

COYUNTURA

Garajes: efecto muelle por Madrid Central

Las plazas de aparcamiento se dispararon con Carmena y ahora Martínez-Almeida las pone en peligro

La puesta en marcha de Madrid Central por parte del Consistorio madrileño presidido por Manuela Carmena a finales de 2018 elevó el precio de los garajes. Según cálculos de Ferrán Font, de Pisos.com, en venta, teniendo en cuenta los precios de oferta, el avance fue de un 20 por ciento. De acuerdo con Fernando Encinar, de idealista.com, ese encarecimiento de los precios que, según ha observado, no se produjo sólo en las plazas de garaje, sino también en las viviendas, tanto en compraventa como en alquiler, obedece al efecto secundario de la creación de una zona restringida al tráfico: nace un oasis urbano sin coches, seguro y sin contaminación, que atrae a la gente en busca de un ambiente más agradable para vivir, en el que, en el caso que nos ocupa, es necesaria una coartada, un garaje en propiedad o arrendado, para poder circular por ella con libertad. La tendencia de liberar al centro de las ciudades de la contaminación es global o, al menos, europea. 280 ciudades del Viejo Continente cuentan con zonas de bajas emisiones y limitaciones al tráfico de coches contaminantes. Además, es un mandato comunitario: los 28 países miembros deben entregar su estrategia a Bruselas para cumplir con el Acuerdo de París contra el cambio climático. Si el efecto en los precios inmobiliarios en Madrid ha podido ser más grande que en otros lugares del mundo, ello puede deberse a que el área a la que afecta de la capital española es muy reducida: 4,7 kilómetros cuadrados, frente a los 32 kiló-

metros cuadrados de bajas emisiones con que cuenta Ámsterdam o los 88 de Berlín. Y estos dos no son las capitales con las áreas libres de contaminación más amplias.

¿Caída de precios con el nuevo Gobierno?

La llegada de una nueva administración al Ayuntamiento de Madrid, la formada por PP, Ciudadanos y Vox, ha puesto en cuestión Madrid Central. El nuevo alcalde, José Luis Martínez-Almeida, ha anunciado que el 1 de julio se dejará de poner multas a los coches contaminantes que entren en Madrid Central, lo que supone, de facto, el fin de esa iniciativa. Aún no está aprobado, pero se teme que, de pasar los trámites en el Pleno, podría terminar enfrentando al Consistorio a litigios judiciales y multas de Bruselas: Madrid Central libró a España de que la Comisión llevara al país ante el Tribunal de Justicia de la UE.

Los deseos del nuevo Consistorio madrileño chocan con lo problemático que se presume que sería cumplirlos. Pero el mercado inmobiliario del centro de la capital, muy en particular el de los garajes, está en un momento de incertidumbre. Fernando Encinar comenta que si cuando se anunció la puesta en marcha de las restricciones al tráfico el precio de los garajes del distrito centro se disparó para alcanzar los 60.000 euros, por ejemplo, el punto y final de esta aventura que únicamente ha durado ocho meses podría llevar de vuelta ese

