

10-12-2020

ESTUDIO DE DEMANDA P.A.R. COLONIA "PARQUE EUROPA" DISTRITO LATINA (MADRID)



ÍNDICE:

- 1.- Antecedentes y justificación del estudio.
 - 2.- Descripción del método de trabajo empleado.
 - 3.- Análisis del área de estudio.
 - 4.- Emplazamiento y urbanismo.
 - 5.- Parámetros y análisis del mercado:
 - 5.a.- Desde la oferta.
 - 5.b.- Desde el precio.
 - 5.c.-Desde la demanda.
 - 5.d.-Determinación del déficit.
 - 6.- Resultado del sondeo y la encuesta practicada.
 - 7.-Conclusiones.
 - 8.-Anexos.
 - 8.a. Reportaje Fotográfico.
 - 8.b. Datos de Campo: Resultado de las encuestas.
- Fuentes consultadas.

1.- ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.

Tal y como se recoge en el Plan de Movilidad Urbana sostenible (P.M.U.S) de 2014, hasta el año 2012 se promovieron dentro del municipio de Madrid más de 95.000 nuevas plazas para residentes, distribuidas en 285 aparcamientos, lo que cubría aproximadamente la demanda del 7% del total de turismos de particulares censados en la ciudad, que en el año 2012 eran de 1.353.640 turismos. De las encuestas del Barómetro de Consumo se desprende que prácticamente el 60% de los vehículos son estacionados fuera de la calzada, por lo que aún quedarían más de 500.000 turismos que se ven obligados a estacionar en la calle, con la consiguiente ocupación del espacio público pudiendo condicionar su utilización para otros usos (peatonal, ciclista, transporte público de superficie etc).

Si distinguimos la ubicación de los aparcamientos P.A.R por distritos, los de Chamberí, Chamartín y Salamanca concentran el 30% de la oferta. Son los barrios y distritos periféricos que abrazan y rodean la zona S.E.R., tanto por su interior como por su exterior, los más necesitados hoy en día de estas infraestructuras. Además se agrava la situación en algunos puntos concretos por el efecto frontera derivado del propio servicio de estacionamiento regulado (S.E.R) respecto de los que acuden a trabajar a empresas o centros de trabajo situados en su interior.

Existen estudios de demanda realizados desde el Ayuntamiento de Madrid de forma genérica por distritos (Plan de choque aparcamientos 2007- 2011), que arrojaban un déficit medio de aparcamiento de 332.000 plazas para el conjunto de la ciudad de Madrid y una demanda potencial para unas 50.000 plazas aproximadamente, distribuida de forma irregular por los diferentes barrios. Esta cifra se sitúa en torno al 15% del déficit medio calculado para el conjunto de la ciudad. (Estudios de déficit de aparcamientos por distritos que se expresaron en la propuesta de plan especial de aparcamientos de Madrid).

El presente estudio pretende determinar la viabilidad comercial de un aparcamiento municipal para residentes, por lo que deberá determinar su idoneidad como P.A.R, analizando y justificando las cualidades intrínsecas de estos aparcamientos.

La definición de los interesados en una plaza de residente ha de hacerse con amplitud, en aras a conseguir eliminar vehículos en superficie persiguiendo una ocupación de estas infraestructuras si fuere posible al 100%, maximizando el objetivo de movilidad. El residente ha de entenderse en sentido amplio, empadronado o no, viva, trabaje o ejerza actividad económica en la zona (área de influencia), sea persona física o jurídica.

Será fundamental circunscribir el estudio a un área no superior a los 300 metros desde el lugar donde se encuentra el emplazamiento previsto para definir el ámbito de influencia.

La decisión sobre la localización, dimensionamiento y cualidades del aparcamiento debe ser concebida coordinadamente con el conjunto de medidas y políticas que definen el modelo de transporte y movilidad sostenible de la ciudad de Madrid. Estas políticas van encaminadas a mejorar las condiciones ambientales, posibilitando, a través de la oferta de plazas de aparcamiento fuera del viario, la eliminación de plazas en superficie, destinando este espacio liberado a otros usos: carril bus, ampliación de aceras, creación de zonas peatonales etc. La ubicación de los aparcamientos para residentes se viene localizando fuera del viario, en el subsuelo del espacio dotacional (viario, equipamiento, deportivo etcétera).

En el emplazamiento analizado en el presente estudio, ya se realizó un anteproyecto, y se incorporó al plan de aparcamientos 2007-2011 por solicitud vecinal.

2.- DESCRIPCIÓN DEL MÉTODO DE TRABAJO EMPLEADO.

Se pretende determinar en primer lugar el déficit de plazas de aparcamiento en el área de estudio mediante un conteo pormenorizado y descriptivo de las plazas de aparcamiento dentro del área, obteniendo un mapeo estático de la oferta de aparcamiento en el área. Este resultado, cuantitativo y estático, se valida y contrasta con un sondeo presencial a residentes y trabajadores en la zona que pretende determinar la intención de arrendar una plaza de aparcamiento en el área analizada.

Siendo el objetivo del sondeo presencial la determinación de demanda suficiente para la promoción de un aparcamiento para residentes y trabajadores, dentro de un área específico y concreto, se ha considerado como método más apropiado el sondeo presencial, mediante entrevista directa a vecinos dentro del área de estudio. Mediante este método el encuestado se adhiere, en su caso, al sondeo voluntariamente, lo que implica una mayor significación del resultado.

El cuestionario efectuado mediante sondeo presencial se ha simplificado al máximo para facilitar la participación de los encuestados, con sencillas preguntas, para saber donde aparca su vehículo actualmente y si consideraría adquirir una plaza en el área de estudio. Se ha indicado la ubicación concreta del aparcamiento, lo que facilita determinar el interés real de los entrevistados.

Con la intención de obtener un análisis conservador y prudente, la encuesta planteada propone el arrendamiento o abono periódico por un precio, impuestos incluidos, de 90,00€ mensuales, sin especificar el régimen de explotación. Este importe de 90,00€ es meramente estimativo, a efectos de determinar la demanda existente, por lo que en caso de que llegarse a ejecutar el aparcamiento para residentes el importe del abono o renta podrá variar respecto al fijado en este estudio.

La mera constatación de demanda en un entorno concreto, no es suficiente para dar viabilidad comercial a un aparcamiento de residentes. Se hace por ello necesario realizar en paralelo un estudio de mercado específico referido al área concreta, mediante:

- Encuestas personales en los principales puntos del área de influencia próximos al emplazamiento propuesto.
- Sondeos de ocupación durante el día y la noche en los alrededores del emplazamiento y en las zonas colindantes.
- Inspección pormenorizada de las comunicaciones, viales y de la trama urbana del entorno, viviendas, uso terciario y dotación de aparcamientos existentes analizando los comportamientos y usos de los conductores que estacionan en la zona, especialmente de los vecinos, residentes, comerciantes y trabajadores, como posibles beneficiarios o usuarios de la infraestructura.
- Análisis de los datos estadísticos obtenidos sobre residentes en sentido estricto (sólo residente) o amplio (trabajadores y empresarios).
- Definición exacta del ámbito de influencia del nuevo emplazamiento con calles y números.
- Población por secciones censales, número de viviendas estimadas desde catastro, y censo de locales comerciales en el distrito y en el barrio.
- Vehículos según datos extraídos del I.V.T.M del último año en el distrito y en el barrio. Nivel de renta por hogares en el distrito y barrio así como renta bruta disponible per cápita en la sección analizada.

