**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

# Propuesta de instalación de un BiciPark en el barrio de Canillas

*Emplazamiento preferente a estudiar: Colonia Virgen de la Esperanza*

Destinatario: Junta Municipal del Distrito de Hortaleza · Ayuntamiento de Madrid
Madrid · noviembre de 2026

## 1. Objeto de la propuesta

La presente memoria tiene por objeto solicitar al Ayuntamiento de Madrid y a la Junta Municipal del Distrito de Hortaleza que estudien y promuevan la instalación de un aparcamiento seguro para bicicletas —BiciPark— en el barrio de Canillas, proponiendo como ámbito preferente de análisis la Colonia Virgen de la Esperanza.

Fomentar el uso cotidiano de la bicicleta exige algo más que recomendar este medio de transporte: es necesario ofrecer lugares de estacionamiento seguros, accesibles y próximos a viviendas, centros educativos, equipamientos y conexiones de transporte público.

Se propone una instalación cerrada, protegida frente a robos y vandalismo, iluminada y con control de acceso, tomando como referencia el modelo BiciPARK de EMT Madrid. La capacidad inicial deberá determinarse mediante estudio de demanda; se propone analizar módulos de 25 a 50 plazas, ampliables si la utilización lo justifica.

## 2. Justificación territorial y residencial

La Colonia Virgen de la Esperanza constituye un conjunto residencial de gran dimensión dentro de Canillas. Fuentes vecinales y documentación municipal sitúan su escala en torno a 3.300 viviendas. Su configuración urbanística, con bloques y torres separados por espacios interbloques, ofrece ámbitos que pueden examinarse para localizar una instalación de movilidad de pequeño formato.

La existencia de espacios abiertos no significa, por sí sola, que estén libres o que sean de titularidad municipal. Antes de seleccionar una parcela deberán comprobarse titularidad, régimen de gestión, usos actuales, servidumbres y compatibilidad urbanística. En su caso, deberá estudiarse un acuerdo con la Cooperativa o Supracomunidad Virgen de la Esperanza.

La implantación debe preservar las zonas verdes, el arbolado, las áreas de juego y estancia, los itinerarios peatonales, la accesibilidad universal y, de manera prioritaria, los accesos de vehículos de emergencia a los portales. La Junta Municipal trató en 2012 la necesidad de garantizar esos accesos en los espacios interiores de la colonia; por ello, este requisito debe formar parte expresa del análisis técnico.

## 3. Red educativa y desplazamientos escolares

La guía municipal «Descubre Hortaleza» (2023), en el mapa de recursos correspondiente a Canillas, identifica 13 centros educativos: dos escuelas infantiles, cuatro colegios públicos, dos colegios concertados, dos institutos públicos, dos centros de educación especial y un centro de educación de personas adultas.

| Tipología | Número |
|---|---|
| Escuelas infantiles | 2 |
| Colegios públicos | 4 |
| Colegios concertados | 3 |
| Institutos públicos | 2 |
| Educación especial | 2 |
| Educación de personas adultas | 1 |
| **TOTAL** | **14** |

| Centro | Alumnos |
|---|---|
| Escuela Infantil La Gran Vía. | 77 |
| Escuela Infantil La Almudena. | 118 |
| CEIP Esperanza. | 400 |
| CEIP Garcilaso de la Vega. | 520 |
| CEIP Luis Cernuda. | 400 |
| CEIP Ramón Pérez de Ayala. | 276 |
| Colegio Santa Francisca Javier Cabrini. | 1173 |
| Colegio Santa Rosa de Lima. | 151 |
| IES Conde de Orgaz. | 890 |
| IES Francisco Tomás y Valiente. | |
| Centro de Educación Especial Araya. | 62 |
| Centro de Educación Especial Princesa Sofía. | 100 |
| CEPA Pablo Guzmán. | |
| Liceo Francés. | 3900 |
| Total | 8067 |

Un informe de movilidad elaborado en 2021 recoge 8.067 alumnos. El documento estima una concurrencia de alrededor de 12.800 personas en las horas de entrada y salida.

Un BiciPark próximo a los itinerarios cotidianos puede facilitar desplazamientos en bicicleta de estudiantes de edad adecuada, familias y personal de los centros, y contribuir a reducir viajes en automóvil en los horarios de entrada y salida. Complementaría, sin sustituir, los aparcabicis escolares y las medidas de seguridad vial.

## 4. Movilidad laboral, intermodalidad y espacio público

La utilidad del BiciPark debe contemplar expresamente los desplazamientos al trabajo. Para parte de los residentes, la bicicleta puede ser una alternativa para trayectos de corta y media distancia o un modo complementario al transporte público. Un aparcamiento cerrado permite dejar la bicicleta durante toda la jornada y reduce la barrera que supone el riesgo de robo o deterioro.

