

Gestión del aparcamiento: un instrumento de política de movilidad a reconsiderar

La disponibilidad de aparcamiento tiene una influencia decisiva en el medio de transporte seleccionado por un ciudadano para sus desplazamientos. Tanto la disponibilidad en origen como la accesibilidad en destino determinan los patrones de conducta de los ciudadanos en su movilidad cotidiana.

El grado de accesibilidad al aparcamiento en origen puede llegar incluso a determinar la decisión de poseer un automóvil de turismo en muchos habitantes de aglomeraciones urbanas. En efecto, precios muy elevados en el centro de las ciudades pueden decantar los ciudadanos para prescindir de un vehículo o utilizarlo de otra manera.

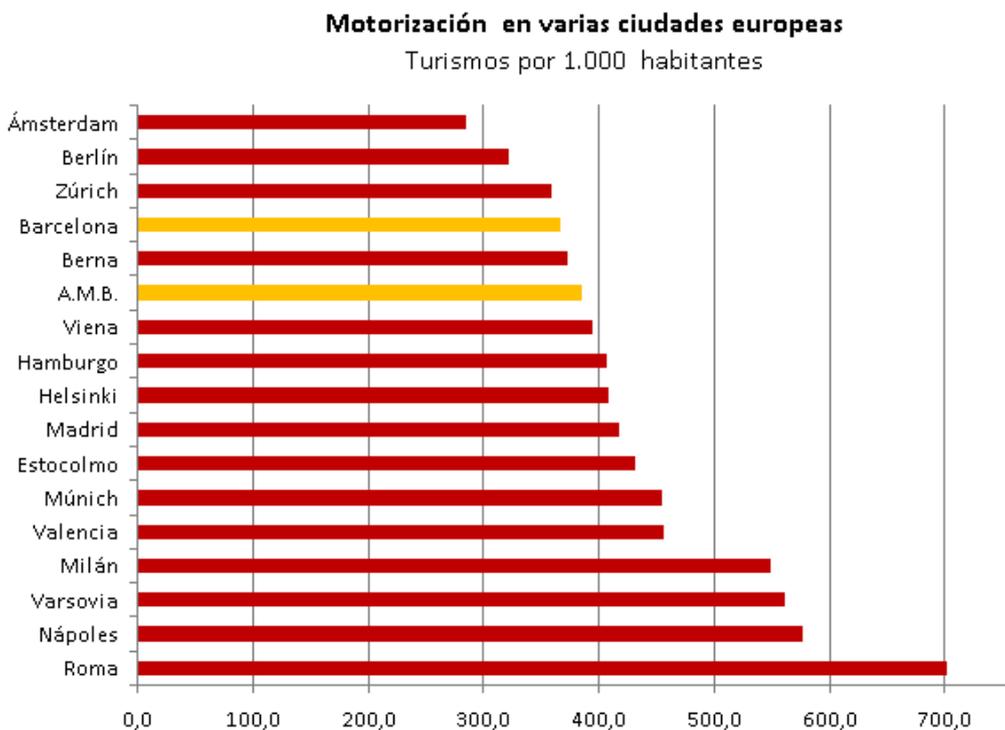
Del mismo modo, la incertidumbre en cuanto a la facilidad de encontrar un aparcamiento en lugar de destino o la certeza de un coste elevado puede cambiar la conducta de los ciudadanos tanto respecto a la elección modal como las pautas horarias de sus desplazamientos e incluso, en el caso de movilidad no obligada, en el destino de sus actividades de ocio o de compra. Puede ser más atractivo comprar en un centro comercial en las afueras de una ciudad donde haya aparcamiento gratuito y/o abundante que en el centro de una ciudad donde el estacionamiento final tendrá normalmente un precio elevado.

La disponibilidad de aparcamiento y las condiciones de su uso son un objeto claro de las políticas públicas. Son muchas las ciudades que regulan el estacionamiento en la vía pública con zonas controladas de pago y también es habitual que las distintas municipalidades tengan una oferta propia de plazas de aparcamiento fuera de la vía pública. Desde esta perspectiva, y en función de la distribución pública y privada de las plazas de aparcamiento, no hay duda del potencial de actuación pública en la regulación de este ámbito.