Se ha procedido a un estudio estadístico y económico del área y a confeccionar un estudio de mercado con la intención de obtener de primera mano cómo es actualmente el mercado de plazas de aparcamiento en el área.

El análisis de ocupación se efectúa en vía pública y en la campas utilizadas como aparcamientos oficiosos en las calles del área, y en los espacios entre los bloques residenciales. Se pretende determinar cuantitativamente el número de estacionamientos ilegales o irregulares que existen en el área de estudio.

Se han realizado sondeos de opinión y entrevistas personales directas, los días 6, 10, 11, 12, 16, 18 y 19 de Noviembre de 2020 en puntos estratégicos concretos, entorno al emplazamiento propuesto, y han sido realizados de forma aleatoria a las personas que estacionan su vehículo dentro del área.

No se ha contado con la colaboración de los conserjes o porteros, por no disponer los edificios del ámbito de este servicio.

Las entrevistas se han practicado con un total de 125 personas, residentes en sentido amplio en el área. Cada entrevistado ha contestado al modelo utilizado de forma voluntaria y anónima. Todos ellos cumplen los parámetros establecidos, y son los que se han tenido en cuenta en los resultados del sondeo.

El objeto del estudio es en definitiva, contrastar si existe demanda real para poder construir un P.A.R. bajo cualquiera de la modalidad de abonos mensuales a razón de 90€/plaza (I.V.A incluido), importe que según lo expuesto, es estimativo y no vinculante, pudiendo variar en su momento, toda vez que finalmente se construyere el aparcamiento.

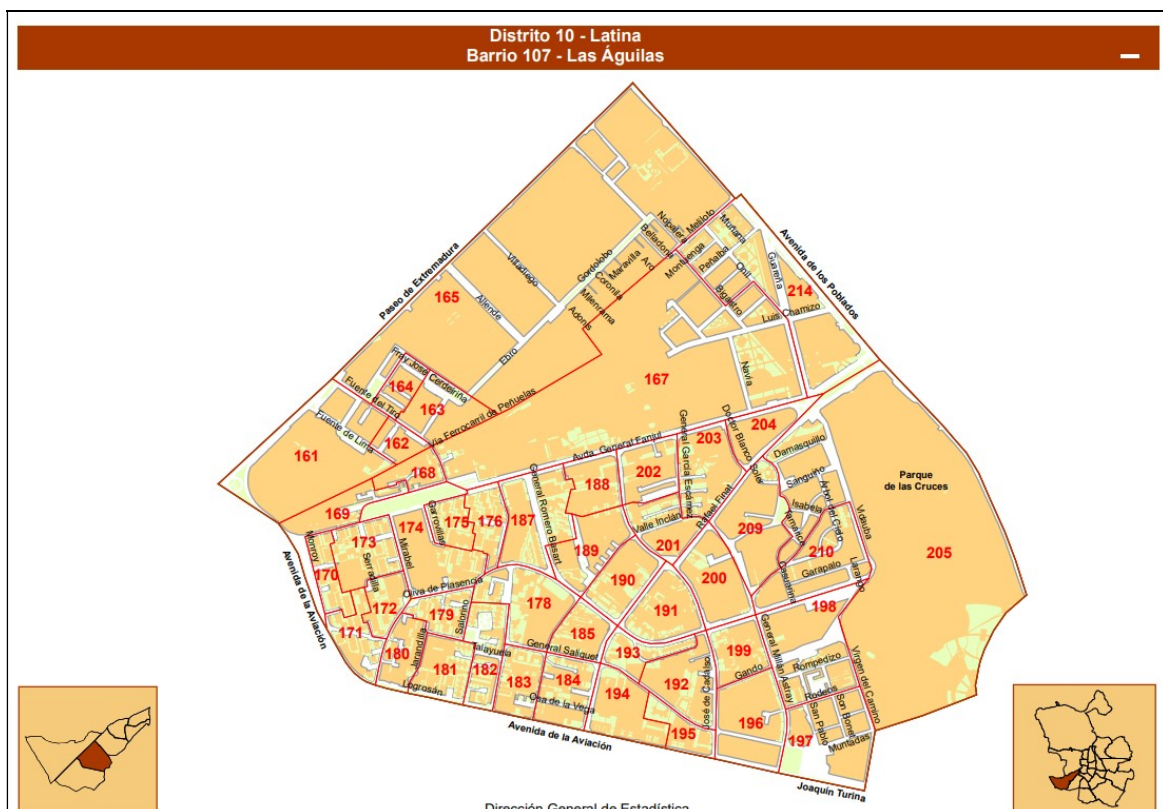
Los precios expuestos, a falta de un estudio de viabilidad económico-financiero y de un proyecto de ejecución, entran dentro de los parámetros habituales que permiten que la infraestructura sea por sí misma viable económicamente y sostenible.

3.- ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO.

Parque Europa se ubica dentro del barrio de Las Águilas, en el distrito de Latina. La “colonia Parque Europa”, como tradicionalmente se denomina, se extiende unos 400 metros al Sureste del Paseo de Extremadura (A-5) a la altura del nº 459, ocupando aproximadamente unas 23 hectáreas. El grueso de la colonia lo conforman 12 manzanas residenciales de gran densidad, que suponen aproximadamente 2.700 viviendas en altura (B+VIII) construidas en torno al año 1968. Perimetralmente se han construido nuevos bloques de vivienda entre los años 1990 y 2010.

Las vías vertebradoras del barrio son el Paseo de Extremadura (A-5) al Oeste, la Avenida de los Poblados al Este y la Avenida de la Aviación al Sur.

El barrio de “Las Águilas” limita al noroeste con el de Campamento, al noreste con el de Aluche, y al sur con el de Cuatro Vientos, todos ellos dentro del distrito de Latina. Se encuentra situado en la corona exterior de la M-30.



Plano 1.- Parque Europa: secciones censales / barrio / distrito.

En cuanto a los medios y modos de transporte público, reproducimos a continuación las líneas de metro y autobús que en su recorrido tienen parada en el entorno de Parque Europa.

E.M.T Líneas de autobús:

- Línea 39 (Plaza de España-Col. San Ignacio de Loyola).
- Línea 17 (Plaza Mayor –Parque Europa) .
- N19 (Cibeles - Col. San Ignacio de Loyola).
- Línea 34 (Cibeles – Las Águilas).

Bus interurbano:

Línea 560 (Pozuelo de Alarcón - Alcorcón).