- Permite combinar bicicleta y transporte público, evitando realizar en coche todo el trayecto.
- Reduce la necesidad de buscar estacionamiento en el destino y puede hacer más previsible el tiempo de viaje.
- Disminuye la presión sobre el espacio destinado al estacionamiento de automóviles cuando sustituye viajes en coche.
- Contribuye a reducir congestión, ruido y emisiones asociadas al tráfico motorizado.

La propuesta se alinea con los objetivos municipales de favorecer la movilidad activa, la intermodalidad y la reducción del impacto ambiental del transporte. Para que esos objetivos se materialicen en los barrios, deben acompañarse de infraestructuras de proximidad.

## 5. Estacionamiento regulado y evolución de las plazas

El Ayuntamiento publica un conjunto de datos abiertos del SER con el número de plazas por calle y tipología, con cobertura histórica desde 2015 y actualización trimestral.

No se incorpora una cifra de plazas SER eliminadas en Canillas porque no se ha podido verificar una serie histórica desglosada y comparable para el barrio. Tampoco sería correcto trasladar automáticamente a Canillas la evolución agregada de Madrid: la variación de plazas azules, verdes y de otros tipos puede ser distinta según el ámbito.

Se solicita que los servicios municipales incorporen al expediente un cuadro comparativo de las plazas SER y del estacionamiento en superficie de Canillas, por calle y tipología, con referencia al menos a 2015, 2020, 2024 y último dato disponible. Deberán distinguirse plazas SER, plazas libres, reservadas, carga y descarga y plazas suprimidas o transformadas por actuaciones urbanísticas.

El BiciPark se plantea como medida de diversificación de la movilidad y uso más eficiente del espacio público, no como una afirmación de que todas las plazas SER estén disminuyendo.

## 6. Estimación económica y ambiental

Para ilustrar el beneficio potencial se plantea un escenario de sustitución de desplazamientos laborales en automóvil por bicicleta. No constituye una previsión de demanda ni una garantía de uso: los resultados dependerán de cuántas personas utilicen realmente la instalación y de qué desplazamientos sustituyan.

### 6.1. Hipótesis de cálculo

- Distancia sustituida: 10 km diarios (5 km de ida y 5 km de vuelta).
- Días de desplazamiento al año: 220; kilometraje sustituido: 2.200 km por usuario y año.
- Consumo de referencia: turismo gasolina 6,5 l/100 km; turismo diésel 5,5 l/100 km.

- Precios ilustrativos: gasolina 1,59 €/l y diésel 1,82 €/l. No son una cotización oficial ni una predicción de precios.
- Factores de emisiones directas usados: 2,131 kg $CO_2$/l para gasolina y 2,518 kg $CO_2$/l para gasóleo.

Con estas hipótesis, el ahorro de combustible se sitúa aproximadamente entre 220 y 227 euros por usuario y año. Las emisiones directas evitadas se estiman en unos 305 kg de $CO_2$ por usuario y año. No se incluyen emisiones del ciclo de vida del vehículo ni otros contaminantes.

| Usuarios habituales | Ahorro anual combustible | $CO_2$ directo evitado/año |
|---|---|---|
| 10 | 2.200–2.270 € | 3,05 t |
| 25 | 5.500–5.675 € | 7,62 t |
| 50 | 11.000–11.350 € | 15,24 t |
| 100 | 22.000–22.700 € | 30,47 t |

Los cálculos suponen que cada usuario sustituye íntegramente ese trayecto diario en coche durante 220 días. Si ya viajaba en transporte público, caminando o en bicicleta, no se produce el ahorro aquí estimado. El ahorro real podría ser mayor si se consideran mantenimiento, desgaste, aparcamiento y otros gastos, pero no se cuantifican por falta de datos individuales.

### 6.2. Tiempo y calidad de vida

No se asigna una cifra fija de minutos ahorrados, porque depende del origen, destino, pendientes, infraestructura ciclista y congestión de cada recorrido. La bicicleta puede evitar el tiempo de búsqueda de aparcamiento y ofrecer tiempos más previsibles en determinados trayectos urbanos. También favorece la actividad física cotidiana y reduce ruido y ocupación del espacio viario.