¿Cuál es el potencial de actuación sobre la movilidad urbana de las políticas públicas de regulación del aparcamiento? La respuesta es compleja ya que, como es bien sabido, el modelo de movilidad depende de circunstancias muy variadas. La naturaleza del territorio, su estructura, la disponibilidad y calidad del sistema de transporte público, la regulación vial, incluida la que se refiere al acceso a las ciudades y, por supuesto, las decisiones individuales de los ciudadanos respecto una elección modal u otra para sus desplazamientos acaban siendo los elementos determinantes del sistema de movilidad. Y las políticas de aparcamiento son un elemento más. En las próximas líneas procuraremos desbrozar conceptos que ayuden a valorar el alcance y la oportunidad de estas políticas centrándonos en la ciudad de Barcelona.

El Punto de Partida

Barcelona no es una ciudad especialmente motorizada ni tampoco lo es su área metropolitana. Es una de las capitales europeas con menos vehículos de turismo por habitante. En el año 2012, el parque de turismos por mil habitantes estaba en 366 vehículos, cifra muy similar a Berna o Zúrich y más cerca de Ámsterdam (284 vehículos) que de las ultra-motorizadas ciudades italianas.



FUENTE: Ayuntamiento de Barcelona

Lógicamente, la generación de la contaminación no proviene exclusivamente de la movilidad del parque de residentes sino que se complementa con la acción de los vehículos de fuera de la ciudad que acceden por motivos laborales o de otra naturaleza. Según cifras del Ayuntamiento, del conjunto de etapas correspondientes a desplazamientos internos y de conexión realizados con vehículo a motor en el año 2013 en día laborable sólo un 20,5% correspondían a vehículos de turismo privado.

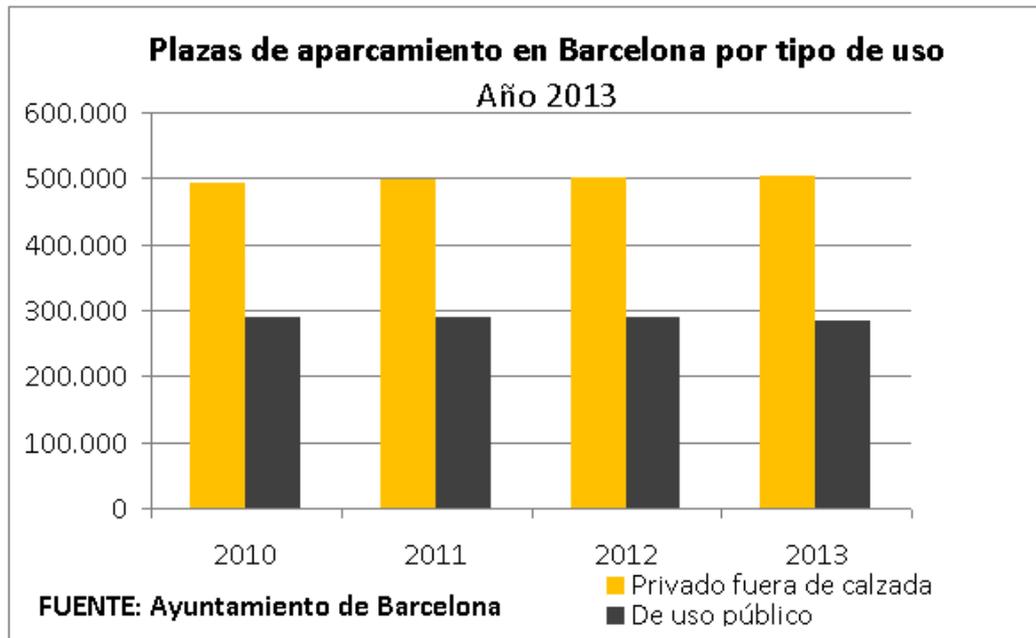
ETAPAS EN DESPLAZAMIENTOS EN BARCELONA						
AÑO 2013						
	Unidades por día laborable			% sobre el total		
	Internos	Conexión	Total	Internos	Conexión	Total
Transporte público	1.629.236	1.382.551	3.011.787	33,2	50,2	39,3
Transporte privado	867.409	1.160.798	2.028.206	17,7	42,2	26,5
Total motorizado	2.496.645	2.543.349	5.039.993	50,9	92,4	65,8
-Turismo privado	330.302	700.711	1.031.013	6,7	25,4	13,5
- Furgoneta	123.621	301.165	424.786	2,5	10,9	5,5
A pie y en bicicleta	2.411.757	210.589	2.622.346	49,1	7,6	34,2
TOTAL	4.908.402	2.753.937	7.662.339	100,0	100,0	100,0
<i>Turismo sobre motorizado</i>	13,2	27,6	20,5			
FUENTE Ayuntamiento de Barcelona						