Metro:

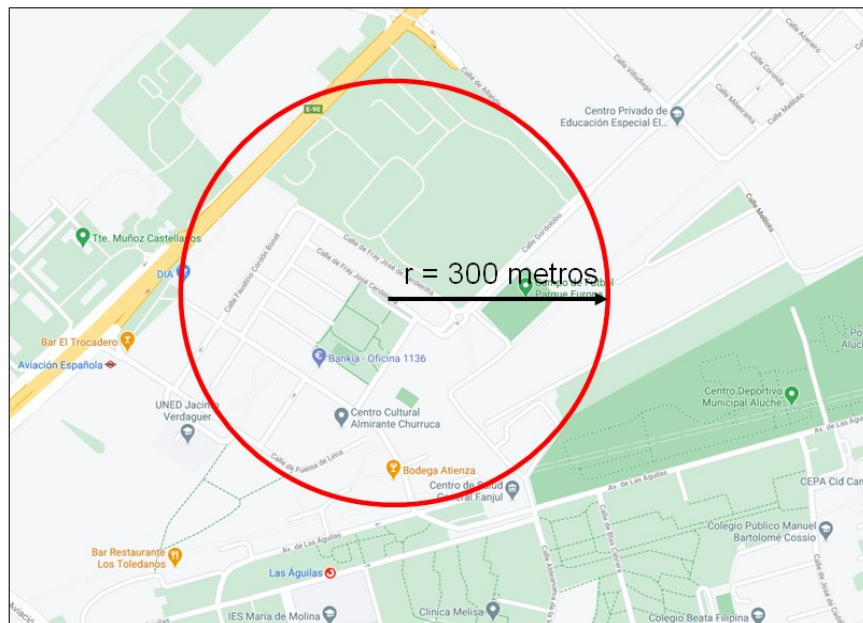
Las estación de metro más próxima es la de Aviación española (Línea 10), Más alejada se sitúa la estación de Empalme (línea 5), localizadas a unos 800 metros del centro del área de estudio.

Cercanías:

El barrio de Las Águilas tiene tres estaciones de Cercanías: Aluche, Fanjul y Las Águilas, las tres pertenecientes a la línea C-5. La más cercana al área de estudio es la estación de Las Águilas.

Es un barrio bien comunicado con el resto de la ciudad al encontrarse situada junto al Paseo de Extremadura, con entrada directa a la M-30 y al centro de la ciudad por vía subterránea. Además se encuentra a poco más de 1 kilómetro de la M-40.

Definimos el área de influencia según lo expuesto con un radio de 300 metros desde el emplazamiento previsto para el aparcamiento. Esta distancia se determina así habida cuenta de que ningún usuario de aparcamiento emplea habitualmente el tiempo necesario en recorrer esa distancia en una trama urbana, sin líneas rectas entre el punto de origen y destino, con barreras arquitectónicas, paradas y semáforos.



Plano 2.-Área delimitada del estudio dentro de la colonia Parque Europa.

El padrón municipal de habitantes de Las Águilas en Enero de 2020 cuantifica en un total de 52.111 personas las residentes en el barrio.

D.10. LATINA. INFORMACIÓN DE LOS DISTRITOS

D.10. Evolución de la Población

Población / Fecha	10. LATINA	101. Los Cármenes	102. Puerta del Ángel	103. Lucero	104. Aluche	105. Campamento	106. Cuatro Vientos	107. Las Águilas
1/1/2020	242.139	17.736	42.362	36.783	67.418	19.848	5.881	52.111

FUENTE: Ayuntamiento de Madrid. Subdirección General de Estadística. Explotación estadística del Padrón Municipal de Habitantes

Tabla 1.-Padrón municipal de habitantes de Las Águilas.

La población estimada dentro del área de estudio asciende a 5.974 habitantes, según se desprende del censo de población a fecha de 1 de Octubre de 2020, y discriminando según la proyección del radio del estudio sobre las secciones censales afectadas.

Población por distrito y secciones censales			
oct-20	Hombres	Mujeres	Total
Distrito / Sección			
LATINA / 10161	766	861	1.627
LATINA / 10162	414	521	935
LATINA / 10163	337	410	747
LATINA / 10164	725	765	1.490
LATINA / 10165	549	626	1.175
Población total			5.974

Padrón Municipal de Habitantes

Tabla 2.-Censo población por secciones censales en área de estudio.

El número total de inmuebles residenciales dentro del barrio de Las Águilas es de 23.142, en el año 2018. La superficie construida media por vivienda es de 84m², siendo la superficie media más baja de todo el distrito de Latina de 92m². El año medio de construcción del barrio es de 1973, siendo también la media del distrito de 1977.

EDIFICACIÓN Y VIVIENDA. CATASTRO

Inmuebles de uso residencial del catastro urbano por Distrito y Barrio por Año

2018	Inmuebles	Año construcción (promedio)	Superficie construida total	Superficie construida promedio
10. Latina	107.776	1977	9.201.777	92
101. Los Cármenes	7.422	1977	668.194	90
102. Puerta del Ángel	20.056	1964	1.672.790	83
103. Lucero	16.271	1972	1.350.648	83
104. Aluche	30.081	1970	2.534.225	84
105. Campamento	8.483	1974	757.541	89
106. Cuatro Vientos	2.321	2007	284.941	123
107. Las Águilas	23.142	1973	1.933.438	84

FUENTE: Agencia Tributaria de Madrid.

Tabla 3.-Inmuebles residenciales dentro del barrio de Las Águilas.

Respecto a los datos económicos del área de estudio, en el área definida, la renta media por hogar oscila entre los 22.488 y los 36.119€ según datos económicos obtenidos de la AEAT.

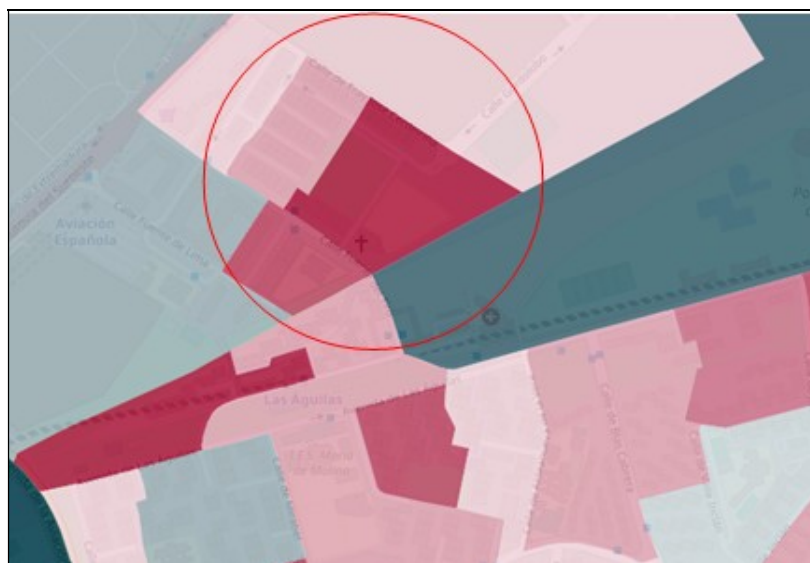


Plano 3.- Secciones censales dentro del área de estudio

ECONOMÍA. RENTA. URBAN AUDIT			
2. Renta neta media de los hogares por Tramos y Sección censal. 2015			
Distrito / Sección	Barrio	Tramo - Renta neta media por hogar	
10-161	107	4	Entre 26.415 y 29.042 €
10-162	107	3	Entre 24.401 y 26.415 €
10-163	107	4	Entre 26.415 y 29.042 €
10-164	107	2	Entre 22.488 y 24.400 €
10-165	107	6	Entre 32.182 y 36.119 €

Tabla 4.-Renta neta media por hogar secciones censales analizadas.

Respecto al resto de barrios colindantes, dentro del mismo distrito de Latina, las secciones analizadas tienen una renta neta similar, tal como se puede apreciar cromáticamente en el siguiente plano.



Plano 4.- Renta neta media por hogar secciones analizadas y limitrofes.

4.- EMPLAZAMIENTO Y URBANISMO.

El área de la Colonia Parque Europa está consolidada. No obstante está flanqueado al noreste y suroeste por los cuarteles militares de Campamento y Cuatro Vientos con grandes áreas sin urbanizar, además de por la propia A-5. El ámbito está pendiente del desarrollo, a medio o largo plazo, de la denominada “Operación Campamento”, que ordenará y consolidará el entorno colindante.

