Dº Rodrigo Bernal Zúñiga, con DNI XXXXXXX, concejal y portavoz del Grupo Municipal Socialista:

EXPONE

1. QUE el pasado cuatro de julio se abrió el plazo de exposición pública del estudio de viabilidad y el proyecto técnico de un aparcamiento subterráneo en la calle Real de Torrelodones.

2.- QUE se encuentra abierto el plazo para la presentación de alegaciones y que este concluye el día 4 de agosto de 2025.

3.- QUE estando dentro del plazo previsto, tal como figura en el anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del 3 de julio de 2025, mediante el presente escrito, quien suscribe, formula las siguientes

ALEGACIONES

1.- La construcción del futuro aparcamiento reducirá la oferta de aparcamiento en rotación. Del estudio de la documentación que figura tanto en la Sede Electrónica como en el Perfil del Contratante del Ayuntamiento de Torrelodones, se deduce que el Ayuntamiento se propone construir un aparcamiento subterráneo de dos plantas bajo la rasante del actual estacionamiento en superficie ubicado entre las calles Real, Relojeros, Herreros y Paseo Joaquín Ruiz Jiménez.

El proyecto técnico contempla que se construya una estructura subterránea capaz para albergar 301 plazas de estacionamiento. Sin embargo, en el estudio de viabilidad económica se reservan 80 de esas plazas para ser adjudicadas mediante el sistema de derecho de superficie, por lo cual se parte de una base de 80 plazas menos en rotación para el público en general que quedan limitadas a 221 plazas. Además, el estudio de viabilidad económica señala que, en dos fases, se van eliminar 237 plazas de rotación en superficie, por lo que el balance es que el número neto de plazas en rotación para el público en general será de 16 menos que las actuales.

El detalle de esta disminución de plazas aparece reflejado en la páginas 40 del Estudio de Viabilidad, donde se señala que está prevista la eliminación en la Fase I, de:

- 83 plazas en el actual aparcamiento.
- 34 plazas en Joaquín Ruiz Jiménez.
- 43 plazas en el solar de las calles Eras y Francisco Sicilia.
- 24 plazas en el último tramo de la calle Real.

En la Fase II, está previsto suprimir:

- 25 plazas en la parcela de tierra junto a calle Relojeros.
- 25 plazas del final de la calle Real.

Es decir que desaparecerán 237 plazas de aparcamiento en superficie, en rotación y gratuito, por lo que en cómputo global habrá 16 plazas menos disponibles para rotación, al construirse 301 de las cuales 80 serán destinadas a una fórmula de cesión de derecho de superficie, por lo que solo quedarán disponibles al público en general 221, 16 menos que las que se prevé eliminar.

Por tanto, la realidad del proyecto es que entra en contradicción con la justificación contenida en la resolución 3843/2025 en la que se indica que “la construcción del aparcamiento tiene como objetivo satisfacer la demanda de estacionamiento en el centro del término municipal”, un objetivo que difícilmente se puede cumplir si se el balance de plazas en rotación para el público en general resulta negativo tras la construcción de esta infraestructura.

Por otra parte, el Estudio de Viabilidad indica que “una vez que entre en funcionamiento el futuro aparcamiento subterráneo de la calle Real el sistema de Estacionamiento Limitado (SEL) dejara de ser gratuito, quedando sujeto al pago de tasas”. Según este mismo documento, las plazas de aparcamiento afectadas por el área que denominan de influencia alcanza la cifra de 674.

Así lo refleja el Estudio de Viabilidad Económico Financiera, en su página 25, donde se detalla las calles y plazas de aparcamiento afectadas por el área que denominan de influencia :

Calles área de influencia	Plazas
Calle Camino de Valladolid	53
Calle Carlos Picabea	47
Calle Joaquín Ruiz Giménez	56
Calle Daniel Jiménez	9
Calle Eras	7
Calle José Vicente Muñoz	10
Calle Real	50
Calle Juan VanHalen	26
Calle Angel Alberquilla Polin	20
Calle Julio Herrero	43
Calle Vascos	10
Avenida Conde de las Almenas	23
Plaza del caño	6
Calle Francisco Sicilia	16
Calle Hermanos Velasco López	36
Calle Carnicería	9
Calle José Sánchez Rubio	36
Calle Rufino Torres Manuel	19
Plaza de la Constitución	
Parcela tierra junto a C/Relojeros	25
Zona asfaltada entre C/Relojeros y C/Herreros	83
Zona esquina C/Eras con C/Francisco Sicilia	45
Zona entre C/Rufino Torres y C/Huertos	45
TOTAL	**674**

La inmensa mayoría de estas plazas pasarán de ser de rotación limitada por tiempos máximos a ser de pago, con el consiguiente perjuicio tanto para vecinos como para comercios, al suprimir de un plumazo prácticamente el cien por cien de las plazas gratuitas en rotación al quedar libres del pago de tasas únicamente 45.