En total, pues, poco más de un millón de trayectos de turismos privados constituyen la base sobre dónde puede actuar el PMUS desde el punto de vista de la política de aparcamiento, la tercera parte de los cuales corresponden a vehículos que presumiblemente disponen de plaza de aparcamiento residencial. Obviamente, las actuaciones públicas en materia de políticas de aparcamiento se pueden orientar fundamentalmente en dos ejes. Primero, actuar sobre la oferta de plazas disponibles. Segundo, intervenir sobre los precios de las plazas propias o concesionadas (dentro y fuera de la vía pública) o bien, aunque poco probablemente, regulando las plazas privadas fuera de la vía pública.

La regulación del aparcamiento desde la gestión de la oferta de plazas de aparcamiento en Barcelona

La oferta de plazas de aparcamiento en la ciudad de Barcelona se ha mantenido relativamente estable en los últimos años hasta llegar a un total de 787.854 en el año 2013, a pesar de haberse apreciado una ligera disminución de las plazas de uso

público ante el aumento de las de uso privado. Las primeras llegaron a las 284.610 unidades a finales de 2013, representando un 26,1% de la oferta total de la ciudad.



La caída de la oferta de plazas de uso público se concentra fundamentalmente en las plazas de zona verde, en particular las no afectadas por uso de residentes. Desde 2010, año en que alcanzaron su máximo, se han eliminado 4.400, casi un 10%. Algo menos intensa ha sido la bajada en plazas de zona azul, un 8,9% hasta las 9.280 plazas, y han disminuido también las destinadas a carga y descarga que han quedado en 11.252, un 6,9% menos que en 2010. Las reservadas, entre las que se cuentan las correspondientes a discapacitados, se han mantenido estables. En último término, las plazas libres en la calzada también han disminuido ligeramente, a pesar de ser el núcleo fundamental de las plazas de uso público en la ciudad (75.446 en total).

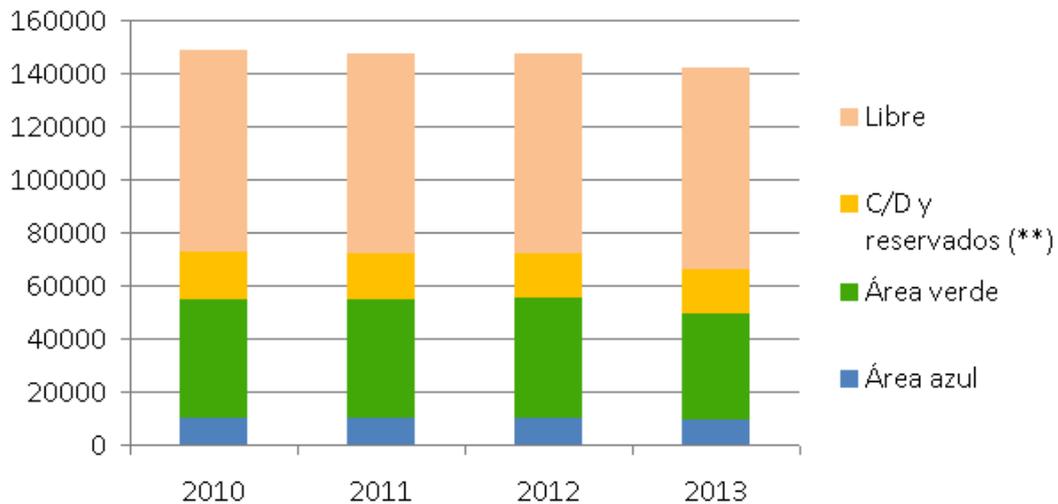
Desde esta perspectiva, conocer el potencial de las políticas de gestión del aparcamiento supone hacer un ejercicio de valoración de la adecuación de la oferta y la demanda de plazas tanto desde el punto de vista del parque de vehículos residente de la ciudad como del tráfico que circula proveniente del exterior. Lógicamente, cualquier intento en este sentido será forzosamente de carácter aproximativo, dada la información disponible.