## 7. Propuesta de emplazamiento en la Colonia Virgen de la Esperanza

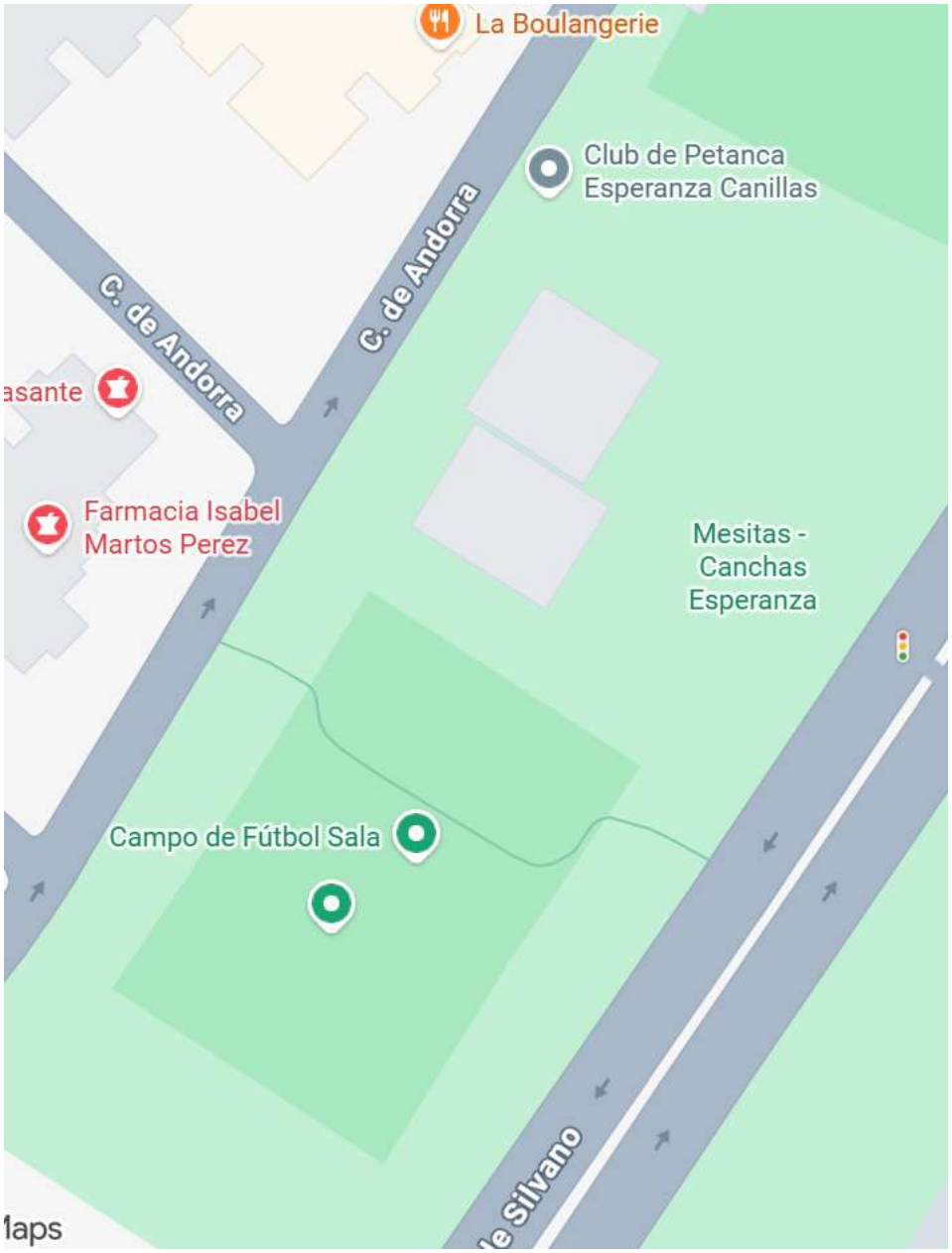
Se propone que la Colonia Virgen de la Esperanza sea el ámbito preferente para el estudio, en concreto, se propone la parcela donde se ubica la cancha Mesitas Esperanza, localizada en la calle Silvano nº. 65. La selección deberá priorizar superficies ya pavimentadas o espacios residuales sin función esencial, evitando ocupar zonas verdes o espacios de convivencia.

Se solicita inspeccionar los espacios interbloques y las superficies próximas a los principales itinerarios peatonales y conexiones de transporte. La visita deberá identificar al menos dos alternativas, con plano, fotografías, superficie disponible, titularidad, régimen de mantenimiento y accesibilidad.

Deben tenerse en cuenta antecedentes de actuaciones participativas municipales: la parcela entre Andorra 43 y 77 fue considerada demasiado pequeña para el parque integrado solicitado; y el espacio entre Alcorisa 2 y Carretera de Canillas 98 recibió actuaciones de mejora de zonas infantil, deportiva y de mayores. No se proponen, por tanto, como solares vacíos ni como emplazamientos automáticamente disponibles.

La ubicación definitiva deberá cumplir estas condiciones:

- Titularidad municipal o disponibilidad acreditada mediante autorización o convenio con la entidad titular.
- Acceso cómodo desde la vía pública, con itinerario accesible y sin interferir con recorridos peatonales.
- Respeto de zonas verdes, arbolado, juegos infantiles, espacios de estancia y usos vecinales.
- Garantía de acceso de bomberos, ambulancias y demás vehículos de emergencia a todos los portales.
- Iluminación, visibilidad, seguridad y posibilidad de conexión eléctrica y de comunicaciones si el sistema lo requiere.
- Proximidad razonable a viviendas, centros educativos, equipamientos y transporte público.