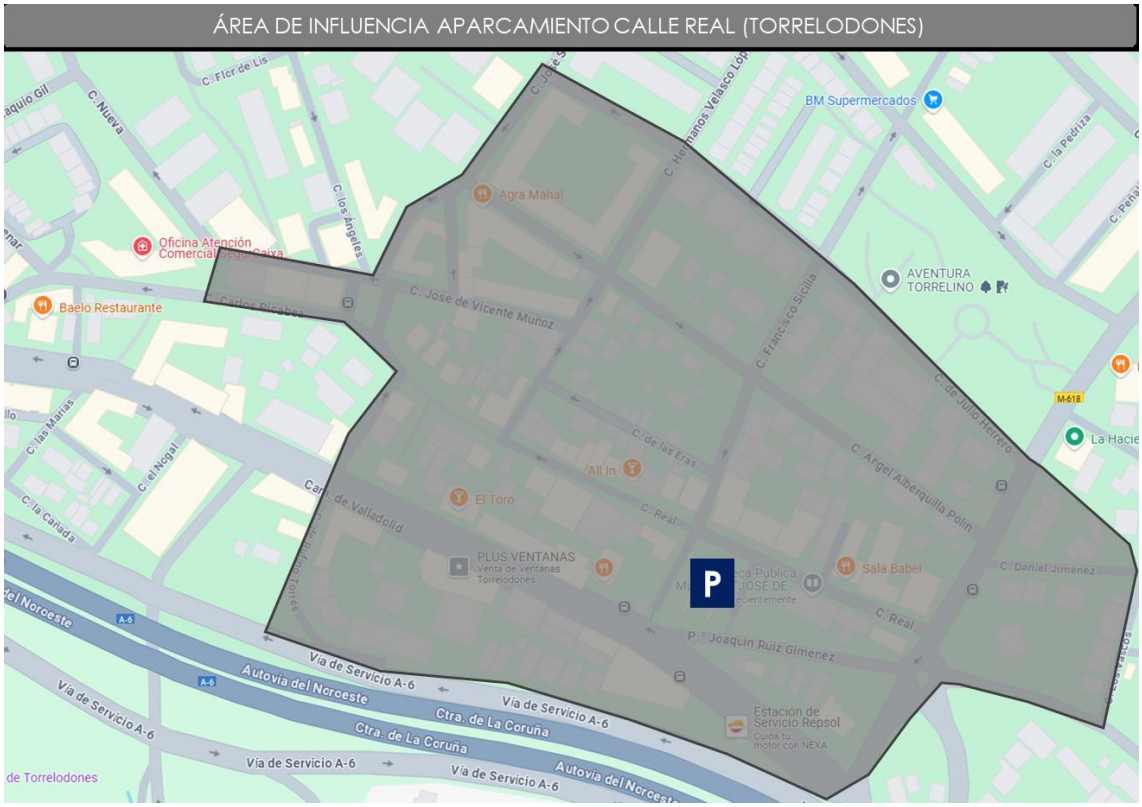
Es decir, de las 674 plazas en superficie que existen actualmente para rotación gratuita, 629 plazas en 22 calles del casco urbano pasarán a ser de pago, una medida que causará un gran impacto si tenemos en cuenta lo que se señala en la página 35 del estudio de viabilidad:

- La ocupación total del área de influencia es superior al 90% en los intervalos de 10:00 a 15:00 horas y de 17:00 a 22:00 horas. Los comercios de proximidad y los distintos edificios administrativos que se localizan en la zona actúan como puntos de interés durante la mañana.

- Por la noche el área de influencia registró una ocupación del 85%. Los residentes que no dispone de garaje privativo, unidos a los usuarios esporádicos que acuden a la zona atraídos por los locales de restauración completan la demanda nocturna.

Por tanto, hacer de pago el estacionamiento en 22 calles del municipio causará un enorme impacto tanto en los vecinos como en el comercio local.

2.- El futuro aparcamiento causará un enorme impacto en la movilidad al eliminar un gran número de plazas de estacionamiento gratuito. Según indica el estudio de viabilidad económica, el actual Sistema de Estacionamiento Limitado (SEL) dejará de ser gratuito y todo el aparcamiento en la vía pública de la zona centro de Torrelodones pasará a ser de pago. Además, el propio documento establece como hipotético usuarios del aparcamiento subterráneo "el 100% de los vehículos estacionados en las plazas en superficie del área de influencia que son eliminadas con la construcción del futuro aparcamiento".



De hecho, el estudio de viabilidad indica claramente que “se asume que los vehículos que actualmente estacionan en las plazas que serán eliminadas ocuparán con carácter preferente las plazas libres en superficie, convirtiéndose en demandantes potenciales del futuro aparcamiento únicamente el exceso de vehículos que no pueda ser absorbido por las plazas libres”. Es decir, se eliminan plazas libres de rotación para forzar el uso del futuro aparcamiento subterráneo ya que, de no hacerse así, la demanda sería ridícula

Sin embargo, en otro pasaje del mismo documento se señala que “el uso del futuro aparcamiento conllevará el abono de una tarifa a precios de mercado, circunstancia que podría disuadir de su uso a algunos visitantes y/o profesionales o residentes, quienes podrán recurrir al uso de medios de transporte alternativos para desplazarse hasta la zona o decidir alejarse de su destino y buscar un sitio a mayor distancia en plazas gratuitas en superficie”.

La propia documentación oficial cae en contradicciones al apuntar por un lado que todos los vehículos que ahora aparcan en superficie son usuarios potenciales del futuro estacionamiento subterráneo de pago y, a la vez, apunta a que habrá un número indeterminado de usuarios que optarán por buscar aparcamiento gratuito aunque se encuentre más alejado.
Por tanto, consideramos que el propio estudio de viabilidad económica ya contempla una debilidad intrínseca en la posible demanda, lo que compromete muy seriamente la estabilidad económica de una futura concesión.

3.- La demanda de estacionamiento que justifique un aparcamiento subterráneo en la calle Real no ha sido estudiada exhaustivamente. El propio estudio de viabilidad señala que solo se han tomado datos a pie de calle en una única jornada, el 14 de mayo de 2025.

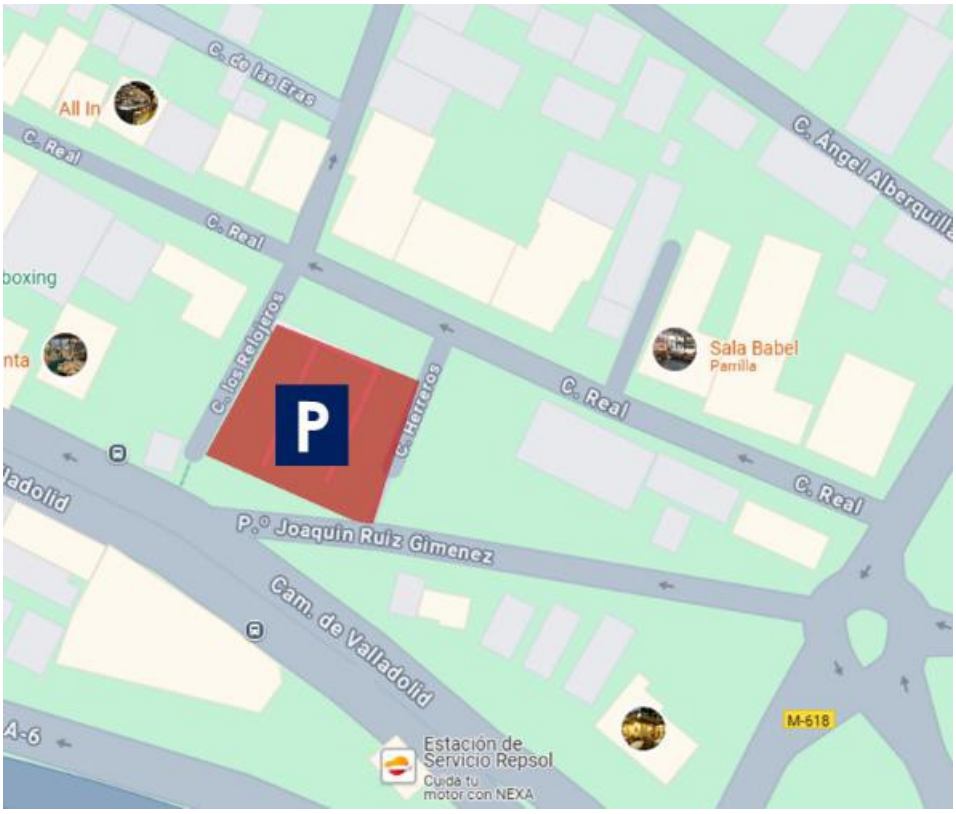
El propio Estudio de Viabilidad así lo detalla:

- Información obtenida a través de la visita prospectiva al área de influencia y realización de trabajo de campo (inventarios de ocupación y rotación): miércoles 14 de mayo de 2025.

- Informes periódicos sobre el Servicio de instalación y mantenimiento de expendedores para la ordenación y regulación de estacionamiento de vehículos en la vía pública que con carácter trimestral recibe el Ayuntamiento de Torrelodones (cuatro trimestres de 2024).

- Información sobre número de vehículos matriculados, plazas de garaje y viviendas/comercios del área de influencia del futuro aparcamiento facilitados por el Ayuntamiento.

- Información pública del sector, y del entorno demográfico, económico y social de diversas fuentes reconocidas y de prestigio.



Para poder obtener una muestra representativa de la ocupación del actual aparcamiento en superficie, y del resto del entorno del centro de Torrelodones, deberían haberse tomado datos en diversos días de la semana, tanto laborables como festivos, en distintas épocas de año, dado el impacto de la estacionalidad, y en distintos horarios, ya que la demanda fluctúa en base a todas esas variables.

Para extrapolar los datos tomados un único día, se ha tomado como base la expedición de tiques del actual Servicio de Estacionamiento Limitado, pero los propios autores del estudio dicen que “la realidad es que al tratarse de un servicio no sujeto a pago de tasas, no existe control alguno sobre el estacionamiento, por lo que no se respetan de forma estricta las limitaciones de tiempo establecidas”, por lo que la extrapolación realizada parte de un supuesto que puede resultar ficticio.

Es más, en el propio estudio se indica que “respecto a la información contenida en este informe facilitada por el Ayuntamiento de Torrelodones, queremos poner de manifiesto que ésta no ha sido objeto de revisión y contraste tendente a evaluar su integridad y exactitud”. El trabajo de campo para efectuar los estudios de ocupación y rotación se basa en un único día, que además era víspera de festivo en la ciudad de Madrid. Esto lleva a porcentajes de ocupación muy elevados a lo largo de todo el día que podrían no corresponderse con la realidad cotidiana del municipio, especialmente en las tardes y noches entre semana.

Además, las cifras de crecimiento del PIB para 2021, 2022 y 2023 que se usan para las previsiones económicas contempladas en el Estudio de Viabilidad, no están actualizadas conforme a la revisión estadística publicada en septiembre de 2024, pese a que el estudio está firmado en junio de 2025. No obstante, esto es mera literatura, porque todo el análisis de proyecciones macroeconómicas se basa en estimar que se continuará con una tasa de crecimiento media prevista para 2026, del 1,9% anual, con un margen de error de +0,2 puntos.

Esta estimación es algo incompleta, 2026 no está suficientemente lejos en el tiempo como para considerar que la tasa calculada es equivalente al crecimiento tendencial de la economía española: de hecho, el Informe del Artículo IV del FMI para España, publicado el 5 de junio de 2024, realiza estimaciones de crecimiento hasta 2030, y estima en los años más lejanos una tasa de crecimiento tendencial del 1,6%, por debajo del "escenario conservador" propuesto.

Las proyecciones de tasa de desempleo tienen el mismo problema, únicamente se prevé una desviación de + 0,2 puntos desde el escenario central. Por otra parte, las disminuciones anuales del paro de 1 a 3 décimas tampoco se explican, y no están alineadas con las previsiones del FMI ni de la Comisión Europea más recientes a la fecha de firma del estudio. De hecho, en este caso, las previsiones de la Comisión se sitúan justo en el límite más favorable del escenario optimista de este estudio.

Se parte de una tasa de crecimiento poblacional anual media en Torrelodones equivalente a la experimentada entre 2011 y 2024, que sería del 0,97% (aunque no se explicita). No obstante, este hecho ignora que el municipio se halla cercano a su techo poblacional como consecuencia del agotamiento del suelo disponible para la construcción de viviendas. Esto, además, contrasta notablemente con las perspectivas de crecimiento demográfico en la Comunidad de Madrid, con lo cual no parece adecuado asumir un comportamiento cercano al de su media de crecimiento poblacional.

Por otra parte, la apelación a una correlación entre la evolución del parque de vehículos nacional es incompleta en un municipio con rasgos de ciudad dormitorio y con una renta elevada: es de esperar que, ante estas dos características, exista poco margen de crecimiento de vehículos adicional. Es especialmente extraño que se prevea una aceleración en el crecimiento del índice de motorización.

La extrapolación de estacionalidad semanal con base en el mes de mayo de 2024 según la página 41 está sometida a importantes efectos calendario que no se han considerado, ya que en ese mes hay un festivo nacional, otro autonómico y otro local en la ciudad de Madrid: dos de ellos fueron miércoles y el otro, jueves. Eso hace especialmente llamativo que, siendo dos de los cinco miércoles de ese mes días festivos – en los que no se requiere ticket –, el día con más tickets emitidos sea el miércoles.

Esta omisión lastra el análisis de demanda potencial anual expuesto en la página 48, que prevé que la mayor demanda se produzca precisamente los miércoles. De hecho, se aplican meras reglas de tres sobre la base de un mes altamente sesgado y de un único año: sólo el análisis de los informes mensuales del año observado podría haber corregido parcialmente los efectos calendario a nivel semanal, y el uso del año previo – irse más atrás de 2023 sería imprudente por el efecto de la pandemia – podría haber tenido un efecto similar en la distribución mensual.