La colonia Parque Europa además no tiene buena conexión con el resto del barrio de Las Águilas, siendo la única conexión a través de un ramal de la Avenida de las Águilas. Además no cuenta con buenos accesos desde la A-5 (Paseo de Extremadura) en sentido salida.

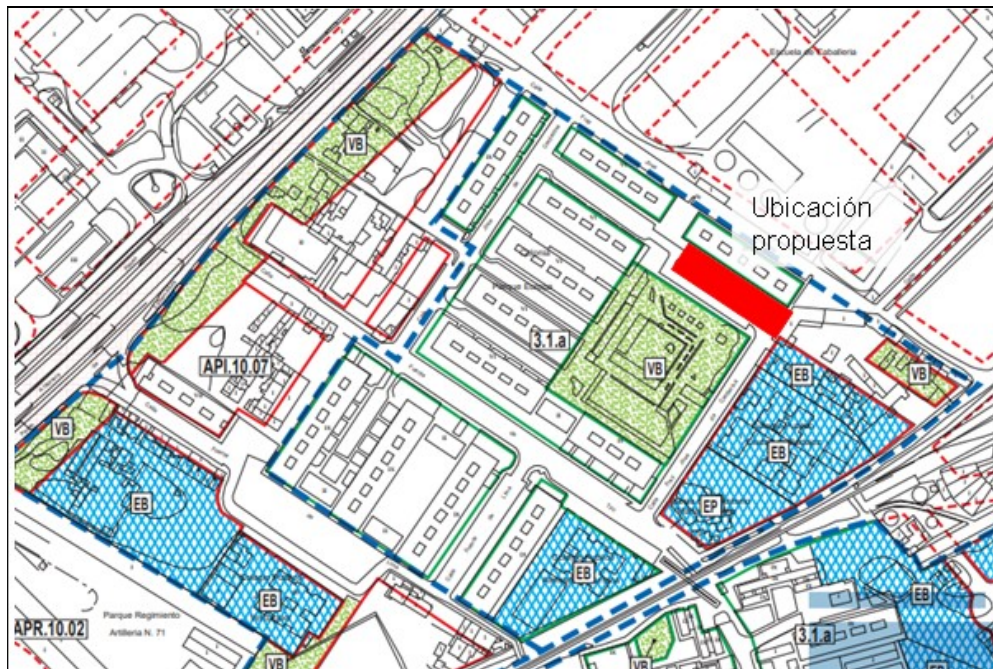
El emplazamiento propuesto para el nuevo aparcamiento sería el subsuelo de la calzada de la Calle Fray José de Cerdeiriña, entre los números 39 al 49, junto al “Parque Europa”. Actualmente es un aparcamiento en superficie, con doble circulación, que cuenta con una orografía plana.

El aparcamiento se situaría en el extremo Noreste del área de estudio. El área destinada al nuevo aparcamiento de residentes quedaría según se expone a continuación en la zona coloreada de rojo:



Plano 5.- Ubicación propuesta para el aparcamiento en estudio

El vigente P.G.O.U de Madrid recogió la ampliación del ámbito, desarrollado en los años 90, dentro del denominado API.10.07, Estudio de Detalle “Colonia parque Europa”.



Plano 5.b.- Plano de ordenación del área en estudio

El barrio es eminentemente residencial, sin dotaciones terciarias comerciales o de oficinas importantes que generen incremento de tránsito circulatorio o en la demanda de aparcamiento. Los únicos polos de atracción dentro del área de estudio son el edificio de la U.N.E.D de “Jacinto Vergdaguer”, el colegio público “Ciudad de Badajoz” y el Centro Cultural “Almirante Churruca”. Ninguna de tales instituciones dispone de aparcamiento propio.

5.- PARÁMETROS Y ANÁLISIS DE MERCADO:

- V.i.- Desde la oferta.
- V.ii.- Desde el precio.
- V.iii.- Desde la demanda.

5.a.- Oferta de plazas de aparcamiento en el área:

-Aparcamientos en superficie:

Se ha procedido a contar el número de plazas de aparcamiento en superficie existentes en el área de estudio mediante un conteo presencial. Las calles incluidas en el área de estudio son las siguientes:

SECCIONADO CENSAL. CALLEJERO POR SECCIONES															
Callejero Municipal febrero 2018															
Dis	Barrio	Sec	Vial	Impares desde			Impares hasta			Pares desde			Pares hasta		
				Nom	Num	Cal	Nom	Num	Cal	Nom	Num	Cal	Nom	Num	Cal
10	LAS AGUILAS	161	EXTREMADURA ; PASEO							KM.	7800		KM.	7800	
10	LAS AGUILAS	161	EXTREMADURA ; PASEO							KM.	8000		KM.	8000	
10	LAS AGUILAS	161	EXTREMADURA ; PASEO							KM.	8200		KM.	8200	
10	LAS AGUILAS	161	FAUSTINO CORDON BONET								32			46	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA								30	A		30 A	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA		7	B		7	B						
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA		17	B		17	B						
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA								30	B		30 B	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA		0	S		0	S						
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA	BLQ	1		BLQ	1							
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA		1			7			2			4	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA		17			19			8			8	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DE LIMA								24			28	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DEL TIRO								24			36	
10	LAS AGUILAS	161	FUENTE DEL TIRO								46			66	
10	LAS AGUILAS	162	FUENTE DE LIMA		21			33			32			44	
10	LAS AGUILAS	163	FRAY JOSE CERDEIRIÑA		39			51							
10	LAS AGUILAS	163	FUENTE DEL TIRO		17			27							
10	LAS AGUILAS	164	FRAY JOSE CERDEIRIÑA		25			35			10			32	
10	LAS AGUILAS	164	FRAY JOSE CERDEIRIÑA								46			68	
10	LAS AGUILAS	165	ACEREIRO								2			2	
10	LAS AGUILAS	165	ADONIS								2			10	
10	LAS AGUILAS	165	ARO		1			5			2			8	
10	LAS AGUILAS	165	ARO		11			17			14			18	
10	LAS AGUILAS	165	BELLADONA		1			1			2			8	
10	LAS AGUILAS	165	BELLADONA								14			18	
10	LAS AGUILAS	165	CORONILA								2			4	
10	LAS AGUILAS	165	CORONILA								10			16	
10	LAS AGUILAS	165	EXTREMADURA ; PASEO		447	A		447	A						
10	LAS AGUILAS	165	EXTREMADURA ; PASEO		439			441							
10	LAS AGUILAS	165	EXTREMADURA ; PASEO		445			445							
10	LAS AGUILAS	165	EXTREMADURA ; PASEO		463			463							
10	LAS AGUILAS	165	FAUSTINO CORDON BONET		15			15			4			22	
10	LAS AGUILAS	165	FRAY JOSE CERDEIRIÑA		1			1			4			4	
10	LAS AGUILAS	165	FRAY JOSE CERDEIRIÑA		11			23			8			8	
10	LAS AGUILAS	165	FUENTE DEL TIRO		1			1							
10	LAS AGUILAS	165	GORDOLOBO		1			9							
10	LAS AGUILAS	165	GORDOLOBO		17			21							
10	LAS AGUILAS	165	GORDOLOBO		25			27							
10	LAS AGUILAS	165	GORDOLOBO		31			31							
10	LAS AGUILAS	165	MARAVILLA		1			27			4			18	
10	LAS AGUILAS	165	MELIOTO	S/N	0		S/N	0							
10	LAS AGUILAS	165	MILENRAMA		1			11			4			10	
10	LAS AGUILAS	165	MILENRAMA								14			16	
10	LAS AGUILAS	165	NOPALERA		1			1			2			24	
10	LAS AGUILAS	165	POBLADOS ; AVENIDA								2			2	

Tabla 5.-Calles dentro de las secciones analizadas.