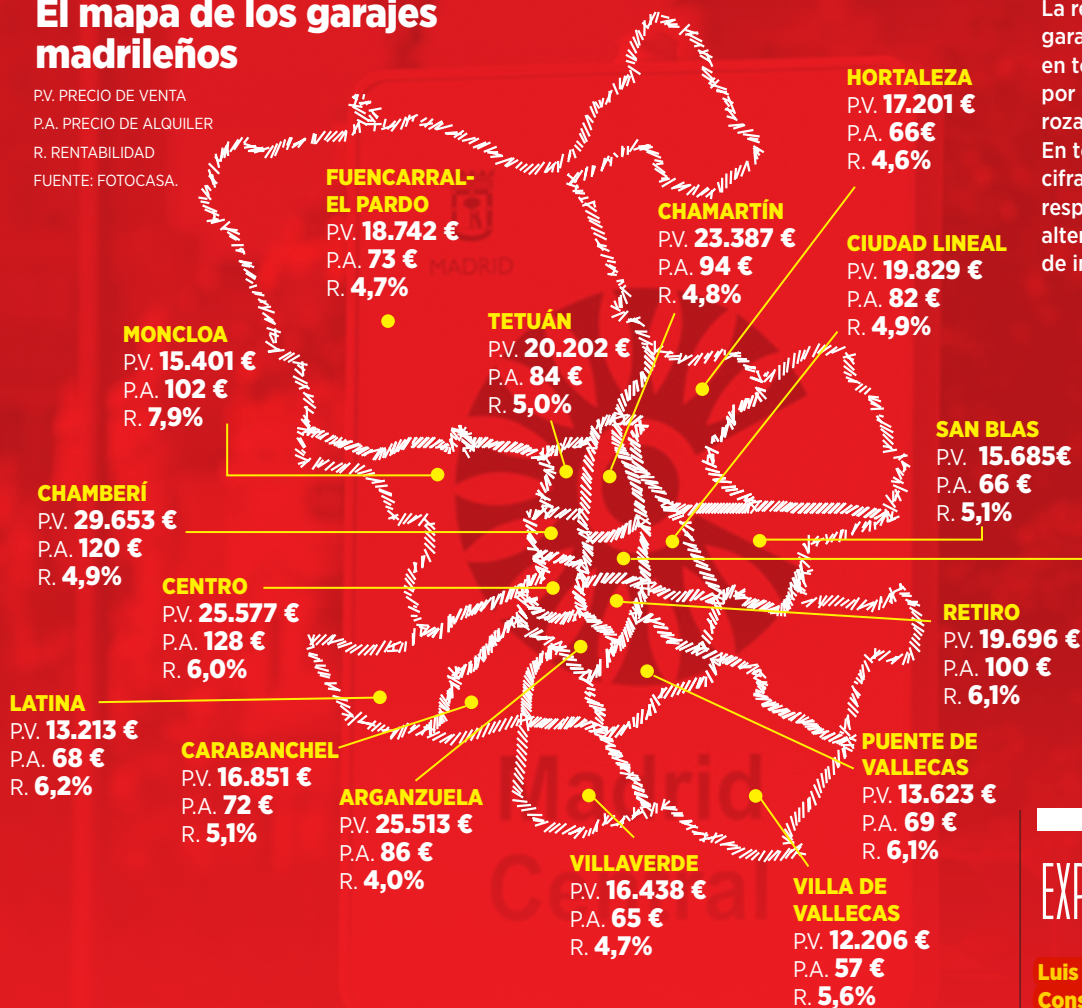
Los precios de las plazas subieron un 20 por ciento tras la entrada en vigor de la iniciativa

Los deseos del nuevo Consistorio chocan con el riesgo de litigios planteados por los ecologistas

Sigue en la página 32

El mapa de los garajes madrileños

P.V. PRECIO DE VENTA
P.A. PRECIO DE ALQUILER
R. RENTABILIDAD
FUENTE: FOTOCASA.



La rentabilidad de los garajes en Madrid supera en todos los casos el 4 por ciento y en Moncloa roza el 8 por ciento. En todos los casos son cifras muy competitivas respecto a las alternativas financieras de inversión.

Rentabilidad de los garajes por provincias

EN PORCENTAJE. FUENTE: IDEALISTA.

TOLEDO	10,8%	MADRID	7,3%	ALBACETE	6,0%
HUELVA	9,9%	CANTABRIA	7,2%	CÓRDOBA	5,9%
ALMERÍA	9,5%	ILLES BALEARS	7,1%	HUESCA	5,9%
SEVILLA	8,9%	NAVARRA	7,0%	ZARAGOZA	5,9%
MURCIA	8,4%	LUGO	7,0%	BURGOS	5,9%
CASTELLÓN	8,3%	GUADALAJARA	6,8%	GRANADA	5,8%
BARCELONA	8,3%	VALLADOLID	6,8%	CÁCERES	5,8%
CÁDIZ	8,0%	JAÉN	6,7%	ASTURIAS	5,3%
VALENCIA	7,9%	PONTEVEDRA	6,7%	ZAMORA	5,2%
ALICANTE	7,8%	GIRONA	6,6%	GIPUZKOA	5,1%
TARRAGONA	7,8%	LLEIDA	6,5%	BIZKAIA	5,0%
LEÓN	7,7%	SEGOVIA	6,4%	SALAMANCA	4,9%
S. CRUZ DE TENERIFE	7,6%	LAS PALMAS	6,4%	PALENCIA	4,1%
ÁVILA	7,5%	BADAJOS	6,3%	ARABA - ÁLAVA	3,6%
CIUDAD REAL	7,4%	LA RIOJA	6,3%	LORENSE	3,6%
MÁLAGA	7,3%	A CORUÑA	6,2%		

EXPERTOS

Luis Corral, Foro Consultores:

«Hay que hacer un estudio de mercado y muchos números para asegurarse de que la inversión en un garaje da una rentabilidad de entre el 5 y el 7 por ciento»

Daniel Lucía, ParkingYa!:

«No se volverá a los máximos de los precios del ciclo anterior, cuando un garaje costaba hasta 100.000 euros. La bonanza económica no durará lo suficiente para volver a ver esos niveles»

COYUNTURA

La rentabilidad de los garajes oscila, de media, entre el 5 y el 7 por ciento, por encima del 4 por ciento de los pisos

ALTERNATIVAS

Con capital riesgo

La pujanza de los garajes como activo invertible se demuestra en la existencia de fondos especializados en su explotación. Por ejemplo, los dos de capital riesgo de Banco Sabadell. El primero data de 2016 y tiene un tamaño de 150 millones. El último de ellos, el Parking Rotation Capital II, se lanzó el 31 de mayo con la intención de durar hasta el 31 de mayo de 2023 (con la posibilidad de ampliación de dos años más, como máximo). El producto tiene el objetivo de captar hasta 60 millones de euros para invertir en capital o en deuda de sociedades que exploten aparcamientos, para comprar activos o concesiones, y para gestionar parkings mediante la suscripción de contratos de gestión, con la condición de que renten al menos un 8 por ciento. Es un producto sólo dirigido a clientes profesionales y la inversión mínima es de 100.000 euros.



OSLO CIERRA PARKINGS PARA REDUCIR COCHES

Oslo, la capital de Noruega, para reducir el número de coches, ha optado por eliminar parkings públicos. A finales de 2018, cerró 700 espacios de aparcamiento del centro de la ciudad y los reemplazó por bancos o enganches para bicis. Los 50 que quedan son para personas discapacitadas y para empresas locales. Foto: Getty Images

Viene de la página 30

precio a los 45.000 euros. «Es posible que el incremento de la demanda esperado o ya real se repliegue y ello ocasione que la subida de los precios se revierta», coincide Ferrán Font. Los precios que aparecen en la ilustración de la página anterior son medios. En el distrito centro no es extraño encontrar los 60.000 o los 70.000 euros de los que habla Encinar o incluso precios superiores. Pero ya se están observando en las páginas web de anuncios que hay algunos, todavía pocos, que avisan de caídas que oscilan entre el 5 y el 20 por ciento.

¿Burbuja? Aún tienen recorrido

La existencia de estos precios en los lugares más céntricos de Madrid no implica, según los expertos, que los garajes, salvo en ciertas zonas recalentadas artificialmente, hayan tocado techo. De acuerdo con Ferrán Font, aún pueden tener potencial. Y, Daniel Lucía, de Pár-

kingYa!, recuerda que en los años 2009, 2010 y 2011, es decir, incluso tras el estallido de la crisis financiera, no era raro que en las mejores zonas de Madrid se vendieran plazas de garaje por entre 80.000 y 100.000 euros, cuando ahora los precios más habituales en esas mismas ubicaciones están en la mitad. No quieren decir los expertos que los precios de los inmuebles vayan a alcanzar los antiguos máximos, pero sí advierten de que la situación actual, con los garajes más caros, exige hacer cuentas para lograr rentabilidad alquilándolos. Con precios en compra más exigentes, lograr una rentabilidad atractiva y competitiva respecto a otros activos se va complicando. Aunque, en líneas generales, el rendimiento del alquiler de los garajes es más elevado en las afueras de las ciudades que en el centro y más en los municipios pequeños que en los grandes, Luis Corral, de Foro Consultores, dice que se iría al centro de la ciudad, donde hay demanda turística, residencial y más activi-

dad, lo que garantiza que la inversión es líquida. Donde se aconseja no invertir es en los grandes desarrollos urbanísticos, porque hay sobreoferta de plazas (por cada vivienda hay garaje y medio) y los precios están por los suelos, además de que el alquiler no tiene tirón. Otra cosa son los barrios tradicionales de la periferia, donde puede incluso haber escasez de aparcamientos.

