

Grua municipal, són raonables les taxes de retirada d'un vehicle?

En una ciutat com Barcelona, la grua municipal va retirar una mitjana diària de 280 vehicles mal estacionats a la via pública l'any 2012.



Foto: Michael Kappel

Un nombre equivalent de ciutadans va haver-se d'enfrontar, doncs, a la no gens agradable situació de rebre una multa d'aparcament i, addicionalment, satisfer les taxes municipals vigents per retirar el vehicle, concretament 147,69 euros, més, eventualment, un recàrrec de 19,86 euros per cada dia de més de permanència al dipòsit municipal.

En termes globals, i comptant només les taxes de retirada del vehicle, prop de 15 milions d'euros que van anar a parar a les arques municipals des de la butxaca dels ciutadans. Afany recaptador o compensació raonable per la manca de disciplina viària en matèria d'aparcament? A les següents línies intentarem establir algunes comparacions amb diferents ciutats espanyoles i europees i també contrastar les taxes municipals amb els costos operatius del servei per esbrinar el component de política pública que incorporen aquestes taxes.

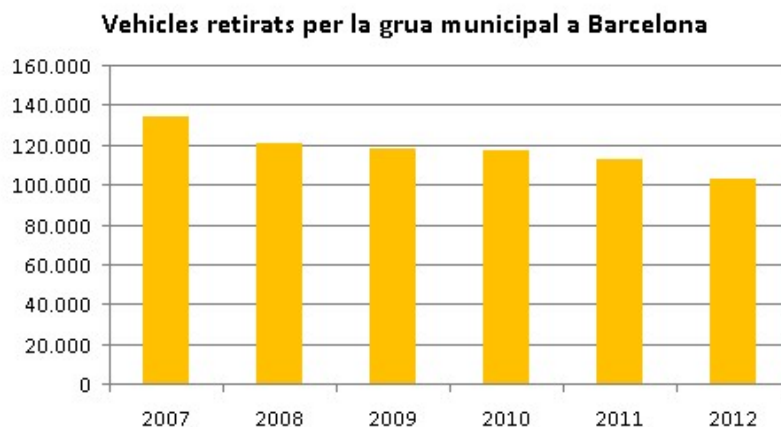
És indubtable que la retirada d'un vehicle per part de les autoritats municipals respon a la necessitat de mantenir una disciplina viària en termes d'aparcament atès que,

sovint, els ciutadans aparcuem en llocs no autoritzats, com poden ser zones de càrrega i descàrrega, places reservades a persones amb discapacitat, llocs on està prohibit aparcar o bé espais on s'entorpeix la circulació normal de vehicles o vianants.

No es tracta tant de posar sobre la taula si les restriccions a l'aparcament a les grans ciutats són les que haurien de ser i si haurien de ser les mateixes totes les hores del dia o tots els dies de la setmana, sinó simplement partir de la situació actual donant-la com el marc real sobre el qual s'aplica la disciplina viària. És cert que part de les retirades de la via es produeixen en tessitures que si bé són legals, no semblen, sobretot a ulls del ciutadà que ha patit la retirada del seu vehicle, totalment justificables. Però això són figures d'un altre paner.

L'activitat de la grua municipal a Barcelona

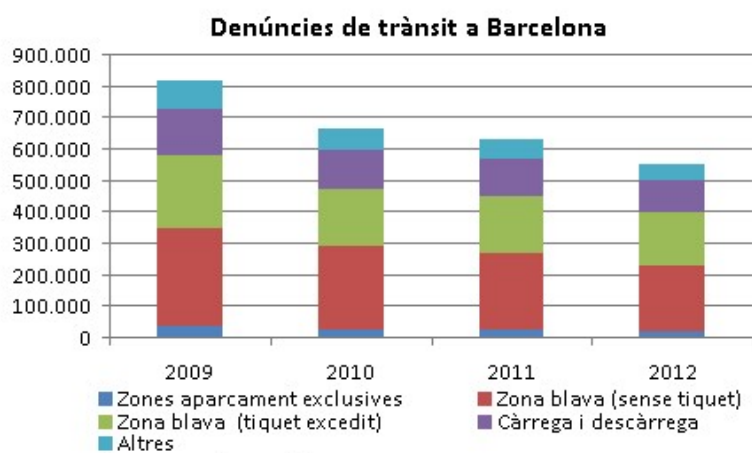
El que sí que és cert és que l'activitat de la grua municipal a Barcelona ha anat disminuint els darrers anys. Dels més de 130.000 vehicles retirats de la via pública l'any 2007, s'ha passat als 102.571 aixecats l'any 2012, és a dir, un 23,6% menys.