El conteo arroja los siguientes datos:

Plazas de aparcamiento públicas en superficie: **798 plazas**

Se incluyen en este conteo todas las plazas disponibles, incluidas las de carga y descarga ya que se utilizan fuera del horario laboral por los residentes, y las destinadas a personas con movilidad reducida destinadas a residentes en la zona. No se incluyen los estacionamientos ilegales o irregulares que se producen dentro del ámbito.

-Aparcamientos privados bajo rasante:

De las 69.270 viviendas construidas en el distrito de Latina entre los años 1940 y 1970, solamente 2.220 disponían de garaje, es decir 3,20%. El área analizada se compone en su gran mayoría de viviendas construidas entre 1965 y 1970 y carecen de plaza de garaje.

Número de Viviendas según Tipo de Vivienda, Año de Construcción y Disponibilidad del Garaje por Distritos. Total viviendas									
Distritos	De 1941 a 1950			De 1951 a 1960			De 1961 a 1970		
	Total	Con garaje	Sin garaje	Total	Con garaje	Sin garaje	Total	Con garaje	Sin garaje
10. Latina	3.395	50*	3.345	16.315	355	15.960	49.560	1.815	47.750

NOTA: Las celdas marcadas con * pueden contener errores elevados de muestreo.

FUENTE: Elaboración propia. Instituto Nacional de Estadística. www.ine.es.Censo de Población y Viviendas 2011

Tabla 6.-Edificios con plaza de garaje vinculada

Sólo las viviendas construidas en fechas posteriores a 1970, que son minoría, se construyeron con plaza de garaje anexa. Se ha sondeado presencialmente dentro del área y se ha constatado la existencia de los siguientes aparcamientos privados en el bajo rasante de los edificios construidos:

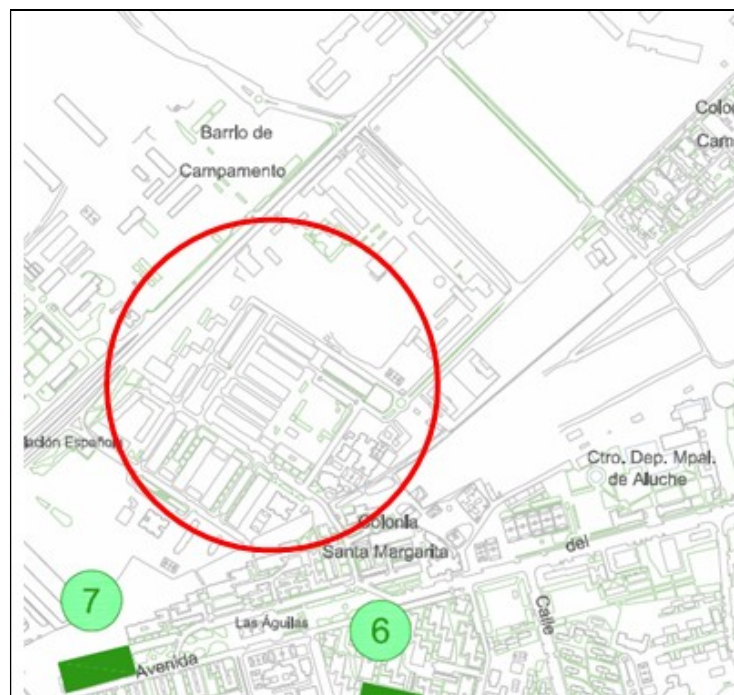
Plazas aparcamientos privados B/R	
Fuente de Lima 24	90
Calle Faustino Cordón Bonet 32-48	106
Calle Fuente del Tiro 1	26
Calle Faustino Cordón Bonet 2-22	130
Calle Faustino Cordón Bonet 15	25
Total plazas privadas bajo rasante	377

Tabla 6.b.-Edificios con plaza de garaje vinculada

-Aparcamientos municipales:

Dentro del área de estudio no existen aparcamientos municipales de residentes ni de rotación. Además en el área de estudio no hay servicio de estacionamiento regulado (S.E.R).

Los aparcamientos P.A.R más próximos al ámbito analizado son los Ganovillas (324 plazas), y Avenida de las Águilas (antes General Fanjul, 574 plazas), ambos ubicados a más de 600 metros del centro del área del estudio, por lo que no entran en concurrencia.



Plano 6.- Ubicación de los P.A.R más próximos al área de estudio

Pese a la carencia de aparcamientos municipales de rotación o residentes dentro del área de estudio, hay que reseñar la construcción iniciada en este mes de Noviembre de un aparcamiento disuasorio junto a la boca del metro de aviación española, con cabida para 344 plazas, que pese a su carácter disuasorio, pretende compaginar mediante abonos bonificados, su uso disuasorio con el de residentes. La finalización de las obras está prevista para Julio de 2021. A fecha de redacción del presente estudio no están definidas las condiciones básicas de precio y horario de uso para residentes.

Durante la ejecución de las obras del aparcamiento disuasorio, se ofrece a los conductores la posibilidad de aparcar en dos campas situadas en el entorno, concretamente en un solar dotacional para equipamiento básico según el P.G.O.U., de 2.750m² en la calle Gordolobo 47, y en un amplio área sin urbanizar detrás del centro cultural Almirante Churruca, que esta situado a lo largo de la calle Fuente de Lima. Ambas zonas, especialmente esta última, están sin asfaltar ni ordenar, por lo que el aparcamiento se convierte un auténtico barrizal en época de lluvias, y en un caos habitualmente. Ambas zonas se llevan utilizando ya como aparcamiento desde hace años.

Ni el aparcamiento disuasorio, ni las áreas destinadas a aparcamiento descritas en el anterior párrafo se han tenido en cuenta en el conteo de la oferta plazas de aparcamiento.

Aparcamientos públicos:

Existe un aparcamiento público en el área, bajo la Parroquia San Antonio María Zacarías. Se trata de un aparcamiento empleado principalmente por residentes, construido bajo rasante en 1996, que está situado en la calle Fray José Cerdeiriña 57, y que cuenta con un total de 184 plazas. Habida cuenta de la ubicación de este aparcamiento, dentro del área de estudio, lo tendremos en cuenta dentro de la oferta de plazas el 100% de las mismas.

