

Grúa municipal, ¿son razonables las tasas de retirada de un vehículo?

En una ciudad como Barcelona, la grúa municipal retiró una media diaria de 280 vehículos mal estacionados en la vía pública en 2012.



Foto: Michael Kappel

Así, un número equivalente de ciudadanos tuvo que enfrentarse a la poco agradable situación de recibir una multa de aparcamiento y, adicionalmente, satisfacer las tasas municipales vigentes por la retirada del vehículo, concretamente 147,69 euros, más, eventualmente, un recargo de 19,86 euros por cada día de más de permanencia en el depósito municipal.

En términos globales, y contando sólo las tasas de retirada del vehículo, casi 15 millones de euros que fueron a las arcas municipales desde los bolsillos de los ciudadanos. ¿Afán recaudador o compensación razonable por la falta de disciplina vial en materia de aparcamiento? En las siguientes líneas intentaremos establecer algunas comparaciones con distintas ciudades españolas y europeas y también contrastar las tasas municipales con los costes operativos del servicio, para averiguar el componente de política pública que incorporan estas tasas.

Es indudable que la retirada de un vehículo por parte de las autoridades municipales responde a la necesidad de mantener una disciplina vial en términos de aparcamiento,

pues a menudo los ciudadanos aparcamos en sitios no autorizados, como zonas de carga y descarga, plazas reservadas a personas con discapacidad, lugares donde está prohibido aparcar o espacios donde se entorpece la normal circulación de vehículos o peatones.

No se trata tanto de poner sobre la mesa si las restricciones al aparcamiento en las grandes ciudades son las que deberían ser y si deberían ser las mismas a todas horas o todos los días de la semana, sino simplemente partir de la situación actual dándola como el marco real sobre el que se aplica la disciplina viaria. Es cierto que parte de las retiradas de la vía se producen en tesituras que aunque sea legales, no parecen, principalmente para el ciudadano que ha sufrido la retirada de su vehículo, totalmente justificables. Pero esto es harina de otro costal.

La actividad de la grúa municipal en Barcelona

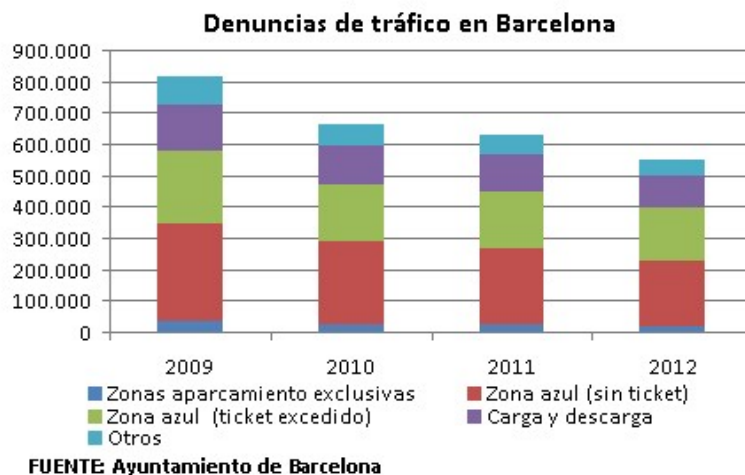
Lo que sí es cierto es que la actividad de la grúa municipal en Barcelona ha ido disminuyendo en los últimos años. De los más de 130.000 vehículos retirados de la vía pública el año 2007, se ha pasado a 102.571 levantados en 2012, o sea, un 23,6% menos.



Este descenso es, sin duda, positivo y puede obedecer a circunstancias varias. En primer lugar, y con toda certeza, es el reflejo de la adaptación del conductor a la dura realidad. El efecto garrote es indiscutible y las conductas de los ciudadanos cambian

para evitar un castigo severo como el de la grúa, dada la situación de crisis y merma de rentas salariales de gran parte de la población.