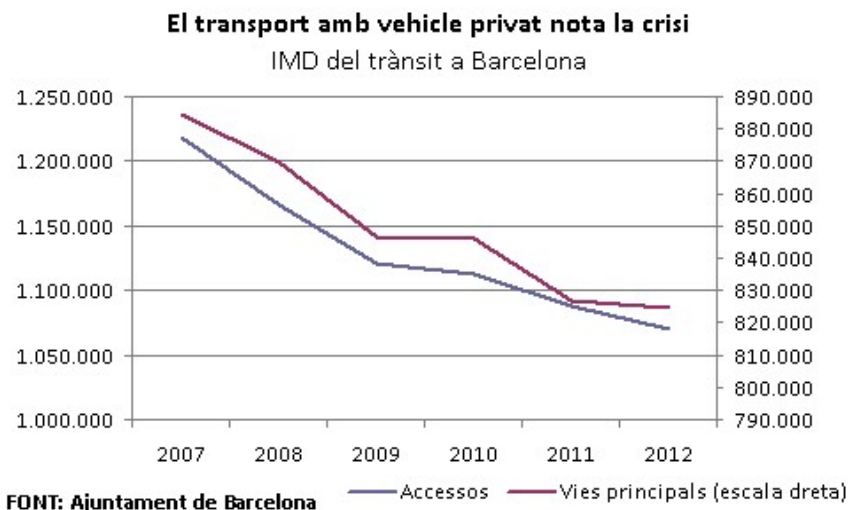
FONT: Ajuntament de Barcelona

Aquest descens és, sens dubte, positiu i pot obeir a circumstàncies molt diverses. En primer lloc, i amb tota certesa, és el reflex de l'adaptació del conductor a la dura realitat. L'efecte garrot és indiscutible i les conductes dels ciutadans canvien per evitar un càstig sever com és el de la grua en l'actualitat, atesa la situació de crisi i minva de rendes salarials de gran part de la població.

Aquesta hipòtesi quedaria fonamentada també per les dades de sancions imposades per la policia municipal barcelonina (i pels vigilants de zones regulades) que mostren un descens sostingut els darrers anys. En efecte, el nombre total de denúncies efectuades ha caigut l'any 2012 fins a les 547.947 des de les més de 830.000 imposades l'any 2009. A destacar, sobretot, les imposades per aparcar a zones reservades (-53,1%) i les corresponents a l'estacionament en zones de càrrega i descàrrega (-32%,6%).



A més, aquest descens de les multes i de la retirada de vehicles per part de la grua municipal pot obeir també al context de crisi econòmica, que ha fet disminuir la mobilitat amb vehicle privat a les zones urbanes, per la qual cosa aquest descens també té un component conjuntural important. Dades de l'Ajuntament de Barcelona relatives al període 2007-2012 assenyalen una caiguda del trànsit als accessos a Barcelona superior al 12% i a les vies principals de gairebé un 7%.

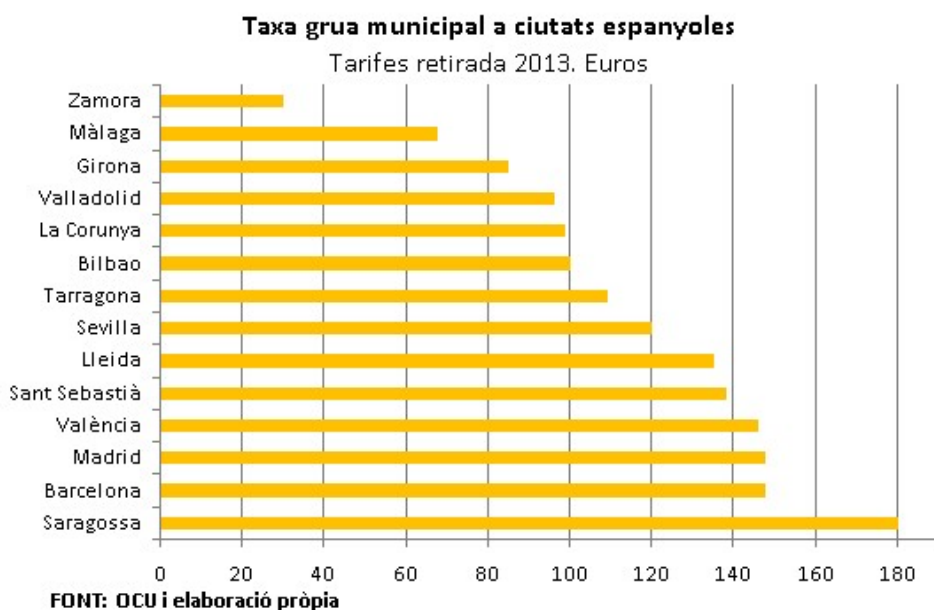


Des d'aquesta perspectiva, sembla que la disminució del trànsit és clarament inferior a la registrada per les actuacions de la grua i per les denúncies, la qual cosa faria pensar en una millora del compliment de les ordenances en matèria d'aparcament, fet també coherent amb la major precaució ciutadana davant la possibilitat d'una sanció, atesa la caiguda de les rendes familiars.