Por otra parte, la relevante merma en plazas públicas no sometidas a rotación unida al hecho de que las plazas de rotación pasarán a ser de pago podría alterar significativamente el comportamiento de los usuarios durante todos los periodos. Además, aun asumiendo las relevantes omisiones expuestas anteriormente, las extrapolaciones efectuadas en las páginas 48 y 50 para calcular la demanda potencial anual son difícilmente asumibles.

Al asumir para la demanda mensual que hay 4 días de cada uno de los días de la semana al mes, este cálculo está induciendo un desvío sobre la demanda basada en sus propias previsiones del 7,94% (el año tiene 365 días, no los 336 que se asumen al multiplicar cada día de la semana por 4 semanas y 12 meses, a pesar de detallar separadamente los meses).

Si bien esto sería un caso de infravaloración de demanda a igualdad de todo lo demás, ilustra la debilidad de los supuestos del análisis planteado, que sigue ignorando los efectos calendario de festivos. Esta metodología se encuentra también en los análisis de las páginas 53 y 55, con los mismos problemas.

El estudio de mercado sobre el precio medio de las plazas de garaje en el centro de Torrelodones, recogido en las páginas 58 y 59, se basa en dos anuncios de Idealista. Con esa escasa base se estima el precio máximo de debería asignársele a la cesión de uso de plazas, que es la principal fuente de ingresos en el primer año de obtención de ingresos del aparcamiento.

A la hora de estimar los costes de personal, en la página 33 se declara que “se ha considerado una plantilla de 4 trabajadores: 1 encargado y 4 taquilleros”. Esta confusión puede llevar a un error relevante, ya que casi el 45% del coste por plaza de aparcamiento se atribuye a costes de personal. Esto se arrastra en la página 66, y genera problemas a la hora de saber si se hace un cálculo con 4 trabajadores (1+3) o de 5 trabajadores (1+4).

En atención a las tablas salariales del Convenio citado y los costes laborales adicionales, parece que hace los cálculos con 4 trabajadores en total: no obstante, esto llevaría al encargado a hacer funciones de taquillero a la vista de que se busca una prestación de servicio “las 24 horas del día los 365 días del año”, y aun así el servicio no podría cubrirse durante 8 horas a la semana. De este modo, sería más verosímil contar con una plantilla de un encargado y cuatro taquilleros, tal y como se anuncia pero no se calcula, lo que llevaría a unos costes de personal no inferiores a 125.261,72€ en 2025, y eso sin tener en cuenta los pluses de antigüedad y nocturnidad que se prevén en el convenio.

Por tanto, toda la arquitectura de datos para el dimensionamiento de la demanda se basa en supuestos que no son fidedignos y que no han sido comprobados ni contrastados. Sin duda ninguna estas bases no son ni firmes ni sólidas como para comprometer el futuro del centro de Torrelodones, y muy probablemente las arcas municipales, para los próximos cuarenta años nada más y nada menos.

4.- La construcción de un aparcamiento subterráneo en la calle Real puede causar un perjuicio a las cuentas municipales. La opción elegida por el Ayuntamiento es privatizar el actual espacio público, que fue expropiado en el año 2009 para la construcción de un aparcamiento, mediante la fórmula de una concesión a 40 años a una empresa que se haga cargo tanto de la construcción del aparcamiento como de la explotación y conservación del mismo a lo largo de cuatro décadas.

Para el abono de las expropiaciones se realizó un desembolso de 2.228.451,79 euros como pago del precio establecido por el Jurado Territorial de Expropiaciones. Ademas, se contemplan hasta tres aportes más de dinero público: el primero ha sido un pago de 373.448,92 euros correspondientes al coste del contrato de redacción del proyecto y dirección de las obras, que fue adjudicado por la Junta de Gobierno Local en noviembre de 2024. El segundo aporte previsto son 2.603.459,61 de euros, una cantidad derivada de la venta de varias parcelas ubicadas en la Colonia.

Además se prevé que el Ayuntamiento destine a esta obra una subvención europea por importe de 3.760.000 euros, que se aportaría al contrato de construcción y explotación del aparcamiento en calle Real a lo largo del ejercicio 2026 en caso de su aprobación. El resultado de viabilidad económica depende críticamente de dos aportaciones sobre las que procede hacer ciertas consideraciones: La entrega de 2,6 millones de euros obtenidos a través de la venta de parcelas por parte del Ayuntamiento, aunque técnicamente verosímil, implica el desprendimiento de un recurso escaso y esencial para la planificación urbanística dotacional del municipio, para beneficio de desarrollos inmobiliarios privados que no contarán con los servicios municipales adicionales que serían exigibles por el incremento poblacional que conllevarían.

La tramitación de una subvención europea de 3,76 millones de euros no es garantía de su concesión. De hecho, la incerteza sobre su obtención lleva a que uno de los escenarios contemple su no concesión, que implicaría un incremento de un 30% en las tarifas: aún con ello, no se recuperaría la inversión en términos de flujos de caja descontados – dando por buenos los supuestos del estudio – hasta más allá de la mitad del período de la concesión. En total el aporte público previsto asciende a 8.965.360,32 euros para una obra cuyas justificaciones adolecen de una falta absoluta de solidez al basarse en datos parciales y que no han podido ser corroborados ni comprobados.

De hecho, los autores del estudio de viabilidad apuntan a la imposibilidad de realizar proyecciones de demanda más allá de 10 años visto, cuando la futura concesión prevista por el Ayuntamiento contempla un plazo de 40 años. Es más, apuntan que ‘dado el carácter incierto que tiene cualquier información basada en expectativas, normalmente se producirán diferencias entre los resultados proyectados y los reales que podrían ser significativas’.