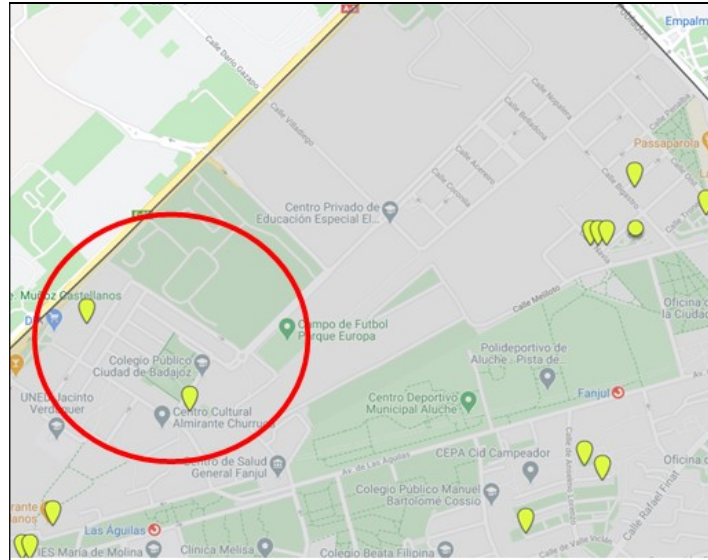
El total de oferta de plazas en el área de estudio se desglosa a continuación:

TOTAL OFERTA PLAZAS	
Plazas en superficie	798
Plazas b/r privadas	377
Plazas b/r públicas	184
Plazas municipales	0
Total oferta de plazas	1359

Tabla 7.-Total oferta de plazas en el área de estudio

5.b.- Precio de las plazas de aparcamiento:

-Testigos encontrados en venta:



Plano 7.-Huella de los testigos en venta (Idealista Noviembre 2020).

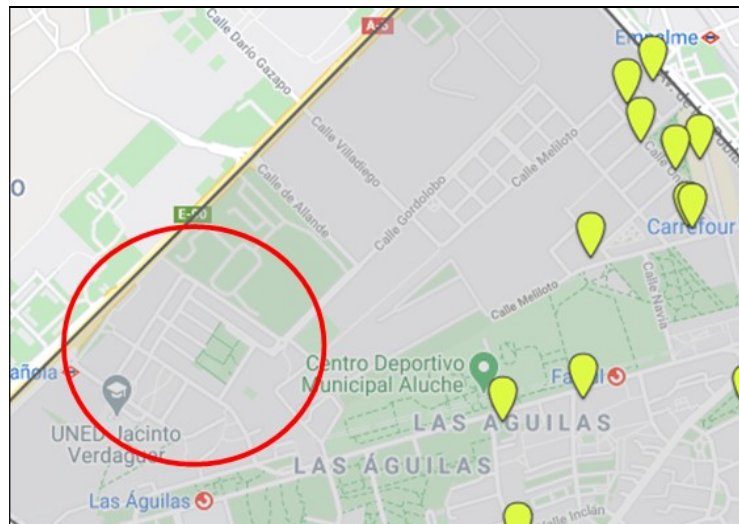
Precios de venta plazas de garaje		
Nº Testigo	Observaciones	Precio
1	Para coche y moto	46.000,00 €
2	-	23.000,00 €
3	Para coche mediano	19.700,00 €
4	Para coche pequeño	11.800,00 €
5	Para coche pequeño	14.000,00 €
6	Para coche grande	16.500,00 €
7	-	12.500,00 €

Precio medio 20.500,00 €

Tabla 8.-Precios de venta en el entorno.

El precio medio en la zona es de 20.500€. No obstante dentro del área de estudio sólo se han encontrado dos testigos en venta: Un plaza de garaje para coche y motocicleta que se ofrece en 46.000€, y otra para coche mediano por 23.000€.

-Testigos encontrados en alquiler:



Plano 8.-Huella de los testigos en alquiler (Idealista Noviembre 2020).

No se han encontrado publicadas referencias de precios de aparcamientos en alquiler. Todos los testigos de plazas en alquiler que se han encontrado están fuera del área de estudio, a más de 500 metros del área analizada por lo que no se pueden tener en cuenta en este estudio.

Dentro del área del estudio, según nos han informado varios encuestados, en el aparcamiento público localizado bajo la Parroquia San Antonio María Zacarías se está pagando un alquiler mensual en torno a 110€ mensuales por plaza.

5.c.-Desde la demanda.

Para determinar el número de vehículos existentes como demandantes, y en aras a determinar con mayor precisión el área de estudio, diseccionamos dentro del barrio las secciones censales que se encuentran incluidas.

Proyectando el “plano 2” sobre las secciones censales consideramos afectados dentro del área las secciones censales 10161, 16162, 16163, 16164 y 16165 al 100%.

Parque de vehículos existentes personas físicas y jurídicas por Sección Censal (Padrón Impuesto 2018)								
Distrito/Sección	Barrio	Automóviles	Autobuses	Camiones	Remolques	Motos	Ciclo-motores	Tractores
P. físicas (*)		2.030	0	107	3	166	31	9
10161	107	557	0	22	0	45	6	3
10162	107	327	0	13	0	24	6	0
10163	107	274	0	14	3	19	3	4
10164	107	417	0	35	0	35	6	2
10165	107	455	0	23	0	43	10	0
P.Jurídicas (*)		67	10	77	5	2	0	7
10161	107	5	1	20	0	1	0	0
10162	107	5	0	1	0	0	0	0
10163	107	12	0	9	5	0	0	7
10164	107	9	0	6	0	0	0	0
10165	107	36	9	41	0	1	0	0
TOTAL AUTOMÓVILES		2097	CAMIONES	184				

Tabla 10.-Parque de vehículos por secciones censales

Estimamos por tanto **2.281 vehículos** dentro del área de estudio, contando con vehículos tanto de personas físicas como jurídicas, y tanto turismos como furgonetas o camiones. No se tiene en cuenta motociclistas, tractores o ciclomotores.

No se incluyen en este conteo los vehículos que pudieran aparcar rotacionalmente ya que según lo expuesto la máxima ocupación es nocturna, por ser un área eminentemente residencial, y ser la rotación propia del horario diurno.

Por otra parte, y para dar más luz al estudio desde la perspectiva de la demanda, se incorpora la lista de espera, actualizada a octubre de 2020, de los aparcamientos P.A.R más próximos al área de estudio. La tabla incorpora las fechas desde que está inscrito el demandante en espera:

LISTA DE ESPERA P.A.R.				
Cód. P.A.R.	Nombre P.A.R.	Número de orden	Número de Lista	Fecha Solicitud
1004	GARROVILLAS	849	1	24/10/2019 13:02
1004	GARROVILLAS	850	2	20/11/2019 13:28
1004	GARROVILLAS	851	3	23/12/2019 10:07
1004	GARROVILLAS	852	4	23/12/2019 10:44
1004	GARROVILLAS	853	5	27/01/2020 13:44
1004	GARROVILLAS	854	6	03/03/2020 19:39
1004	GARROVILLAS	855	7	19/04/2020 20:43
1004	GARROVILLAS	856	8	06/07/2020 9:07
1004	GARROVILLAS		9	07/10/2020 9:20
1004	GARROVILLAS		10	08/10/2020 9:45
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1103	1	08/11/2019 12:50
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1104	2	03/02/2020 14:13
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1105	3	04/02/2020 13:00
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1107	4	11/02/2020 9:24
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1108	5	13/02/2020 8:43
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1109	6	13/02/2020 16:28
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1110	7	22/06/2020 21:16
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS	1111	8	22/07/2020 12:30
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS		9	14/08/2020 9:59
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS		10	19/08/2020 8:34
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS		11	26/08/2020 13:49
1016	AVENIDA DE LAS AGUILAS		12	11/10/2020 12:27

Tabla 11.-Lista de espera en P.A.R más cercanos al área de estudio.

En total hay 22 personas en lista de espera entre los cuatro aparcamientos más próximos al área de estudio. La solicitud más antigua es de Octubre de 2019.

5.d.-Determinación del déficit.

Según los parámetros expuestos el déficit absoluto de plazas en el ámbito es de **922 plazas** que es la resultante de restar al parque de vehículos existente el total de la oferta de las plazas en el área analizada.