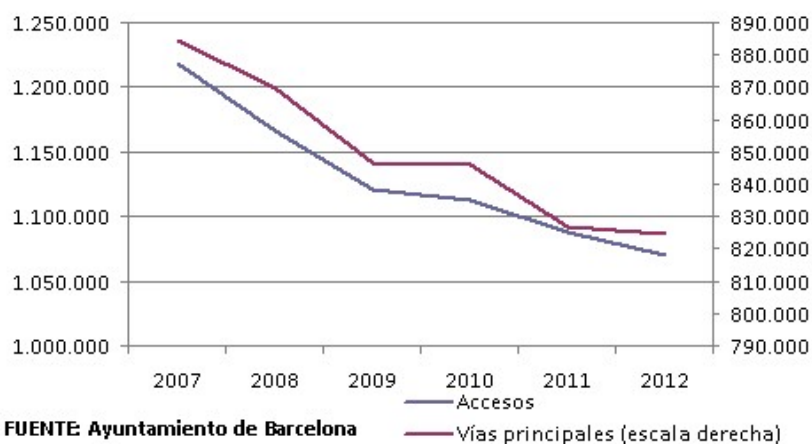
Esta hipótesis quedaría fundamentada también por los datos de sanciones impuestas por la policía municipal barcelonesa (y los vigilantes de zonas reguladas) que muestran un descenso sostenido en los últimos años. En efecto, el número total de denuncias efectuadas ha caído en 2012 hasta las 547.947 desde las más de 830.000 impuestas en 2009. A destacar, sobre todo, las impuestas por aparcar en zonas reservadas (-53,1%) y las correspondientes al estacionamiento en zonas de carga y descarga (-32%, 6%).



Además, este descenso de las multas y la retirada de vehículos por parte de la grúa municipal puede obedecer también al contexto de crisis económica, que ha hecho reducir la movilidad con vehículo privado en las zonas urbanas, por lo que este descenso también tiene un componente coyuntural importante. Datos del Ayuntamiento de Barcelona relativas al periodo 2007-2012 señalan una caída del tráfico en los accesos a Barcelona superior al 12% y en las vías principales de casi un 7%.

El transporte en vehículo privado nota la crisis

IMD del tráfico en Barcelona



Desde esta perspectiva, parece que la disminución del tráfico es claramente inferior a la registrada por las actuaciones de la grúa y por las denuncias, lo que haría pensar en una mejora del cumplimiento de las ordenanzas en materia de aparcamiento, lo que también es coherente con la mayor precaución ciudadana ante la posibilidad de una sanción, dada la caída de las rentas familiares.

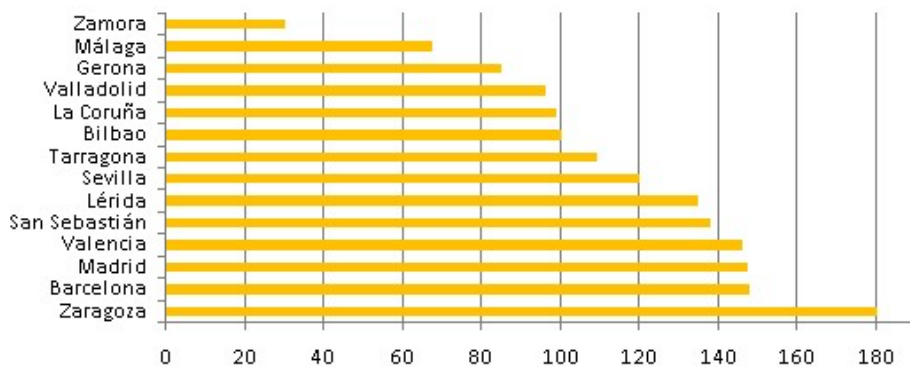
El precio de la grúa difiere notablemente en cada municipio

El precio de la grúa no muestra ningún tipo de homogeneidad entre las distintas ciudades españolas y europeas. Un paseo por diferentes ciudades españolas muestra como la tasa por la retirada del vehículo, sin incluir la multa correspondiente, puede costarle a un ciudadano desde los 180 euros que actualmente se deben pagar en Zaragoza hasta los 30 que se pagan en Zamora, o sea, seis veces más.

Las tasas por el servicio de grúa municipal en España son más elevadas en las ciudades de mayor dimensión, aunque también existen excepciones. A parte de Zaragoza, la ciudad con el precio más elevado de España, se observa como Barcelona, Madrid y Valencia se mueven en una franja muy similar, mientras que otras ciudades importantes como Sevilla, Bilbao, La Coruña y Málaga tienen tasas sensiblemente más bajas sin motivos aparentes.