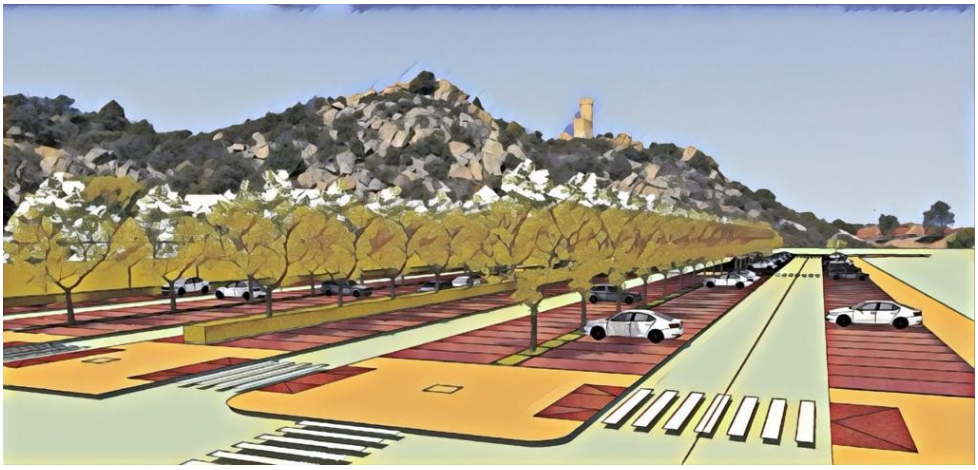
Además la propia consultora que ha realizado el estudio de viabilidad y con base a datos de aparcamientos de Madrid capital advierte que 'con carácter general, la demanda de uso de los aparcamientos en 2023 es notablemente inferior a los niveles de 2008 (▼26,8% según la muestra de aparcamientos consolidados previamente analizados)'.

En resumidas cuentas, que las previsiones económicas que manejan pueden resultar papel mojado en cualquier momento y ante cualquier variación de las circunstancias socioeconómicas que afecten a Torrelodones. Todos estos elementos introducen muchísima incertidumbre sobre el equilibrio económico del contrato y pueden dar pie a una demanda por parte del posible adjudicatario si las previsiones se alejan de la realidad de la explotación.

5.- Existen proyectos del propio Ayuntamiento que solucionan el problema de aparcamiento con mucho menos coste. Además de no parecer razonable emprender una millonaria inversión de 17.502.040,31 euros, que es el precio base de licitación, cuando el Ayuntamiento tiene prorrogados los presupuestos de 2024 y cuando se ha tenido que realizar un trámite de no disponibilidad de créditos por valor de más 600.000 euros al rechazar el pleno la aprobación de un Plan Económico-Financiero, existen posibilidades mucho más sencillas y económicas para abordar el problema de aparcamiento que padece el centro de Torrelodones.

El estudio reconoce que el actual espacio de estacionamiento en superficie de la calle Real es utilizado 'como aparcamiento disuasorio por los usuarios que cogen el autobús interurbano: se desplazan hasta allí en vehículo privado, que estacionan en el aparcamiento gratuito, y cambian al transporte público para dirigirse a su destino final'.

A este respecto, es mucho más económica y viable la opción de construir el proyectado intercambiador de transportes en el antiguo vertedero, para el que se precisa una inversión mucho menor y más viable para el Ayuntamiento y para el futuro de Torrelodones. Una de las opciones más viables, y para la que ya se han realizado diversos trámites urbanísticos, es la construcción de un aparcamiento disuasorio en los terrenos del antiguo vertedero.



Este proyecto permitiría ampliar considerablemente el número de plazas de aparcamiento con una inversión que está cifrada en el entorno de los 3 millones de euros, casi 6 veces menos que el planteamiento de un aparcamiento subterráneo en la calle Real.

Esta opción evita excavar el subsuelo granítico del centro de Torrelodones, una excavación que presenta una enorme complejidad técnica y que exige un grandísimo movimiento de tierras y rocas en las dos plantas del proyectado aparcamiento.

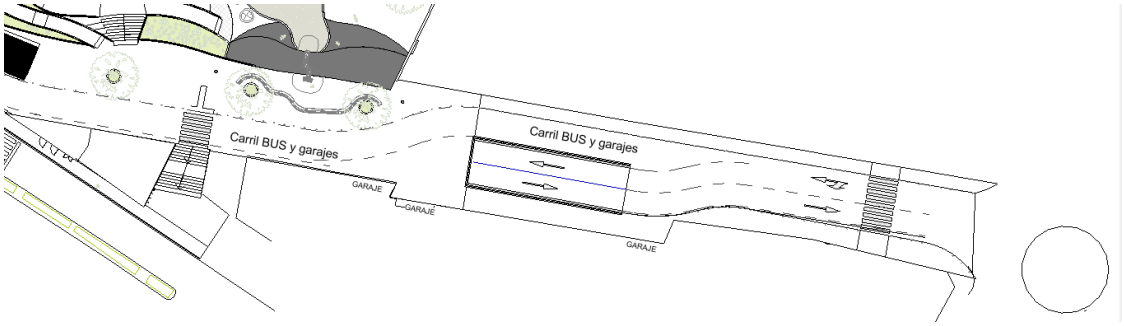
De hecho, esta complejidad constructiva causa que el precio por plaza de aparcamiento, teniendo en cuenta todos los conceptos, rebase los 50.000 euros, muy por encima del precio de mercado. Por lo tanto, estamos ante un proyecto que puede ser lesivo para las cuentas públicas dado su elevado coste y la enorme incertidumbre acerca de su viabilidad económica, máxime cuando está prevista una concesión a cuarenta años.

6.- El proyecto constructivo prevé la construcción de un edificio de viviendas sobre el futuro aparcamiento. En la memoria que acompaña al proyecto técnico se dice lo siguiente: La cimentación del edificio se realizará mediante una losa de cimentación de sección variable. En una zona central y sobre la cual podría ir un futuro edificio, tal y como establece la normativa urbanística del Ayuntamiento de Torrelodones, el espesor de losa de cimentación será de 120 cm, mientras que en resto del edificio su espesor será de 85 cm.

Con este enunciado se pone en tela de juicio el futuro de la zona estancial contemplada en el proyecto y que se abordaría en la Fase II con un presupuesto de ejecución de 1.719.182,11 de euros. Además, el hecho de dejar preparada una cimentación para un futuro edificio supone un incremento injustificado del coste tanto de las cimentaciones como de la estructura.

Sin embargo, el suelo sobre el que se pretende construir procede de una expropiación ejecutada entre los años 2008 y 2009. Ese procedimiento expropiatorio surge a raíz de la aprobación de la modificación puntual 1/2005 de las Normas Subsidiarias de Torrelodones, todavía en vigor, con la que se pretendía obtener una plaza pública y un aparcamiento subterráneo en los mismos suelos sobre los que ahora se pretende actuar.

7.- El proyecto constructivo únicamente prevé la habilitación de una única entrada y salida de vehículos. En la memoria del proyecto de construcción del aparcamiento subterráneo de la calle Real se contempla un único acceso de entrada y salida por el Paseo Joaquín Ruíz Jiménez.