El preu de la grua difereix notablement a cada municipi

El preu de la grua no mostra cap mena d'homogeneïtat entre les diferents ciutats espanyoles i europees. Un passeig per diferents ciutats espanyoles mostra com la taxa per la retirada del vehicle, sense incloure la multa corresponent, pot costar-li a un ciutadà des dels 180 euros que actualment s'han de pagar a Saragossa fins als 30 que es paguen a Zamora, és a dir, sis vegades més.

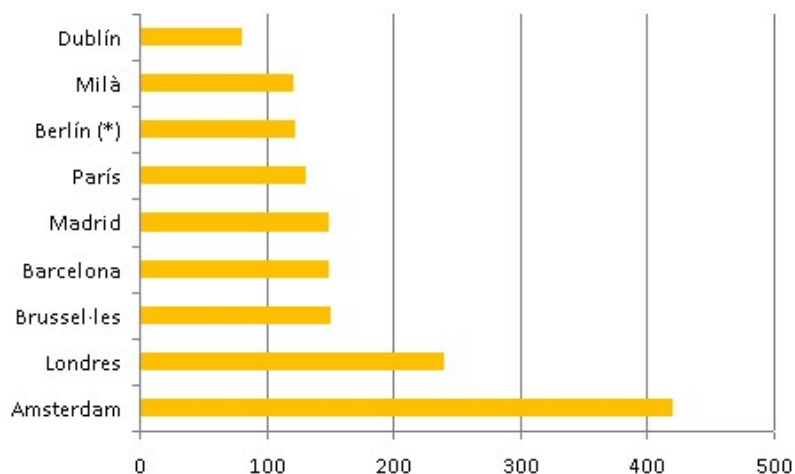
Les taxes pel servei de grua municipal a Espanya són més elevades a les ciutats de més dimensió, per bé que també hi ha excepcions. Deixant de banda Saragossa, la ciutat amb el preu més elevat d'Espanya, s'observa com Barcelona, Madrid i València es mouen en una franja molt similar, mentre que altres ciutats importants com Sevilla, Bilbao, la Corunya i Màlaga tenen taxes sensiblement més baixes sense motius aparents.



Molt sensibles són també les diferències a Europa. Mentre a Amsterdam la taxa per la retirada del vehicle pot arribar als 419 euros per servei i a Londres superar els 238, en altres ciutats importants com París o Berlín els preus són clarament inferiors als que s'apliquen a les dues principals ciutats espanyoles. Un cas a part és el de Milà, on la taxa aplicada per la retirada del vehicle depèn de l'hora o del dia de la setmana. Així, per exemple, una retirada diürna queda en 92,8 euros, mentre que la nocturna o festiva passa als 120,66. En aquest cas, s'intueix una certa adequació de la tarifa al cost del servei, fet que no apareix en altres ciutats.

Taxa grua municipal a les principals ciutats europees

Tarifas retirada 2013. Euros



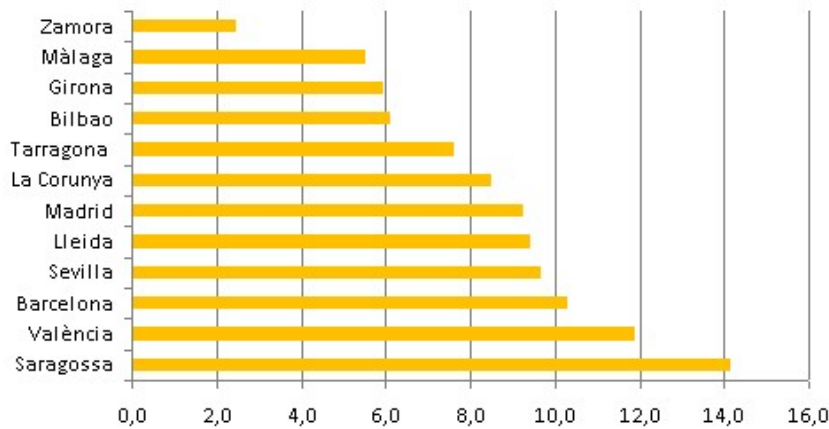
NOTA: Tarifa més representativa

FONT: Elaboració pròpia a partir dels webs municipals

Aquestes diferències nominals entre les taxes a les diferents ciutats espanyoles i europees varien substancialment si tenim en compte el nivell de renda relatiu dels seus habitants. A escala espanyola, i prenent com a referència el salari percebut per hora efectiva treballada a les diferents comunitats autònomes, es pot veure que mentre un ciutadà de Zamora en té prou amb 2,4 hores de feina per pagar la retirada del vehicle, a Saragossa n'hi pot suposar més de 14.

