\\_07.pdf](http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCObservEconomico/002%20Indicadores%20Economicos/Ficheros/INFORME_SITUACION_COYUNTURA_ECONOMIA_MADRID_CIUADAD_2025_03_07.pdf).

Observatorio Económico de la ciudad de Madrid (Subdirección General de Análisis Socioeconómico, integrada en la Dirección General de Economía y dependiente del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda del Ayuntamiento de Madrid que, de acuerdo con lo establecido en el apartado 10.º, punto 1.3, del Acuerdo de 29 de junio de 2023, de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Economía, Innovación y Hacienda, la Dirección General de Economía tiene encomendado el análisis socioeconómico de la ciudad).

papel de los mercados como centros clave, adaptándose la oferta comercial y de servicios a la demanda de la población y el sector de la distribución. Operan en días específicos y ofrecen una gama diversa de productos como alimentos frescos, ropa y artesanías, lo que contribuye a la vida comercial y cultural de la ciudad.

A su vez, en el entorno de los mercados municipales suelen situarse los mercadillos que se celebran con una frecuencia semanal en días laborables favoreciendo la compra de proximidad, el acceso del vecindario y la compatibilidad con el uso del espacio público.

**El establecimiento del estacionamiento regulado en los barrios en los que se celebran mercadillos** en los que se ejerce la venta ambulante, **mejora el acceso y la rotación vehicular** en zonas de alta afluencia durante la celebración del mercadillo, facilitando que más vecinos puedan acudir en coche por periodos breves. También **se garantizan zonas de carga y descarga para comerciantes ambulantes**, evitando que el SER dificulte la logística de instalación y retirada de los puestos.

Ello permite la reducción del estacionamiento indiscriminado que suele producirse en el entorno inmediato de los mercadillos, lo que mejora la seguridad peatonal y el uso eficiente del espacio público.

En los barrios de San Isidro y Pueblo Nuevo, que están incluidos en el Anexo I a los efectos de la ampliación del AER, se celebran semanalmente los mercadillos de Gorrión y Gandhi.

Ello supone que los mercadillos se refuercen como puntos de actividad económica y vida comunitaria. La regulación del estacionamiento es una oportunidad para **revalorizar estos espacios y hacerlos más accesibles, sostenibles y atractivos**, lo cual redundará en el incremento de su actividad económica y de su rentabilidad.

## **B. Hostelería y restauración. Terrazas y bulevares.**

El efecto que la implantación del SER puede tener sobre este sector económico específico es uno de los que más repercusión presenta a la hora de considerar la viabilidad de proyectos como el que se analiza en el presente estudio.

Teniendo en cuenta los datos de la experiencia previa en las zonas de estacionamiento regulado, se puede afirmar que estas medidas facilitan el acceso general de los potenciales clientes a tales establecimientos, entendiendo que, en gran medida, la actividad que implican se dirige, o bien a las necesidades cotidianas de los clientes, que los usan en sus días laborales, o bien a la actividad de ocio. En ambos casos, estas actividades están influidas positivamente por la reducción de los tiempos de búsqueda de estacionamiento y por el hecho de que el periodo máximo de estacionamiento permite la permanencia en estos locales durante el tiempo suficiente que la actividad requiere.

### C. Actividades financieras y de seguros.

Este tipo de actividad económica se considera **particularmente beneficiada por la existencia de una regulación de las plazas de estacionamiento cercanas**. La actividad de las entidades bancarias y de las que se dedican a la comercialización de seguros y a la atención de sus usuarios se dirige cada vez más a un modelo de atención telemática que está convirtiendo en casi residual el acceso a oficinas físicas, que hasta hace poco tiempo constituían la forma habitual de atención a clientes y usuarios.

Esto determina que la actividad que todavía se lleva a cabo en las oficinas físicas se dirija cada vez más a la atención de personas que no dispongan de competencias digitales (personas de un rango superior de edad) o de aquellas que no dispongan de medios telemáticos en sus domicilios), y la realización de trámites y gestiones que requieren asistencia física revisten un carácter extraordinario y para las cuales la celeridad constituye un valor añadido.

La posibilidad de que el estacionamiento en zonas cercanas a las propias oficinas se facilite como consecuencia de la implantación del estacionamiento regulado constituye un incentivo sustancial en el uso de estas oficinas y una ventaja para los clientes.

### D. Actividades profesionales liberales (despachos jurídicos, gestorías, despachos de asesorías fiscales o financieras, etc.). Clínicas (dentales, fisioterapia, etc.)