La solución técnica aportada se detalla en el siguiente apartado:

2.2.1.2.1.1 Accesos
Durante la fase de concurso se realizó un estudio de las circulaciones actuales para determinar la mejor ubicación de las rampas de acceso, de tal manera que respondieran al objetivo principal de la propuesta de reducir en la medida de lo posible la presencia del coche en la zona, eliminando plazas de aparcamiento en superficie y dotando de una red viaria suficiente para que los residentes puedan acceder a los aparcamientos dentro de sus edificios.

Tras este análisis se toma la decisión de transformar en doble sentido parte de la Calle Joaquín Ruiz Giménez para colocar el acceso al aparcamiento. Tras dicho acceso, continua un único carril para el autobús y los usuarios de los garajes de esta calle.

Este último tramo de la calle está próximo a la plaza superficial, y por incluirla como prolongación de la plaza, es interesante reducir el tráfico en este espacio. Al convertir en doble sentido el Paseo Joaquín Ruíz Jiménez entendemos que se saturará todavía mas la llamada Rotonda del Dedo Gordo, al desparecer la vía de comunicación directa que ahora mismo existe entre esa rotonda y el Camino de Valladolid al suprimirse la circulación rodada entre la entrada al futuro aparcamiento y la intersección con la citada vía.

Además, no podemos dejar de lado tanto las plazas previstas como la superficie del futuro aparcamiento. El proyecto contempla que, entre los dos sótanos, contará con una extensión de 7939, 41 m². Aunque las Normas Subsidiarias de Torrelodones no contienen ninguna previsión al respecto, en muchos otros municipios si que existen consideraciones relativas al número y características de los accesos en aparcamientos de estas dimensiones.

Por ejemplo, la Normativa Urbanística de Madrid dice que “los garajes-aparcamiento de superficie útil superior a seis mil (6.000) metros cuadrados, dispondrán de dos accesos constituidos, cada uno de ellos, por un vial con dos sentidos diferenciados. Estos accesos únicamente podrán dar a la misma vía pública cuando la distancia entre los ejes de ambos sea superior a cuarenta (40) metros. Cada uno de los accesos podrá ser sustituido por dos accesos de un vial de sentido único. Si estos garajes-aparcamientos se dividen en dos garajes independientes de superficie menor a seis mil (6.000) metros cuadrados, sus accesos deberán situarse, salvo imposibilidad técnica, con una separación entre sus ejes superior a cuarenta (40) metros si se realizan a la misma vía pública”.

Por tanto, consideramos que en aras de preservar la seguridad vial del entorno, sería necesario replantear el proyecto para que contase con dos entradas y dos salidas independientes en lugar de una sola que, además, desembocan en una misma vía pública con el consiguiente riesgo de colapso ante cualquier mínima incidencia en las vías de acceso y salida de vehículos.

8.- No se contempla el impacto ambiental aun cuando Torrelodones forma parte del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Nuestro municipio forma parte del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y gran parte de su término municipal se encuentra dentro de la Zona de Especial Conservación “Cuenca del Río Manzanares”, en el marco de la Red Natura 2000. No obstante, el proyecto adolece de información en condiciones que permita valorar el impacto de su construcción y puesta en funcionamiento.

La memoria del proyecto incluye un informe medioambiental que se reduce exclusivamente a una relación del arbolado que se va a talar (32 árboles). Además, señala la imposibilidad de que haya árboles en la superficie del futuro aparcamiento subterráneo, lo que implica que en su lugar se urbanizará una plaza dura que va en contra de los últimos criterios medioambientales: para refrescar nuestros pueblos, más vegetación y menos cemento.

La elaboración de un estudio de viabilidad económico-financiera, en vez del estudio de viabilidad ordinario, ha dejado fuera de su contenido el estudio de impacto ambiental o, en su defecto, de un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias. Tampoco se ha hecho referencia alguna a la posible realización de estos estudios en una etapa posterior del procedimiento.

Si bien el aparcamiento subterráneo y la plaza dura que se va a urbanizar en superficie forman parte del casco urbano, por lo que no entran en el ámbito de los proyectos sometidos a la evaluación ambiental incluidos en los anexos I y II de la Ley 21/2013, de evaluación de impacto ambiental, el artículo 7.2.b) de dicha ley señala que serán objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada “los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000”.

Dada la magnitud de la obra y ante la ausencia de información medioambiental, el proyecto podría afectar de forma apreciable al entorno de la cuenca del Manzanares, por lo que sería adecuado conocer su impacto ambiental a todos los niveles, tanto durante la construcción como durante su puesta en funcionamiento.

ALEGACIONES TÉCNICAS

1.- ESTRUCTURA DE TARIFAS. De acuerdo con las prescripciones técnicas establecidas en el Estudio de Viabilidad, la estructura de tarifas prevista adolece de varios defectos. El primero de ellos es que no queda suficientemente aclarado si el concesionario está obligado a establecer la gratuidad de la primera hora de estacionamiento. En la actualidad todas las plazas que se eliminan del entorno a causa de esta actuación son de rotación con dos horas gratis para potenciar el comercio local, por lo que, en todo caso, estaríamos ante un retroceso evidente que sin duda perjudicará notablemente a los establecimientos comerciales.

Plazas totales	301
Plazas rotación	221
Plazas cesión de uso	80

Estrategia tarifaria (incluye IVA)	
€(hora	2,0 €
Abono 24 horas	80,0 €
Abono 12 horas	50,0 €
Plaza cesión de uso	10.432 €

Tampoco se ha aclarado el método para calcular los precios de los abonos de 12 y 24 horas y, además, no está definido el público objetivo de las plazas en cesión de uso y no se garantiza una preferencia por parte de personas empadronadas en Torrelodones para el acceso a estas plazas en cesión. Estas plazas de cesión de uso, son de hecho una concesión al titular por 40 años que pasan a ser privadas y dejan de ser una opción de rotación y se convierte en un negocio urbanístico en lugar de un servicio de mejora de la movilidad.

El problema de base es que, ahora mismo, no se controla la zona azul, pero con un control efectivo de la rotación gratuita, no sería necesario este aparcamiento.