De entrada, no parece que el aparcamiento residencial del parque de turismos de la ciudad sea un problema, aunque el haber matriculado el coche en Barcelona suponga necesariamente que el vehículo reside ahí. En efecto, el parque de turismos con domicilio en la ciudad era de 584.848 en 2012, cifra inferior a la disponibilidad de plazas de aparcamiento, 621.313 en total en ese momento contando las privadas de fuera de la calzada (501.100 en el mismo año), más las libres (75.446), más las de zona verde de uso general (40.896) y las reservadas exclusivamente a vecinos (3.990).

En segundo lugar, se valorará también la capacidad del sistema de aparcamiento restante para dar cabida al más de un millón de etapas de viaje en automóvil privado que se generan en un día laborable. En este sentido, y siempre en términos globales, es decir, sin entrar en un análisis por zonas, las cifras indican que estos desplazamientos, no todos con destino Barcelona ciudad, deberían encajar con una oferta de plazas de uso público compuesta por 142.863 plazas en aparcamientos fuera de calzada más 121.253 plazas más correspondientes a la zona azul, la zona verde no exclusiva de residentes y, lógicamente también, las plazas libres (estas plazas estarían sometidas, como las zonas verdes, a la competencia del parque de vehículos residente).

Lógicamente, la información disponible apunta a que no existen problemas de saturación, si nos atenemos a una visión general de la ciudad, en una zona horaria bastante amplia y una duración media del aparcamiento alrededor de las dos horas. Otra cuestión es que en determinados momentos o distritos el acceso al aparcamiento pueda ser más o menos complicado.

Aparcamiento de uso público en Barcelona Número de plazas



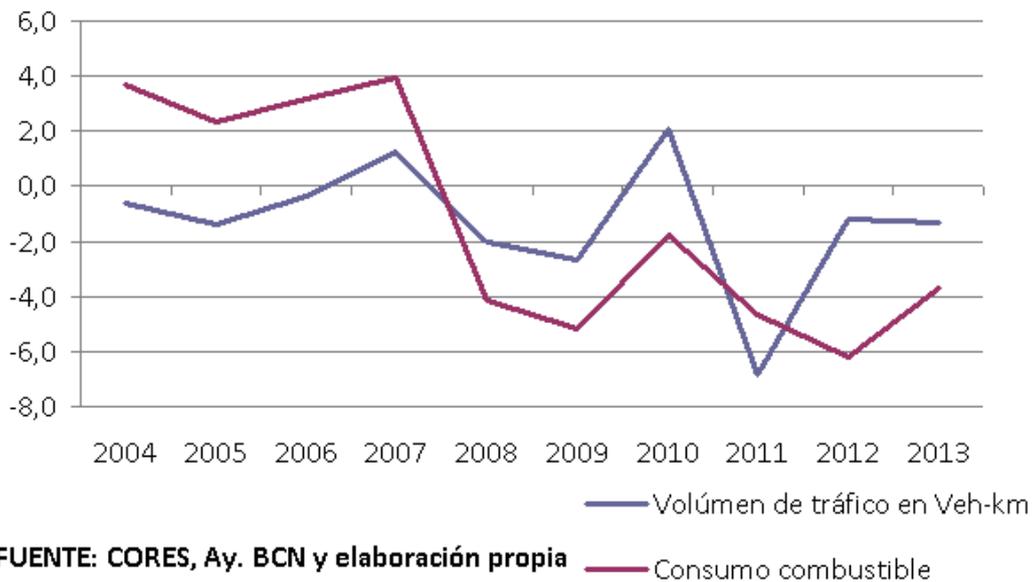
NOTAS: (*) Incluye exclusivo residentes () Incluye minusválidos**
FUENTE: Ayuntamiento de Barcelona

Así pues, considerando la ciudad como un todo homogéneo, no parece que aparcar sea un problema especialmente significativo ni para los residentes ni para los que acceden a la ciudad durante el día. Por lo tanto, el impacto sobre la movilidad que podría tener una eventual política de reducción de la oferta dependería fundamentalmente de su intensidad y de la distribución en los distintos distritos de la ciudad.

De momento, y según la información disponible facilitada por el Ayuntamiento de Barcelona, el tráfico en la ciudad ha caído menos de lo que cabría esperar dado el descenso registrado del consumo de combustible de automoción. Este hecho podría ser indicativo de una cierta inercia de utilización del vehículo particular a pesar de la crisis económica y la reducción efectiva de plazas de aparcamiento que se ha dado en los últimos años.