Si se considera que el acceso de los clientes a este tipo de establecimientos tiene una connotación más desvinculada de la competencia entre distintas ofertas, y que se haya dirigido a profesionales concretos sobre los que ya se disponga de referencias o existan razones adicionales (financieras, vinculadas a trámite legal, o deducidas de razones de salud) que justifiquen el servicio, **la implantación del SER tendrá un efecto beneficioso similar al descrito respecto a las entidades bancarias**, toda vez que la agilización del estacionamiento redunda positivamente en la gestión a realizar, evitando esperas o demoras innecesarias y facilitando un sistema de atención en el que habitualmente se emplea el modelo de cita previa o consulta agendada. En este caso, evitar los tiempos vinculados a la búsqueda de estacionamiento implica igualmente un ahorro de tiempo que puede ser traducida en términos económicos.

### E. Talleres mecánicos y de reparación de vehículos.

Con el estacionamiento regulado aumenta la rotación de vehículos, lo que facilita la disponibilidad de plazas en el entorno de los locales en los que se ejerce este tipo de actividad. Esto favorece la actividad de estos negocios mejorando la recepción de los vehículos y la atención al cliente. A su vez, esto conlleva un aumento de la afluencia de clientes que necesitan reparaciones rápidas o servicios de mantenimiento. Los talleres que ofrecen servicios para vehículos con etiquetas ECO o Cero Emisiones pueden beneficiarse doblemente, ya que estos vehículos tienen reducciones en las tarifas de estacionamiento. Esto podría atraer a más propietarios de vehículos ecológicos a la zona.



En relación con los titulares de los talleres de reparación de vehículos se considera un colectivo cualificado en la ordenanza fiscal, a los que se les aplica la tarifa anual o mensual por cada vehículo de 378 € y 31,50 € respectivamente, con los recargos y reducciones que correspondan, según la tecnología del vehículo: reducciones del 75% y 10% para los vehículos con distintivo ambiental ECO y “C” respectivamente, y un recargo del 20 % para los que tengan distintivo ambiental “B”. Los vehículos *Cero emisiones* no están sujetos al pago de la tasa.

#### **F. Actividades inmobiliarias. Precios de los inmuebles.**

En relación con la actividad inmobiliaria, cabe hacer referencia a la conversión de locales comerciales en espacios residenciales en los barrios periféricos de Madrid, lo que está transformando de forma significativa su estructura urbana. Esta tendencia, especialmente visible en zonas tradicionalmente comerciales, está dando lugar a áreas predominantemente residenciales, en distritos como Puente de Vallecas (barrio de Numancia), Latina y Ciudad Lineal (Pueblo Nuevo), distritos en los que se propone la ampliación del AER, generando una mayor densidad residencial sin aumento proporcional de equipamientos.<sup>12</sup>

La renovación de la dinámica urbana mediante la conversión de locales comerciales en viviendas atrae nuevos residentes y revitalizar determinadas zonas. **Los residentes de estas nuevas viviendas, que habitualmente no se encuentran dotadas con plazas de garaje propias, podrán acceder a las plazas destinadas preferentemente a las personas residentes mediante la obtención de la correspondiente autorización**, por lo que la implantación del SER es una medida muy positiva para ellos.

#### **G. Administración pública, sanidad, educación y servicios sociales (centros culturales municipales, centros deportivos públicos y privados, centros educativos -enseñanza reglada y no reglada-, comisarías de policía).**

Las sedes de Administraciones Públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos, así como en zonas comerciales **se ven favorecidas por la delimitación de las plazas de alta rotación** establecidas en la OMS en sus ámbitos más cercanos. Se establecen en calles o tramos de calles con una regulación específica, diseñada para favorecer la rotación de vehículos, reducir el tráfico de agitación (vehículos buscando estacionamiento), y mejorar la movilidad en zonas con elevada demanda de aparcamiento. La duración máxima del estacionamiento autorizada en estas plazas es de **45 minutos** para los vehículos con clasificación ambiental “B” o “C”, de 67 minutos para los ECO y de 90 minutos para los “0”.

En todo caso, las mejoras en la accesibilidad a los lugares en los que se presten servicios públicos constituye una obligación de todas las Administraciones públicas, respecto a la cual debe prestarse una especial atención a la de aquellas personas que tengan movilidad reducida o la de las que por circunstancias personales no pudieran acceder a las mismas mediante medios

---

<sup>12</sup> En 2023 se contabilizaron 8.169 locales convertidos en viviendas, lo que representa un incremento del 26,25 % respecto al periodo anterior a la pandemia COVID-19. Puente de Vallecas figura entre los 4 distritos con más locales convertidos.



privados, por lo que cualquier medida que facilite la circulación en esas zonas y permita la extensión o la mejora del servicio en medios de transporte públicos ha de ser considerada positiva.