TOTAL DÉFICIT PLAZAS	
Total parque de vehículos	2281
Total oferta de plazas	1359
TOTAL DÉFICIT DE PLAZAS	922

Tabla 12.-Déficit de plazas en el área

6.- RESULTADO DEL SONDEO Y LA ENCUESTA PRACTICADA.

-Sondeo de ocupación:

SONDEO OCUPACIÓN PLAZAS SUPERFICIE			
DIAS LABORABLES		FINES DE SEMANA	
HORARIO	OCUPACIÓN	HORARIO	OCUPACIÓN
08:00 - 12:00	86,22%	08:00 - 12:00	89,55%
12:00 - 16:00	79,25%	12:00 - 16:00	92,74%
16:00 - 20:00	91,21%	16:00 - 20:00	93,24%
20:00 - 00:00	103,56%	20:00 - 00:00	98,46%
00:00 - 08:00	108,51%	00:00 - 08:00	101,96%

Tabla 13.-Sondeo de ocupación plazas en calle por tramos horarios

En el conteo de plazas ocupadas no se discrimina el origen de los vehículos, ampliando el concepto de residente y considerando como tales no solo a los que viven si no también a los empresarios, profesionales y trabajadores lo que hace que aumente el número de demandantes. En cualquier caso, el área es eminentemente residencial, por lo que la gran mayoría de los estacionamientos se producen por los propios residentes, como demuestra el hecho de que en jornada laboral la máxima ocupación es nocturna.

En las horas de ocupación máxima, en horario nocturno, se ocupa el 100% de la plazas disponibles en la superficie, por lo que los vehículos se dirigen a aparcar a los parterres, descampados o aliviaderos improvisados que se encuentran colindantes al área de estudio.

Se observa cuantiosa ocupación ilegal en vía pública, principalmente en horario nocturno que llega a ser hasta del 8,5% del total de los estacionamientos, con más de 100 vehículos estacionados de forma irregular, sobre aceras y parterres.

La ocupación media en superficie por el día es del 85,56% (entre las 08:00h y las 20:00h) y por las noches y los fines de semana la ocupación es máxima llegando al 108,51%.

- Encuesta practicada:

RESULTADO ENCUESTA A PIE DE CALLE		
¿Dónde aparca habitualmente su vehículo?	Aparcamiento	15,20%
	Calle	84,80%
¿Consideraría adquirir en alquiler por 90€ (IVA Incl)	Seguro que SI	38,40%
	Seguro que NO	43,20%
	Quizá	18,40%

Tabla 14.-Resultado encuesta a pie de calle.

Se han practicado un total de 125 entrevistas personales a personas que cumplen con las condiciones requeridas en el estudio. De ellos el 84,80% aparcan actualmente su vehículo (turismo o furgoneta) en la calle actualmente, y solamente el 15,20% lo hacen en aparcamiento privado.

El 38,40% de los encuestados adquirirían una plaza de aparcamiento por en alquiler o abono por 90,00€/mes (I.V.A incluido).

El 38,40% obtenido con demanda favorable, proyectado sobre el total del parque de automóviles del área, supondría, sin índices correctores, que un total de 875 personas estarían interesadas en adquirir una plaza de aparcamiento dentro del área de estudio. Este parámetro lógicamente se habrá de corregir a la baja teniendo en cuenta la demanda que resultará fallida, y que la demanda que se satisfaga mediante el aparcamiento que se construyere supondrá más plazas disponibles en superficie para los residentes y por tanto menor demanda.

7.-CONCLUSIONES.

PRIMERA.- El estudio practicado denota una **demanda real de aparcamiento por parte de los residentes**, que se corrobora con la realidad constatada en los diferentes sondeos realizados, y con los cuantiosos estacionamientos irregulares. No se ha encontrado ningún testigo de aparcamiento disponible en alquiler dentro del área del estudio.

SEGUNDA.- El área analizada se construye principalmente entre los años 60 y 70, con edificios en altura y con una **enorme densidad urbana sin apenas dotación de aparcamientos, ni públicos ni privados**. El ámbito es eminentemente residencial, siendo un barrio dormitorio, por lo que los problemas de aparcamiento se enconan en las horas nocturnas.

TERCERA.- Los sondeos de ocupación nocturna efectuados arrojan una **gran cantidad de estacionamientos efectuados de forma irregular**. La demanda de aparcamiento adecuado en la zona se mitiga mediante aparcamientos improvisados sobre las aceras y sobre las campas y solares existentes de forma caótica y desordenada. Cada noche más de cien vehículos aparcan durante toda la noche sobre las aceras, pasos de cebra, parterres e intersecciones viales. (Cfr anexo fotográfico). Además, el área analizada cuenta con varios solares y descampados que alivian la demanda, albergando una media de 400 o 500 vehículos diariamente.

CUARTA.- Existe un déficit de plazas de aparcamientos en el área analizada que cuantificamos en 922 plazas, según lo expuesto en la *tabla 12*. El déficit absoluto es un parámetro estático, que debe minorarse teniendo en cuenta que la oferta disponible y la demanda no es lineal durante las 24 horas del día. El déficit estático se corrobora con la evidencia que arroja el sondeo presencial, con una notoria escasez de plazas y con la constatación de los problemas de aparcamiento en el área.

QUINTA.- Se ha constatado durante las entrevistas efectuadas el malestar entre cierta parte del vecindario por el cierre del aparcamiento junto a la estación de metro de “Aviación española” y su futuro destino como disuasorio.

SEXTA.- La construcción del **aparcamiento disuasorio** junto a la estación de metro de “**Aviación española**” **afectará parcialmente a la demanda de aparcamiento residencial** ya que hace desaparecer una importante bolsa de estacionamiento a disposición de los residentes y puede llegar a generar un efecto llamada que aumente la demanda de plazas más allá del propio aparcamiento disuasorio. No obstante consideramos que tal afección será mínima, especialmente si se regula el **uso residencial del aparcamiento disuasorio en horario nocturno y en fines de semana**, habida cuenta de los horarios habituales de los usos disuasorios y residenciales no se solapan y son compatibles entre sí.

SÉPTIMA.- El presente estudio se ha realizado en fase de confinamiento parcial por la pandemia de covid-19 por lo que las ocupaciones y sondeos podrían sufrir errores de muestreo. La movilidad está restringida entre la gran mayoría de las comunidades autónomas, hay una importante cantidad de personal laboral “teletrabajando” o en E.R.T.E., e instituciones del área como la UNED, que no cuenta con aparcamiento público propio, no tienen el funcionamiento habitual. A este factor hay que añadir el cierre del aparcamiento situado junto a la estación de metro de “Aviación española” que albergaba en torno a trescientos vehículos habitualmente, y que ha sido cerrado para la construcción de un aparcamiento disuasorio.

OCTAVA.- El **emplazamiento geográfico analizado previsto para el nuevo aparcamiento de residentes**, en el extremo Noreste del área de estudio, y muy próximo ya a zonas no residenciales, disminuirá probablemente la demanda efectiva, y hará que esta **demanda provenga mayoritariamente en el entorno de la calle Fray José Cerdeiriña, y minoritariamente del entorno de las calles Fuente del Tiro y Fuente de Lima**. En este sentido sería recomendable complementar el nuevo P.A.R que se construyere con el uso residencial parcial del aparcamiento disuasorio en construcción, localizado precisamente en el extremo opuesto al emplazamiento del P.A.R. junto a las calles Fuente del Tiro y Fuente de Lima.