El tráfico cae menos de lo previsible en Barcelona

% variación anual



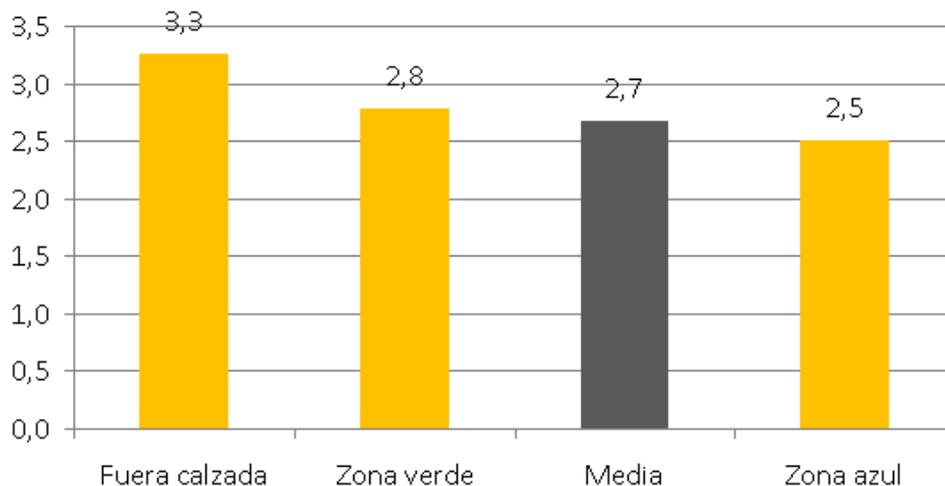
La gestión del aparcamiento desde el punto de vista del precio en Barcelona

El segundo instrumento de intervención sobre una política pública de aparcamiento, más allá de la gestión de la oferta, es el precio. Es indudable la incidencia sobre la movilidad de una política activa de precios de las plazas de aparcamiento de uso público. Poner precio a la utilización del espacio público supone de entrada un incentivo menor al uso del vehículo privado si existen sistemas de transporte público bastante convenientes y, por lo tanto, se puede derivar una utilización más racional de la vía pública evitando congestión y aumentando la rotación del espacio disponible para aparcar.

Del mismo modo, pagar por el aparcamiento de uso público genera una corriente de ingresos (para el gestor de la plaza) que contribuyen a las finanzas públicas o alternativamente permiten el desarrollo de una actividad económica privada incidiendo, lógicamente, sobre la economía de las ciudades. Desde esta perspectiva, pues, no hay duda sobre los beneficios relativos de poner precio al aparcamiento ante su gratuidad. Otra cuestión es, obviamente, el nivel de precios y la capacidad de modificarlos como instrumento de política pública de movilidad.

Precio en euros primera hora de aparcamiento en Barcelona

Julio 2014

**FUENTE: Fundación RACC**

En julio de 2014, los precios de los aparcamientos en Barcelona presentaban un panorama variado. Según una investigación de la Fundación realizada de forma exhaustiva sobre 530 aparcamientos de uso público en la ciudad y centrada fundamentalmente en el precio de la primera hora de aparcamiento, el precio medio por hora en Barcelona era de 2,7 euros. El precio más elevado correspondía a las plazas de uso público fuera de calzada, fueran públicas o privadas, con 3,3 euros. A continuación, la zona verde presentaba un precio medio de 2,8 euros y la zona azul, de 2,5.

Estos precios variaban sensiblemente según los distritos de la ciudad y también según la naturaleza pública o privada de las plazas de fuera de calzada. Los precios más elevados de media se concretan en los distritos de mayor nivel de renta y/o de mayor densidad urbanística y centralidad. Así, Sarrià-Sant Gervasi y Eixample son las zonas con el aparcamiento más caro, prácticamente un 15% más que en los distritos donde es más barato, Nou Barris y Horta-Guinardó. Las diferencias también son ostensibles si nos referimos a precios máximos y mínimos de cada distrito, ya que en cada zona aparcar en un lugar u otro puede costar en algunos casos el doble o más. Así, por ejemplo, aparcar en uno de los tres aparcamientos más económicos del Eixample cuesta 2,10 euros por la primera hora, mientras que si nos encontramos con uno de los tres más caros el precio llega a 4,94 euros, es decir, más de 2,3 veces el precio más bajo.