2.- INVERSIÓN DEL CONTRATISTA. El aporte económico que realizará el Ayuntamiento a esta obra, en el caso de que el proyecto salga adelante, supone 6,3 millones de euros. El Estudio de Viabilidad detalla que "se contempla la aportación al contrato por parte del Ayuntamiento de Torrelodones de 2.603.459,61 de euros, una cantidad derivada de la venta de varias parcelas ubicadas en la Colonia". Es decir, nos desprendemos de suelo público para pagar la obra del aparcamiento.

Pero es que, además, se está tramitando la solicitud de una subvención europea por importe de 3.760.000 eruos, que se aportaría al contrato de construcción y explotación del aparcamiento en calle Real a lo largo del ejercicio 2026 en caso de su aprobación".

Si el presupuesto de ejecución material de la Fase 1 de las obras es de 12.4 mlllones de € y el Ayto aportaría 6,3 millones, ¿quiere esto decir que el futuro adjudicatario debería aportar solo 6 millones de € para la construcción? Tampoco queda claro sí el Ayuntamiento, en ese caso, recibiría parte del resultado económico de la explotación del aparcamiento para revertir esa inversión pública destinada a subvencionar a un contratista privado.

3.- ASPECTOS TÉCNICOS DEL PROYECTO. Torrelodones no tiene una ordenanza específica de aparcamientos; de hecho, solo en las Normas Subsidiarias aparece una reseña que se limita a especificar las dimensiones de las plazas de aparcamiento. La normativa que sirve de referencia para ayuntamientos que no disponen de ordenanzas propias dice lo siguiente:

Garaje-aparcamiento. Definición, categorías y situaciones

a) **Definición**.
Se denomina garaje-aparcamiento a todo espacio destinado a la estancia de vehículos a motor, incluyéndose en este uso los locales de paso, espera, así como los depósitos de venta de vehículos. A efectos de su capacidad se computará un vehículo por cada 25 m2. de construcción, como mínimo y cada plaza de aparcamiento tendrá unas dimensiones mínimas de 2,20 x 4,50 m. con acceso libre suficiente.

En cuanto a la definición del tipo de aparcamiento, la normativa de Madrid capital señala:

c) Aparcamiento mixto (p+P): Combinación de aparcamiento privado y aparcamiento público. Será deseable la separación funcional entre ambos, entendiéndose por separación funcional cuando los vehículos que acceden a plazas de aparcamiento público no circulan por el espacio que, en las distintas plantas sirve de acceso directo a plazas del aparcamiento privado.

El aparcamiento público estará dotado de acceso peatonal independiente desde la vía o espacio libre público, pudiéndose eximir de esta condición los aparcamientos mixtos en los que no exista ninguna plaza vinculada al uso residencial.

Al coexistir plazas de rotación con plazas en cesión de uso, nos encontramos con cierto conflicto ya que las plazas en cesión de uso, no se van a considerar aparcamiento privado, aunque en la práctica lo sean. Además, no se especifica si las 80 plazas destinadas a cesión de uso van estar ubicadas en una zona determinada del aparcamiento o bien van a estar diseminadas a lo largo del mismo, con la consiguiente confusión para los posibles usuarios.

En cuanto a los accesos, el proyecto contempla un único acceso para lo que es necesario convertir la calle Joaquín Ruiz Giménez en vía de doble sentido. A este respecto, la normativa que hemos tomado como referencia, la del Ayuntamiento de Madrid, establece lo siguiente:

Artículo 7.5.22 Accesos de vehículos a garajes-aparcamientos públicos (N-2)[643]

Serán de aplicación las condiciones señaladas en el art. 7.5.11 con las siguientes excepciones:

1. Los accesos de vehículos a los garajes-aparcamientos públicos podrán resolverse mediante:

   a) Vial de sentido único, de trescientos cincuenta (350) centímetros de anchura mínima si es de directriz recta y de cuatrocientos (400) centímetros si es de directriz curva, utilizándose exclusivamente como entrada o como salida de vehículos del garaje.

   b) Vial de sentido alternativo, exclusivamente con directriz recta, de las mismas características dimensionales que el de sentido único, utilizándose como entrada o salida indistintamente.

   c) Vial con dos sentidos diferenciados, uno de ellos de entrada y otro de salida, permitiendo el cruce de vehículos. Su anchura mínima total si son de directriz recta será de seiscientos cincuenta (650) centímetros, trescientos veinticinco (325) centímetros por sentido, y si son de directriz curva de setecientos cincuenta (750) centímetros, trescientos setenta y cinco (375) centímetros por sentido.

La anchura prevista es de 6 metros y se puede considerar un tramo recto aunque el camino haga un quiebro, pero la normativa establece que debería tener una anchura de 6,5 metros.

En este sentido, la normativa de Madrid capital, que es la que se suele usar como guía en caso de carecer de normativa propia, señala los siguientes requerimientos para aparcamientos de más de 6.000 metros cuadrados:

c) Los garajes-aparcamientos de superficie útil superior a seis mil (6.000) metros cuadrados, dispondrán de dos accesos constituidos cada uno de ellos, por un vial con dos sentidos diferenciados. Estos accesos únicamente podrán dar a la misma vía pública cuando la distancia entre los ejes de ambos sea superior a cuarenta (40) metros. Cada uno de los accesos podrá ser sustituido por dos accesos de un vial de sentido único.

El proyecto técnico plantea un solo vial de doble sentido, alterando el sentido único que hoy mantiene la calle Joaquín Ruiz Giménez. Esta solución plantea un problema sobre la plaza del Dedo Gordo, ya de por sí con un tráfico complicado en horas punta por la confluencia de las entradas y salidas que confluyen en ese lugar, punto de comunicación con Hoyo de Manzanares.

Independientemente de la referencia a dos accesos diferenciados, al menos debería en todo caso estudiarse la posibilidad de mantener la entrada con un solo carril de 3,50 metros de anchura y con la salida por otro de anchura similar que desemboque directamente en el Camino de Valladolid. Esto permitiría también mantener una serie de plazas de aparcamiento en batería en la acera de los garajes como está ahora, Además, hay que tener en cuenta que el actual edificio de la antigua cerámica Paz y Cía va a convertirse en un edificio residencial de viviendas.

Artículo 7.5.25 Altura libre en garajes públicos (N-2)

1. La altura libre de piso será de doscientos treinta (230) centímetros en planta primera y de 210 en las restantes.

2. La altura libre podrá reducirse puntualmente por descuelgues de elementos constructivos, conductos o equipos de ventilación, instalaciones, tuberías o similares, en zonas que no sean de circulación de vehículos y no afecten a la maniobrabilidad de las plazas y circulación de peatones.