## 8. Características funcionales solicitadas

- Recinto cerrado y control de acceso individualizado.
- Anclajes seguros para bicicletas convencionales y, si el diseño lo permite, bicicletas eléctricas.
- Iluminación y medidas de seguridad o videovigilancia conforme a la normativa aplicable.
- Protección frente a la lluvia y las inclemencias meteorológicas.
- Accesibilidad y facilidad de uso, con información clara sobre tarifas y condiciones.
- Posibilidad de ampliación modular si la demanda lo aconseja.

Se toma como referencia funcional el servicio BiciPARK de EMT Madrid, que describe sus instalaciones como recintos cerrados, con control de acceso, vigilancia y disponibilidad continua. La configuración concreta deberá adaptarse al emplazamiento y al modelo de gestión municipal.

## 9. Solicitudes a la Junta Municipal y al Ayuntamiento

Por todo lo expuesto, se solicita:

1. Que se admita esta propuesta y se impulse un estudio de viabilidad para instalar un BiciPark en Canillas, tomando la Colonia Virgen de la Esperanza como ámbito preferente.
2. Que los servicios técnicos realicen una visita de inspección y propongan al menos dos posibles emplazamientos, con plano, fotografías, medición de superficie y análisis de titularidad.
3. Que se verifique expresamente que la solución no afecta a zonas verdes, accesibilidad, convivencia vecinal ni accesos de emergencia.
4. Que se estudie, cuando sea necesario, un acuerdo de colaboración con la Cooperativa o Supracomunidad Virgen de la Esperanza.
5. Que se facilite el inventario histórico de plazas SER y de estacionamiento en superficie de Canillas, desglosado por calles y tipologías.
6. Que se evalúe una capacidad inicial orientativa de 25 a 50 bicicletas, con posibilidad de ampliación según la demanda.
7. Que se valore la financiación, ejecución y gestión municipal de la instalación, incluyendo su integración con la red ciclista y el transporte público.

## 10. Conclusión

La instalación de un BiciPark en Canillas permitiría convertir el fomento de la bicicleta en una alternativa cotidiana y práctica para desplazamientos escolares, laborales y de conexión con el transporte público. La Colonia Virgen de la Esperanza reúne una escala residencial y una configuración urbana que justifican estudiar allí un emplazamiento, siempre con respeto a los usos existentes, la titularidad del suelo y las condiciones de seguridad.

La actuación beneficiaría directamente a quienes utilicen la instalación y, de forma indirecta, al conjunto del barrio, al contribuir a reducir viajes en automóvil, consumo de combustible, emisiones, ruido y presión sobre el espacio destinado al estacionamiento.

**Por todo ello, se solicita que la Junta Municipal de Hortaleza impulse el estudio y la implantación de esta infraestructura de movilidad sostenible.**

### Fuentes y referencias documentales


- Ayuntamiento de Madrid. Descubre Hortaleza (2023), apartado Canillas, pp. 28–29. https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/DistritoHortaleza/DESCUBRE%20HORTALEZA_2023.pdf
- AMPA CEIP Ramón Pérez de Ayala. Informe de movilidad de tres centros de Canillas (2021). https://www.amparamonperezayala.org/wp-content/uploads/2021/04/20210419-Informe_Movilidad_ceipRamonPerezAyala_ceipGarcilaso_eeiAlmudena-rev0.pdf
- Ayuntamiento de Madrid. Datos Abiertos: SER, calles y número de plazas. https://datos.madrid.es/dataset/218228-0-ser-calles
- Pleno de la Junta Municipal de Hortaleza, acta de 13 de junio de 2012. https://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/JuntaDistritos/ActasHortaleza/2012/ActaHort.13-06-2012.pdf
- Decide Madrid. Proyecto 15395: parcela entre Andorra 43 y 77. https://decide.madrid.es/presupuestos/presupuestos-participativos-2019/proyecto/15395
- Decide Madrid. Proyecto 15437: espacio entre Alcorisa 2 y Carretera de Canillas 98. https://decide.madrid.es/presupuestos/presupuestos-participativos-2019/proyecto/15437
- EMT Madrid. Información oficial del servicio BiciPARK. https://www.emtmadrid.es/Aparcamientos/Bicipark/Quees
- Hortaleza Periódico Vecinal. Información sobre la Colonia Esperanza y sus aproximadamente 3.330 viviendas (2018). https://www.periodicohortaleza.org/colonia-esperanza-el-barrio-que-autogestiona-su-calefaccion/