NOVENA.- La trama urbana del emplazamiento analizado para la construcción del nuevo aparcamiento para residentes permite a priori un diseño y funcionalidad adecuado, con posibilidad de disponer de accesos suficientes tanto para vehículos como para peatones, contando además dos sentidos circulatorios

DÉCIMA.- Extrapolando los resultados de la *tabla 14* al total de los vehículos censados en el área de estudio, determinaríamos que el 38,40% de los 2.281 propietarios de vehículos, es decir 875 personas, considerarían adquirir un abono de aparcamiento en el emplazamiento propuesto. Un alto porcentaje devendrían en fallidas en caso de acometerse el aparcamiento, y además los 2.281 vehículos referidos en la *tabla 10* suman todos los vehículos de las secciones censales afectadas, pero a efectos de determinar la demanda efectiva **sólo hemos de tener en cuenta a los residentes más próximos al emplazamiento propuesto que coinciden con las secciones censales 10163, 10164, y el 50% de la 10162**, y que suman un total de 878 vehículos entre automóviles y furgonetas. Aplicando sobre tal parámetro el ratio del 38,40% obtenido, **estimamos una demanda efectiva y real para unas 337 plazas de aparcamiento en régimen de abono.**

UNDÉCIMA.- Constatada la **demand**a de aparcamiento en el área, ésta según la renta por familia expuesta, **será especialmente sensible al precio del abono**. El estudio se ha realizado sobre una hipótesis de precio de 90,00€ (impuestos incluidos), pero este precio no es en ningún caso vinculante y podrá modularse en caso de ejecutarse el aparcamiento. En cualquier caso el aparcamiento que se construyere debería ser económico, en el doble sentido de coste de inversión y de precio abono. El coste de implantación, referido a la inversión necesaria, habría de ser muy contenido, y además **el precio del abono habrá de adecuarse a la economía doméstica media del barrio**. El dimensionamiento debería ser el óptimo, adecuado y lo más ajustado posible a la demanda prevista, en aras a conseguir la ocupación del 100% y la recuperación de la inversión en el menor tiempo posible, permitiendo la sostenibilidad del aparcamiento.

8.-ANEXOS.

8.a. Anexo fotográfico.



Fotos 1, 2.- Cartel anunciando aparcamiento disuasorio y cartel convocando protestas.



Fotos 3, 4, 5 y 6.- Solares destinados a aparcamiento.



Fotos 7 y 8 .- Aparcamientos irregulares en horario diurno.





Fotos 9 a 18.- Aparcamientos irregulares en horario nocturno.

8. b.-Datos de Campo: Resultado de las encuestas.

Nº DE ORDEN	NOMBRE*	DATOS VIVIENDA / EMPRESA	¿Dónde aparca habitualmente su vehículo?		¿Consideraría adquirir en alquiler por 90€ (IVA Incl)?		
			Aparcamiento	Calle	Seguro que SI	Seguro que NO	Quizá
1	JAVIER	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
2	DIEGO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
3	ANA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
4	JORGE	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
5	ANÓNIMO	FARMACIA		X		X	
6	ZAIRA	X		X	X		
7	JOSE	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
8	JOSE	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
9	GREGORIO	F. JOSE CERDEIRIÑA	X		X		
10	IVAN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
11	LAURA	F. JOSE CERDEIRIÑA	X		X		
12	ALEJANDRO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
13	ESMERALDA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
14	GISELA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
15	PURIFICACIÓN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
16	CARLOS	FUENTE DE LIMA		X	X		
17	ALBERTO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
18	AVELINO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
19	TOMÁS	FUENTE TIRO	X			X	
20	JULIÁN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
21	DESIDERIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
22	ANTONIA	FUENTE DE LIMA		X			X
23	ALVARO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
24	AHMED	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
25	ALVARO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
26	JONATHAN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
27	MOHAMED	F. JOSE CERDEIRIÑA	X		X		
28	MORILLAS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
29	FRANCISCO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
30	SONIA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
31	JUAN A.	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
32	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
33	PALOMA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
34	PEDRO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
35	PATRICIA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
36	MARGARITA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
37	JUAN PEDRO	FUENTE DE LIMA		X		X	
38	ANÓNIMO	ANÓNIMO		X		X	
39	JAIME	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
40	ANA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X

41	PEDRO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
42	PEDRO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
43	JAVIER	F. JOSE CERDEIRIÑA	X		X		
44	LAURA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
45	RAMÓN	FUENTE DE TIRO		X	X		
46	ALFREDO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
47	ANONIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
48	ERIC	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
49	BELÉN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
50	ÁNGEL	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
51	FÉLIX	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
52	PALOMA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
53	MAITE	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
54	ANGEL	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
55	JAVIER	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
56	SOFIA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
57	SERGIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
58	MARCOS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
59	LAURA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
60	PILAR	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
61	LUIS	FUENTE DE LIMA		X		X	
62	RAÚL	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
63	NACHO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
64	JOSE M ^a	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
65	CÉSAR	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
66	DORIS	FUENTE DE TIRO		X	X		
67	MARIANO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
68	OTMAN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
69	ANTONELA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
70	JULIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
71	JOSÉ	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
72	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
73	MIGUEL	FUENTE DE LIMA		X		X	
74	GREGORY	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
75	JOSE	FUENTE DE LIMA	X		X		
76	JOSE	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
77	JULIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
78	JUAN	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
79	SILVIA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
80	NUR	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
81	DANIEL	FAUSTINO C BONET		X	X		
82	MARÍA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
83	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
84	MARTA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
85	ASIS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
86	FRANCISCO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
87	DRAGO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
88	JULIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
89	ROBERTO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X

90	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
91	ENRIQUE	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
92	JOSE MARÍA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
93	OSCAR	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
94	ALBERTO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
95	JOSE	FUENTE DE LIMA		X		X	
96	JESÚS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
97	MARÍN	FUENTE DE LIMA		X		X	
98	JUAN CARLOS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
99	CARLOS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
100	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
101	JAVIER	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
102	ALFONSO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
103	SILVIA	FUENTE DE LIMA		X	X		
104	RAÚL	FUENTE DE TIRO		X			X
105	MIGUEL ÁNGEL	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
106	JESÚS	FAUSTINO C BONET		X	X		
107	SVETLOSA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
108	CARLOS	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
109	JUAN	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
110	DIEGO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
111	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
112	FELIPE	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
113	MOUREN	FUENTE DE TIRO		X	X		
114	MIRIAM	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
115	ANTONIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
116	CHEMA	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
117	ENMA	F. JOSE CERDEIRIÑA	X		X		
118	ANÓNIMO	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
119	ANTONIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
120	JORGE	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
121	DAIVI	F. JOSE CERDEIRIÑA	X			X	
122	ANTONIO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X		X	
123	JAVIER	F. JOSE CERDEIRIÑA		X	X		
124	GERARDO	F. JOSE CERDEIRIÑA		X			X
125	ALMUDENA	FUENTE DE TIRO		X			X

FUENTES CONSULTADAS:

- Área de información estadística del Ayuntamiento de Madrid.
- Sede electrónica de Catastro.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (P.M.U.S 2014).
- Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2018.
- Instituto Nacional de Estadística.
- Metro de Madrid 2020.
- Plan General de Ordenamiento Urbano de Madrid y visor urbanístico.
- Idealista.
- El confidencial.lab
- Google maps.