En relación con los centros sanitarios dentro de la zona SER, **los hospitales podrán solicitar la creación de 'ámbitos sanitarios' del SER en su proximidad, con una regulación extendida en cuanto a horas de permanencia y también de los vehículos autorizados para su uso, ligados a la actividad del citado hospital** (por ejemplo, pacientes o familiares de personas que han de someterse a tratamientos ambulatorios durante largas horas).

No obstante, **la implementación del SER incorpora ventajas muy sustanciales en lo que se refiere al estacionamiento de personas que acuden a los centros hospitalarios en visitas de corta duración y las que se efectúan a personas ingresadas**, que de otro modo tendrían muchas dificultades para llevar a cabo esta actividad.

## H. Otras actividades

### - Iglesias y lugares de culto

La ampliación del SER tiene efectos muy positivos sobre las personas que acuden a iglesias y lugares de culto si estos espacios se ubican en barrios donde gran parte de los feligreses procede de otras zonas de la ciudad o de fuera de ella. Los asistentes deberán asumir un coste adicional por aparcar, lo cual puede afectar particularmente a personas mayores o con menor capacidad económica, pero el pequeño incremento de coste que afrontan queda subsumido en la reducción del tiempo medio de búsqueda de aparcamiento.

Únicamente, la duración limitada del estacionamiento puede dificultar la asistencia a celebraciones religiosas que se extiendan más allá de las cuatro horas de tiempo máximo permitido.

### - Intercambiadores de transporte o estaciones de transporte público colectivo <sup>13</sup>

Los intercambiadores de transportes constituyen una parte crucial del sistema de transporte público de Madrid, permitiendo a los usuarios realizar una amplia gama de viajes de manera cómoda y fácil.

---

<sup>13</sup> <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/UnidadWeb/Intercambiador-de-transporte-Area-Intermodal-Ciudad>

Lineal/?vgnextfmt=default&vgnextoid=6e289a352e531110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=e278e8124824b010VgnVCM1000000b205a0aRCRD

La ampliación del AER permite la creación de plazas ubicadas en **ámbitos disuasorios** diferenciados, preferiblemente en las proximidades de intercambiadores de transporte o estaciones de transporte público colectivo, para favorecer el intercambio modal, disuadir del uso del vehículo privado y potenciar el uso del transporte público colectivo regular de viajeros.

Dado que el diseño de estas plazas permite estancias de larga duración y el coste que han de asumir los usuarios es ínfimo, se facilita el estacionamiento de los vehículos y la continuación de los viajes en transporte público, lo que permite a los ciudadanos optimizar su tiempo y mejorar su productividad, a la vez que reduce el uso del vehículo privado y fomenta el uso del transporte público. Al incentivar el uso del transporte público, se disminuye la congestión en las vías principales y en el centro de la ciudad, mejorando la fluidez del tráfico.

A su vez, la proximidad a intercambiadores facilita el acceso a servicios y comercios locales, beneficiando tanto a los residentes como a los visitantes. Los usuarios pueden disfrutar de una mayor comodidad y eficiencia en sus desplazamientos, al combinar el uso del vehículo privado con el transporte público, optimizando su tiempo y recurso

En relación con los barrios en los que se pretende ampliar o implantar el SER, salvo el barrio de Quintana en el Distrito de Ciudad-Lineal, en la mayoría de ellos el intercambiador se encuentra en barrios colindantes con los que están conectados, facilitándose los accesos a esta infraestructura de transporte. En el barrio de Quintana se ubica el intercambiador de Ciudad-Lineal, por lo que los habitantes y comercios de este barrio se verán especialmente beneficiados en el modo indicado por la implantación del SER.

### **3.2.8 Efectos económicos de la reducción de la contaminación**

Con la regulación del estacionamiento se consigue una reducción de los tiempos de búsqueda de estacionamiento cerca del destino deseado, lo que reduce a su vez el número de vehículos en el flujo de tráfico en búsqueda de estacionamiento y, por tanto, permite aumentar la velocidad media de este y reducir el exceso de kilómetros por este motivo. Todo ello implica una **reducción significativa de la contaminación atmosférica generada, de los costes sociales asociados al consumo de combustible y al tiempo empleado.**

Las menores emisiones por tráfico y una disminución de la congestión vehicular mejoran la calidad del aire, lo que supone un impacto notable en la salud de la población, ya que implica una reducción a largo plazo de los gastos en salud asociados a enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

La mejora en la calidad del aire tiene efectos en la salud respiratoria y cardiovascular de la población. La reducción de contaminantes atmosféricos disminuye la incidencia de enfermedades respiratorias como el asma, la bronquitis crónica y la enfermedad pulmonar

obstructiva crónica (EPOC)<sup>14</sup>. Además, se ha observado <sup>15</sup>una reducción en las hospitalizaciones y visitas a urgencias relacionadas con estas patologías.