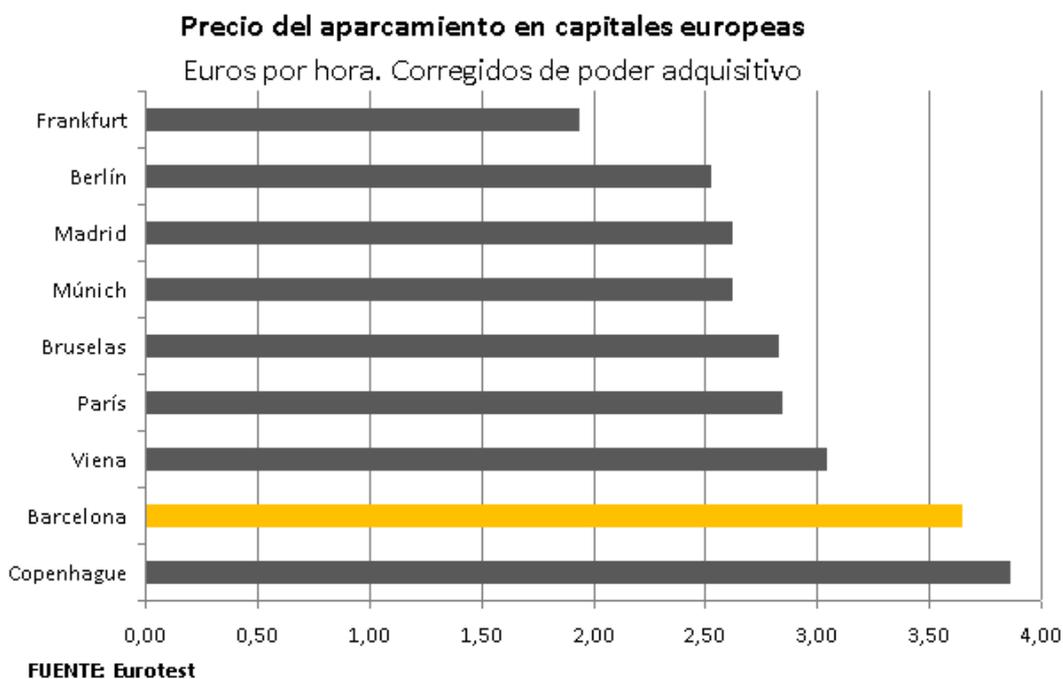
DISPONIBILIDAD Y PRECIOS DEL APARCAMIENTO EN BARCELONA					
JULIO 2014					
	Total		Precio primera hora (euros)		
	Parking	Plazas	Máximo (*)	Mínimo (*)	Media (**)
Sarrià- Sant Gervasi	69	15.050	4,66	2,23	3,33
Eixample	204	44.187	4,94	2,10	3,32
Gràcia	42	7.192	4,26	2,70	3,29
Les Corts	41	10.565	4,20	2,34	3,26
Ciutat vella	56	14.130	4,17	1,94	3,14
Sants-Montjuïc	39	10.206	4,25	2,08	3,14
Sant Andreu	20	11.151	3,76	2,56	3,12
Sant Martí	31	16.923	3,60	2,90	3,06
Horta-Guinardó	18	4.495	3,23	2,68	2,96
Nou Barris	10	2.434	3,08	2,54	2,86
Total Barcelona	530	136.333	5,30	1,64	3,25
NOTAS: (*) Media de los tres valores extremos					
(**) Media sin aparcamientos gratuitos de centros comerciales					
FUENTE: Fundación RACC					

Por otro lado, un hecho relevante es la relativa homogeneidad de los precios de los aparcamientos de propiedad pública en gestión directa o cedida ante la mayor variabilidad de los precios en los de propiedad privada. En este sentido no parece que desde el sector público se gestione específicamente el precio del aparcamiento fuera de calzada en función de la zona de la ciudad donde se encuentre este aparcamiento, ni tampoco en función del grado de ocupación a lo largo del día. En general, los aparcamientos de BSM presentan precios horarios de 3,07 euros por la primera hora (al margen de tarifas especiales) con alguna excepción poco relevante. Así pues, el precio del aparcamiento público fuera de la vía pública es inferior a la media de la ciudad aunque en barrios como Horta-Guinardó, Nou Barris y Sant Martí la situación es la inversa. Desde esta perspectiva el precio no parece un instrumento de gestión de la movilidad sino más bien el resultado de una política interna de empresa.