Tasa grúa municipal en ciudades españolas

Tarifas retirada 2013. Euros

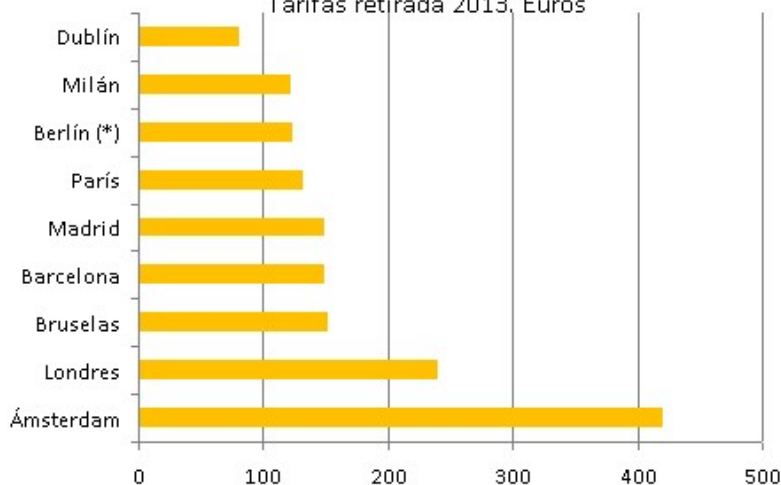


FUENTE: OCU y elaboración propia

Muy sensibles son también las diferencias en Europa. Mientras en Ámsterdam la tasa por la retirada del vehículo puede llegar a los 419 euros por servicio y en Londres superar los 238, en otras ciudades importantes como París o Berlín los precios son claramente inferiores a los que se aplican en las dos principales ciudades españolas. Un caso aparte es el de Milán, donde la tasa aplicada por la retirada del vehículo depende de la hora o del día de la semana. Así, por ejemplo, una retirada diurna queda en 92,8 euros, mientras que la nocturna o festiva pasa a 120,66. En este caso, se intuye una cierta adecuación de la tarifa al coste del servicio, lo que no aparece en otras ciudades.