La disminución de enfermedades relacionadas con la contaminación no solo mejora la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también tiene beneficios económicos asociados significativos. La reducción de gastos sanitarios y el aumento de la productividad laboral, debido a una menor incidencia de enfermedades, contribuyen positivamente a la economía local.

Las estimaciones realizadas señalan que en España la mala calidad del aire tiene un impacto significativo, principalmente en gastos sanitarios. Además, genera una reducción de la productividad laboral, daños en materiales y bienes, así como la reducción de algunas actividades económicas, entre otros.

### 3.2.9 Otros impactos indirectos.

- Mejor utilización del espacio público que permitirá destinar mayor superficie a la mejora y extensión de modos de transporte más sostenibles, como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- Revalorización del entorno urbano y de la imagen urbana y social del barrio. Este cambio en la percepción vecinal también contribuye a una mejora de la imagen pública del barrio, tanto entre sus propios habitantes como desde el exterior. Un entorno más ordenado, con menos coches mal aparcados y presencia periódica de controladores puede asociarse con mayor control del espacio público y, por ende, con una mayor sensación de convivencia y civismo.

Se considera que los efectos de entornos más ordenados sobre la propia salud de los ciudadanos, así como el efecto pernicioso que sobre la misma implican los espacios colapsados o aquellos que dificultan la movilidad y la libertad de movimiento, en particular para personas con movilidad reducida.

- Se produce un aumento de la seguridad vial al reducirse la invasión del espacio público por los vehículos particulares. La reducción de la indisciplina en el estacionamiento también conlleva beneficios relacionados con el aumento de la velocidad comercial del

---

<sup>14</sup> Oficina de Ciencia y Tecnología del Congreso de los Diputados (Oficina C). Informe C: Calidad del aire: avances y mejores prácticas. (2023) [www.doi.org/10.57952/h3ye-1663](https://doi.org/10.57952/h3ye-1663).

<sup>15</sup> [Air quality in Europe - 2017 report | European Environment Agency's home page](#)

transporte público en superficie, o con la garantía de la accesibilidad de personas de movilidad Reducida (PMRs) en sus desplazamientos por aceras e itinerarios peatonales.

También supone una mayor facilidad para el desarrollo de las actividades cotidianas de los ciudadanos y para la correcta atención de circunstancias de emergencia o excepcionales por parte de los servicios municipales. A su vez, se produce una disminución de los costes asociados a la siniestralidad, ya que la regulación del estacionamiento aumenta la seguridad vial.

### 3.3 Análisis de cargas administrativas

La única gestión administrativa que implica para los ciudadanos residentes en el barrio o zona donde se prevé la ampliación del AER es la tramitación de la autorización de residente, pero esta es mínima al haberse automatizado y poder realizarse de forma telemática -a través de la sede electrónica o mi carpeta- o de manera asistida a través del 010 o en las oficinas de atención a la ciudadanía, siendo un **trámite que no genera distorsión o barrera alguna en la economía**.

En relación con los colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, así como los titulares de talleres de reparación de vehículos y empresas de vehículos multiusuarios o carsharing, en su caso, para los vehículos con distintivo ambiental ECO, “C” y “B”, la medida propuesta no supone cargas administrativas adicionales toda vez que, por el ámbito en el que ejercen su actividad, ya disponen, en su mayoría, de la autorización de estacionamiento con vigencia anual o mensual.

Tampoco supone cargas administrativas para las PYMEs, toda vez que, tal y como ya se ha indicado, la obtención de la autorización por parte de estos colectivos cualificados ya se exige en la actualidad. La ampliación del ámbito del estacionamiento regulado no afecta a esta medida, toda vez que el ámbito geográfico actual ya es suficientemente extenso. La existencia de una tarifa de comercial o de taller es una ventaja para ciertos colectivos.

### 3.4 Cuadro resumen impacto económico indirecto ampliación del SER

|  | POSITIVO | NEUTRO | NEGATIVO |
|--|----------|--------|----------|
|--|----------|--------|----------|

|                             |   |  |  |
|-----------------------------|---|--|--|
| PRODUCTIVIDAD               | X |  |  |
| EMPLEO                      | X |  |  |
| PRECIOS                     | X |  |  |
| COMPETENCIA                 | X |  |  |
| INNOVACIÓN                  | X |  |  |
| PYMES                       | X |  |  |
| SECTOR TERCIARIO:           | X |  |  |
| • Comercio                  | X |  |  |
| • Hostelería y Restauración | X |  |  |
| • Actividad Administrativa  | X |  |  |
| • Profesionales liberales   | X |  |  |
| CARGAS ADMINISTRATIVAS      | X |  |  |
| SALUD Y ECONOMÍA            | X |  |  |
| ESPACIO PÚBLICO             | X |  |  |
| ENTORNO URBANO              | X |  |  |