3. En zonas de circulación de vehículos, el gálibo mínimo no será en ningún caso inferior a doscientos treinta (230) centímetros en primera planta y doscientos diez (210) en las restantes.

4. En zonas de circulación de peatones el gálibo mínimo no será inferior, en ningún caso, a doscientos diez (210) centímetros.

Los arranques de las rampas en las dos plantas son de 2,27 y 2,23 metros, menores de los 2,30 recomendados en la normativa sobre aparcamientos públicos de Madrid capital.

Finalmente, el estudio geotécnico del proyecto indica que el nivel freático está a la cota -3.70 y la excavación va a llegar a la -8.15, con lo cual el riesgo de encontrar agua es muy elevado.

DATOS ESTUDIO GEOTÉCNICO

- Profundidad del nivel freático: entre **3,70 m** y 4,70 m (nos quedaremos con el dato más desfavorable)
- Grado de impermeabilidad muro: **Tipo 4**

Además, dado que la excavación va a descender a niveles por debajo del saneamiento municipal, resulta imprescindible contar con instalaciones de bombeo. Esta circunstancia crea un riesgo debido a la dependencia de las bombas, no solo para achicar las aguas pluviales, sino también para las fecales. Pero además, esta circunstancia puede encarecer la construcción, ya que va a suponer que la excavación va a tener que realizarse evacuando aguas de manera continua.

En la memoria del proyecto se indica que “sobre la zona superficial urbana de la plaza contamos con dos casetones de acceso al aparcamiento y un conjunto de monolitos para instalaciones”,. Además, el proyecto especifica que “para las instalaciones que sirven al aparcamiento, se emplean envolventes de chapa de acero cortén, en los muros y cubierta, sostenidas por una subestructura que apoya en muros de 15-20 cm de hormigón.

Para la admisión de aire se sitúan dos monolitos de 2 metros de altura y 1,70 metros de lado en base cuadrada con unas perforaciones en la chapa que cumplen la función de rejillas de admisión”. Entendemos que en estos monolitos también deben desembocar las salidas de aire viciado de la ventilación del aparcamiento, unas salidas encauzarán un caudal de aire muy alto que debe desembocar en altura para no molestar a los viandantes. Por tanto, el impacto visual tanto de los monolitos como de los dos casetones va a ser muy elevado.

En cuanto a la futura plaza, la memoria recoge su carácter ‘provisional’, lo dice claramente la memoria técnica elaborada por los redactores del proyecto en la que se señala lo siguiente: El diseño de plaza, de carácter provisional, sobre el aparcamiento, ha tenido en cuenta que es una actuación con sistemas y soluciones reutilizables en otras zonas del municipio, con el fin de que el coste de su ejecución se pueda amortizar de forma sencilla”.

Además, está contemplada la posible construcción de un edificio de viviendas encima del futuro aparcamiento, para el que se ha previsto una losa de mayor envergadura de la necesaria, en concreto se indica que “en una zona central y sobre la cual podría ir un futuro edificio, tal y como establece la normativa urbanística del Ayuntamiento de Torrelodones, el espesor de losa de cimentación será de 120 cm, mientras que en resto del edificio su espesor será de 85 cm”, una decisión que supondrá un sobrecoste y que, sin duda, beneficiará al promotor que, si es el caso, construya una promoción de viviendas encima del futuro aparcamiento.

En la primera fase de las obras, se contempla únicamente un presupuesto de 34.171,28 euros en talas y reposiciones de arbolado, mientras que la segunda fase prevé un gasto de 333.738,06 euros en trabajos de urbanización. La parte de obra civil asciende a un total de 535.156,39 euros, mientras que en plantaciones y ajardinamiento solo están previstos unos escasísimos 19.302,66 euros.

02		**FASE 2 - URBANIZACIÓN**		**1.719.182,11**
	02.01	ACTUACIONES PREVIAS	20.256,35	
	02.02	MOVIMIENTO DE TIERRAS	22.386,60	
	02.03	ESTRUCTURAS	333.738,06	
	02.04	OBRA CIVIL Y ACABADOS	535.156,39	
	02.05	CERRAMIENTOS	48.403,02	
	02.06	CERRAJERÍA	115.440,69	
	02.07	PINTURA	12.918,22	
	02.08	ILUMINACIÓN EXTERIOR	182.443,94	
	02.09	FOTOVOLTAICA	21.880,73	
	02.10	PCI	448,31	
	02.11	RIEGO	3.597,79	
	02.12	MOBILIARIO URBANO	260.965,56	
	02.13	JUEGOS INFANTILES	70.507,97	
	02.14	PLANTACIONES Y AJARDINAMIENTO	19.302,66	
	02.15	SEÑALIZACIÓN	26.683,61	
	02.16	GESTIÓN DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN	14.473,08	
	02.17	ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD	30.579,13	

La propia memoria indica que “los pavimentos empleados en la urbanización de la plaza y calles afectadas por la actuación serán antideslizantes. Se cuenta con dos tipos de solados principalmente; hormigón desactivado y adoquín Calatorao de 10 x 10 cm”, lo que demuestra que la futura plaza no lo es tal, es más bien una gran placa de hormigón y adoquines que se aleja profundamente de la necesidad de que nuestras zonas públicas cuenten con abundantes zonas de sombra y una cubierta vegetal que contribuya a mitigar las temperaturas y se pueda constituir en un refugio climático en las que cada vez más frecuentes olas de calor.

En virtud de todo lo anterior,

SOLICITA

1. Que se desista de la tramitación del actual proyecto de aparcamiento subterráneo en la calle Real y que se suspenda la tramitación de los expedientes correspondientes.

2. Que se estudien otras alternativas de menor coste, que no disminuyan el número neto de plazas de aparcamiento en rotación y que no se suprima la gratuidad del aparcamiento regulado en superficie, tal como hasta ahora está establecido.

3. Que se contemplen tanto el impacto como los posibles beneficios y perjuicios para vecinos y comerciantes del aparcamiento subterráneo que proyecta el Ayuntamiento en la calle Real mediante la realización de un estudio informativo en el que se contemplen todas las opciones posibles para solucionar el problema de estacionamiento que, indudablemente, padece la zona centro de Torrelodones.

FIRMADO

Rodrigo Bernal Zúñiga