Tasa grúa municipal en las principales ciudades europeas

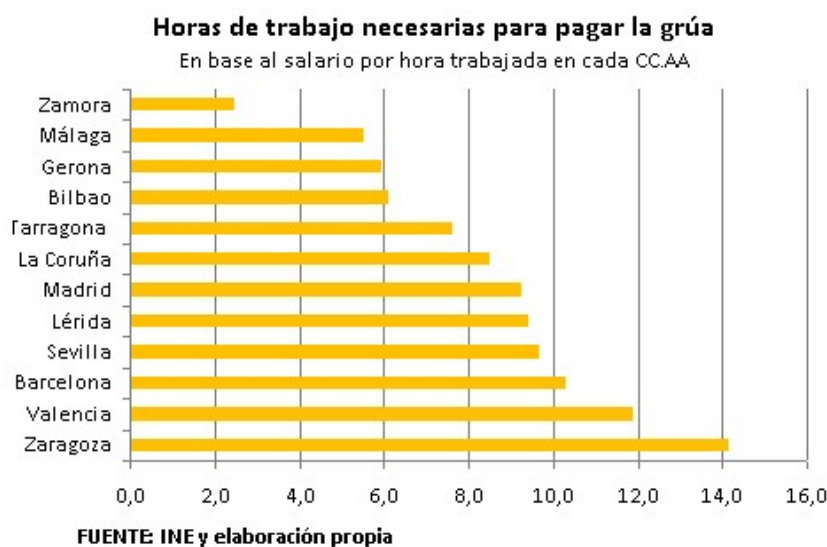
Tarifas retirada 2013. Euros



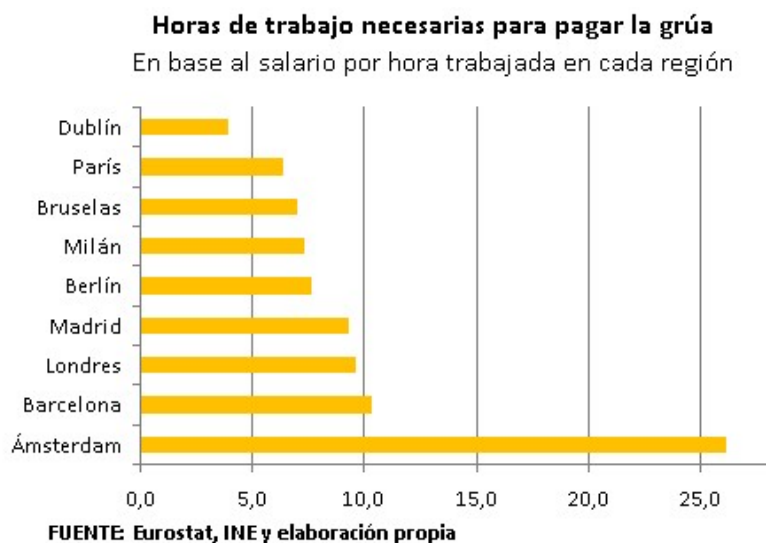
NOTA: Tarifa más representativa

FUENTE: Elaboración propia a partir de las webs municipales

Estas diferencias nominales entre las tasas en las diferentes ciudades españolas y europeas varían sustancialmente si tenemos en cuenta el nivel de renta relativo de sus habitantes. A escala española, y tomando como referencia el salario percibido por hora efectiva trabajada en las distintas comunidades autónomas, se observa que mientras un ciudadano de Zamora tiene suficiente con 2,4 horas de trabajo para pagar la retirada del vehículo, para uno de Zaragoza puede suponer más de 14 horas.



En el ámbito europeo, y tomando como referencia el salario medio por hora en cada una de las regiones consideradas, destaca principalmente el caso de Amsterdam, ciudad donde se necesitan 26 horas de trabajo para pagar la grúa. La segunda ciudad más cara es Barcelona, que con 10,3 horas de salario supera ampliamente los costes relativos para un ciudadano de París (6,3 horas) o Milán y Berlín (7,3 horas en ambos casos). En el caso de Milán se tiene en cuenta la tarifa nocturna o festiva y en el de Berlín la más habitual. En el caso alemán, el sistema es complejo y la tasa depende del órgano que retira el vehículo (policía, policía de barrio o entidad metropolitana) y también de la fase en que se encuentra el proceso de retirada del vehículo (retirada total, inicio de maniobras, no retirada por aparición del conductor).



El precio de la grúa es eminentemente el resultado de una política pública

La comparación de las tasas aplicadas por los distintos municipios, como se ve, sugiere que su fijación depende de factores eminentemente ligados a las políticas de movilidad y disciplina vial que cada municipio decida emprender, más allá de consideraciones vinculadas al coste del servicio o al nivel de renta relativa de los ciudadanos.

En el caso español, el coste medio estimado de un servicio urbano de retirada de grúa en el sector privado se puede situar en torno a los 45 euros, teniendo en cuenta todos los costes directos operativos del servicio, es decir, el personal que opera la grúa, el trámite administrativo vinculado a la operación y los costes directos vinculados al vehículo incluyendo amortización, mantenimiento y funcionamiento. Esta cifra es sustancialmente inferior a las tasas aplicadas a las grandes ciudades españolas por la retirada del vehículo, lo que sugiere que hay un importante margen de maniobra para absorber no sólo los beneficios de la empresa concesionaria, sino también todos aquellos costes derivados de la gestión de un depósito municipal.

Por otro lado, las notabilísimas diferencias constatadas en el esfuerzo personal necesario para atender el pago del servicio de la grúa en el ámbito europeo, también pone sobre la mesa la cuestión de hacer unas tarifas más acordes con la realidad socioeconómica y laboral del país.

Es un hecho indiscutible que, a pesar de la crisis, el ciudadano ha manifestado un respeto más intenso con la normativa vial. Ha bajado el número de denuncias y no sólo por la menor movilidad. Una de las causas de este descenso es la voluntad de evitar el castigo económico severo (y también el trastorno emocional) que supone rescatar un vehículo del depósito, y probablemente la magnitud de la tasa ha estimulado la reacción positiva de los conductores. Ahora quizá sería el momento de dejar a otro lado el fuerte garrote y apostar por la zanahoria como herramienta de política pública para mantener la disciplina vial y seguir mejorando las condiciones de la movilidad. Y es que los precios del servicio de grúa municipal parecen desacompañados con los tiempos que vivimos.