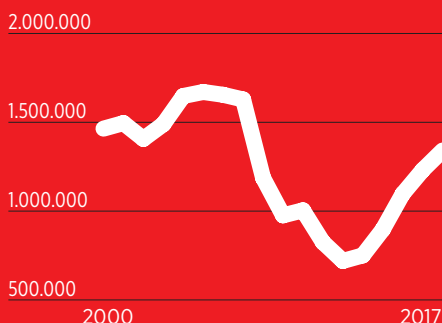
Para invertir: hacer muy bien los números

Corral insiste en que hay que hacer los números, en que hay que investigar antes de lanzarse a comprar: «Si veo que en una ubicación cualquiera se pagan 75 euros de alquiler por una plaza, o 900 euros al año, si exijo a la inversión una rentabilidad del 5 por ciento, tengo que saber que no tengo que pagar más de 18.000 euros por ese garaje», ilustra Corral. Si en el Barrio de Las Letras, en pleno Madrid Central, se llegan a pagar rentas que superan los 200 euros mensuales, o los 2.400 euros al año, el potencial comprador no debería pagar más de 48.000 euros en compra si su objetivo es una rentabilidad de ese mismo 5 por ciento. Pese a esa precaución, existe coincidencia entre los expertos en que los garajes no sólo son activos inmobiliarios rentables (con rendimientos de entre un 5 y un 7 por ciento) sino que además tienen ventajas respecto a otros. Entre estas últimas ventajas, se destacan, fundamentalmente, tres: los reducidos costes de mantenimiento, la rápida recuperación del activo en caso de impago, puesto que no es de aplicación aquí la ley de arrendamientos urbanos, así como la posibilidad de distribuir mejor el riesgo que con otro tipo de inversión inmobiliaria: en lugar de adquirir un piso de 250.000 euros, cuyo riesgo estaría asociado a la suerte de un solo inquilino, Lucía plantea la posibilidad de comprar diez plazas de garaje de 25.000 euros: «Te puede dejar de pagar un arrendatario, sí, pero no todos. Y puedes vender una plaza en caso de apuro económico. Hay gente que se va comprando una cartera de garajes a medida que va acumulando ahorros para tener un plus de ingresos en la jubilación». De hecho, los expertos consideran que el garaje es una buena alternativa para el inversor más conservador que busca rentas periódicas. Y de acuerdo con una encuesta de Casaktua, el garaje es, después de la vivienda, el activo inmobiliario favorito para invertir, por encima de los locales comerciales, los terrenos o las oficinas.  Cristina Vallejo

El final del coche: ¿el reto definitivo?

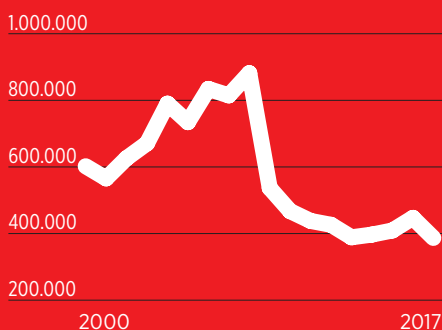
MATRICULACIONES DE TURISMOS

EN UNIDADES. FUENTE: DIRECCIÓN GRAL. TRÁFICO.



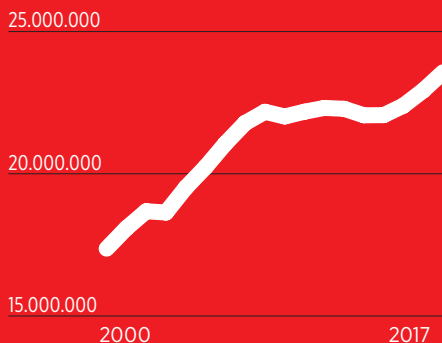
TITULARES DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN

EN UNIDADES. FUENTE: DIRECCIÓN GRAL. TRÁFICO.



PARQUE DE TURISMOS

EN UNIDADES. FUENTE: DIRECCIÓN GRAL. TRÁFICO.



Madrid Central fue un hito que trajo a España una tendencia europea: la reducción del tráfico en la almendra central de las ciudades por salud pública. Pero a la cuestión normativa se suman cambios de hábitos en lo que a la movilidad se refiere que podrían ser el principio del fin del coche como bien de consumo que quien más quien menos tiene y que obliga a contar con al menos una plaza de garaje: bicicletas o patinetes se están convirtiendo en objetos cada vez más comunes en nuestras ciudades. Aunque el coche compartido es el gran rival del coche en propiedad: ya no se quieren gastos fijos (y los asociados a los turismos son altos) y se opta por los variables asociados al uso, no a la titularidad. Ello, junto a la caída de personas que se sacan el carné de conducir y la reducción de las ventas de coches, lleva a que desde hace años se hable del 'peak car' (que recuerda al 'peak oil', el momento de máxima producción a partir del que viene el declive). Pero también hay mucho escéptico que asegura que cuando los 'millennial' forman una familia siguen comprándose un coche.