Otra cuestión es la relación entre el precio de aparcamiento en superficie en la vía pública, zonas azules y verdes y el precio fuera de calzada de las públicas. Dado el nivel de servicio parecería lógico situar las plazas fuera de calzada a precios más atractivos que los de las zonas de rotación en superficie en la hipótesis de estancias más largas, lo que actualmente es absolutamente a la inversa. Sin embargo, factores de coste de gestión pueden influir en el modelo actual de tarifas, suponiendo que es más elevado el coste de construcción y mantenimiento de una plaza de aparcamiento interior que el de una plaza en superficie.

Por otra parte, tampoco queda clara la relación entre políticas de precio y reacción de la demanda. Estudios internacionales ponen de manifiesto una elasticidad negativa creciente a medida que aumenta el tiempo estimado de estacionamiento. Dicho de otro modo, incrementos de precios del 10% pueden dar lugar a disminuciones de la demanda que puede oscilar entre un 1% para estancias inferiores a dos horas, un 5% para estancias de cuatro a siete horas e incluso un 9% para tiempos superiores.

En cualquier caso, vistos los niveles de precio del aparcamiento en Barcelona, resulta complejo pensar en una política genérica de reducción del tráfico por la vía de la subida de precios. Datos provenientes de la investigación llevada a cabo por Eurotest relativa a los precios de los aparcamientos en grandes ciudades europeas ponían de manifiesto que en el año 2013 Barcelona era la segunda ciudad de entre las consideradas con los precios de los aparcamientos más elevados, sólo superada por Copenhague. Estos cálculos se realizaban a partir de las tarifas de los cuatro aparcamientos más céntricos de cada ciudad corregidas por la capacidad adquisitiva medida por el PIB per cápita.



Desde este punto de vista el margen de maniobra para gestionar la movilidad a través de la política de precios de aparcamiento es delicado. Otra cosa, lógicamente, sería la

visión más financiera de la cuestión que impulsara alzas de precios con finalidad recaudatoria.

Una posible política pública de gestión del aparcamiento

A la vista del análisis anterior ¿qué es lo que razonablemente se puede hacer en materia de políticas públicas de aparcamiento, sobre todo teniendo en cuenta el reto de situar la contaminación atmosférica por debajo de los límites legales?

La respuesta es, que hay un margen de actuación interesante, pero que no pasa por la subida generalizada de precios de las plazas públicas de aparcamiento ni, probablemente, por una continuidad del proceso de reducción de la oferta disponible. Por el contrario, existen soluciones experimentadas en otras capitales europeas que pueden contribuir al éxito final en este reto que en general se orientan en dos líneas principales. La primera, ajustar la tarifa en función de la demanda de aparcamiento, teniendo en cuenta las puntas y los valles, de manera que puedan conseguirse desplazamientos de demanda entre varias horas del día, o entre diversos días a la semana. Así mismo podría considerarse una tarificación del aparcamiento en función del origen del vehículo. El segundo eje es aplicar tarifas en función de las emisiones de cada vehículo, incentivando así los vehículos más limpios y, lógicamente, penalizando los más contaminantes.

Este es el ejemplo de Madrid, que el pasado mes de junio aprobó una ordenanza por la que se establecen recargos o reducciones respecto a la tarifa base de zonas azules y verdes en función de dos factores: por un lado, la capacidad contaminante del vehículo, por otro, la ocupación efectiva de las plazas de aparcamiento del barrio, de modo que en los casos más desfavorables para el consumidor se puede llegar a un 20% más que la tarifa normal por cuestiones de contaminación y otro 20% por razones de disponibilidad de espacio. Por el contrario, en los casos más favorables las reducciones máximas respecto a la tarifa base también se sitúan en este porcentaje del 20%.

Así pues, como se puede comprobar, existen soluciones complejas para abordar retos importantes, soluciones que el actual estado de la tecnología permite afrontar con garantía total de eficiencia y, por lo tanto, de plena consistencia con el objetivo de

hacer ciudades más habitables sin por ello incidir de manera indiscriminada y no equitativa en el conjunto de usuarios del transporte privado.