Hores de feina necessàries per pagar la grua

En base al salari per hora treballada en cada CC.AA

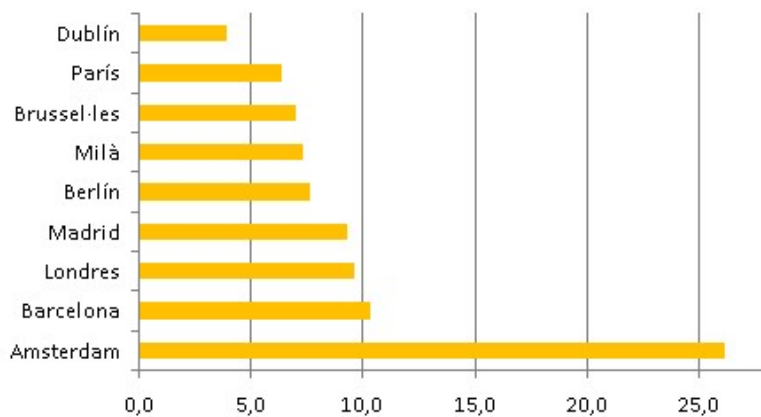


FONT: INE i elaboració pròpia

En l'àmbit europeu, i prenent com a referència el salari mitjà per hora a cadascuna de les regions considerades, destaca sobretot el cas d'Amsterdam, ciutat on es necessiten 26 hores de feina per pagar la grua. La segona ciutat més cara és Barcelona, que amb 10,3 hores de salari supera àmpliament els costos relatius per a un ciutadà de París (6,3 hores) o Milà i Berlín (7,3 hores en ambdós casos). En el cas de Milà es té en compte la tarifa nocturna o festiva i en el de Berlín la més habitual. En el cas alemany, el sistema és complex i la taxa depèn de l'òrgan que retira el vehicle (policia, policia de barri o entitat metropolitana) i també de la fase en què es troba el procés de retirada del vehicle (retirada total, inici de maniobres, no retirada per aparició del conductor).

Hores de feina necessàries per pagar la grua

En base al salari per hora treballada a cada regió



FONT: Eurostat, INE i elaboració pròpia

El preu de la grua és eminentment el resultat d'una política pública

La comparació de les taxes aplicades pels diferents municipis, com s'ha vist, suggereix que la seva fixació depèn de factors eminentment lligats a les polítiques de mobilitat i disciplina viària que cada municipi decideixi emprendre, més enllà de consideracions vinculades al cost del servei o al nivell de renda relativa dels ciutadans.

En el cas espanyol, el cost mitjà estimat d'un servei urbà de retirada de grua en el sector privat es pot situar al voltant dels 45 euros, tenint en compte tots els costos directes operatius del servei, és a dir, el personal que opera la grua, el tràmit administratiu vinculat a l'operació i els costos directes vinculats al vehicle incloent amortització, manteniment i funcionament. Aquesta xifra és substancialment inferior a les taxes aplicades a les grans ciutats espanyoles per la retirada del vehicle, la qual cosa suggereix que hi ha un important marge de maniobra per absorbir no tan sols els beneficis de l'empresa concessionària, sinó també tots aquells costos derivats de la gestió d'un dipòsit municipal.

D'altra banda, les notabilíssimes diferències constatades en l'esforç personal necessari per atendre el pagament del servei de la grua en l'àmbit europeu, també posa sobre la taula la qüestió de fer unes tarifes més concordants amb la realitat socioeconòmica i laboral del país.

És un fet indiscutible que, malgrat la crisi, el ciutadà ha manifestat un respecte més intens amb la normativa viària. Ha baixat el nombre de denúncies i no només per la menor mobilitat. Una de les causes d'aquest descens és la voluntat d'evitar el càstig econòmic sever (i també el trasbals emocional) que suposa rescatar un vehicle del dipòsit, i probablement la magnitud de la taxa ha estimulat la reacció positiva dels conductors. Ara potser seria el moment de deixar de banda el fort garrot i apostar per la pastanaga com a eina de política pública per mantenir la disciplina viària i seguir millorant les condicions de la mobilitat. I és que els preus del servei de grua municipal semblen descompassats amb els temps que corren.