

## **Gestió de l'aparcament: un instrument de política de mobilitat a reconsiderar**

**La disponibilitat d'aparcament té una influència decisiva en el mitjà de transport seleccionat per un ciutadà per als seus desplaçaments. Tant la disponibilitat en origen com l'accessibilitat en destí determinen els patrons de conducta dels ciutadans en la seva mobilitat quotidiana.**

El grau d'accessibilitat a l'aparcament en origen pot arribar fins i tot a determinar la decisió de posseir un automòbil de turisme en molts habitants d'aglomeracions urbanes. En efecte, preus molt elevats al centre de les ciutats poden decantar els ciutadans per prescindir d'un vehicle o utilitzar-lo d'una altra manera.

De la mateixa manera, la incertesa quant a la facilitat de trobar un aparcament en lloc de destí o la certesa d'un cost elevat pot canviar la conducta dels ciutadans tant respecte a l'elecció modal com a les pautes horàries dels seus desplaçaments i fins i tot, en el cas de mobilitat no obligada, en el destí de les seves activitats de lleure o de compra. Pot ser més atractiu comprar en un centre comercial als afores d'una ciutat on hi hagi aparcament gratuït i/o abundant que al centre d'una ciutat on l'estacionament final tindrà normalment un preu elevat.

La disponibilitat d'aparcament i les condicions del seu ús són un objecte clar de les polítiques públiques. Són moltes les ciutats que regulen l'estacionament a la via pública amb zones controlades de pagament i també és habitual que les diferents municipalitats tinguin una oferta pròpia de places d'aparcament fora de la via pública. Des d'aquesta perspectiva, i en funció de la distribució pública i privada de les places d'aparcament, no hi ha dubte del potencial d'actuació pública en la regulació d'aquest àmbit.

Quin és el potencial d'actuació sobre la mobilitat urbana de les polítiques públiques de regulació de l'aparcament? La resposta és complexa ja que, com és ben sabut, el model de mobilitat depèn de circumstàncies molt diverses. La naturalesa del territori, la

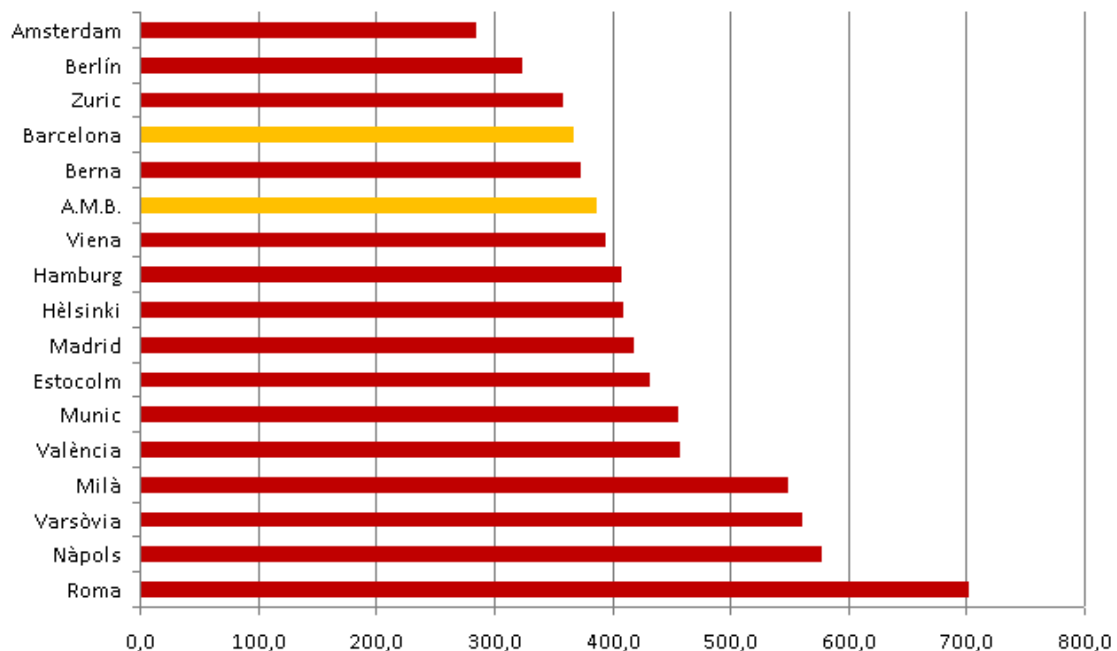
seva estructura, la disponibilitat i qualitat del sistema de transport públic, la regulació viària, inclosa la que fa referència a l'accés a les ciutats i, per descomptat, les decisions individuals dels ciutadans respecte una elecció modal o altra per als seus desplaçaments acaben sent els elements determinants del sistema de mobilitat. I les polítiques d'aparcament en són un element més. A les properes línies procurarem desbrossar conceptes que ajudin a valorar l'abast i l'oportunitat d'aquestes polítiques centrant-nos en la ciutat de Barcelona.

### El Punt de Partida

Barcelona no és una ciutat especialment motoritzada ni tampoc ho és la seva àrea metropolitana. De fet, és una de les capitals europees amb menys vehicles de turisme per habitant. L'any 2012, el parc de turismes per miler d'habitants estava en 366 vehicles, xifra molt similar a Berna o Zuric i més a prop d'Amsterdam (284 vehicles) que de les ultra-motoritzades ciutats italianes.

#### Motorització a diverses ciutats europees

Turismes per 1.000 habitants



FONT: Ajuntament de Barcelona

Lògicament, la generació de la contaminació no prové exclusivament de la mobilitat del parc de residents sinó que es complementa amb l'acció dels vehicles de fora de la ciutat que hi accedeixen per motius laborals o d'altra naturalesa. Segons xifres de

l'Ajuntament, del conjunt d'etapes corresponents a desplaçaments interns i de connexió realitzats amb vehicle a motor l'any 2013 en dia laborable només un 20,5% corresponien a vehicles de turisme privat.

ETAPES EN DESPLAÇAMENTS A BARCELONA						
ANY 2013						
	Unitats per dia laborable			% sobre el total		
	Interns	Connexió	Total	Interns	Connexió	Total
Transport públic	1.629.236	1.382.551	3.011.787	33,2	50,2	39,3
Transport privat	867.409	1.160.798	2.028.206	17,7	42,2	26,5
Total motoritzat	2.496.645	2.543.349	5.039.993	50,9	92,4	65,8
-Turisme privat	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 peu i amb 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>Turisme sobre motoritzat</i>	13,2	27,6	20,5			
FONT: Ajuntament de Barcelona						

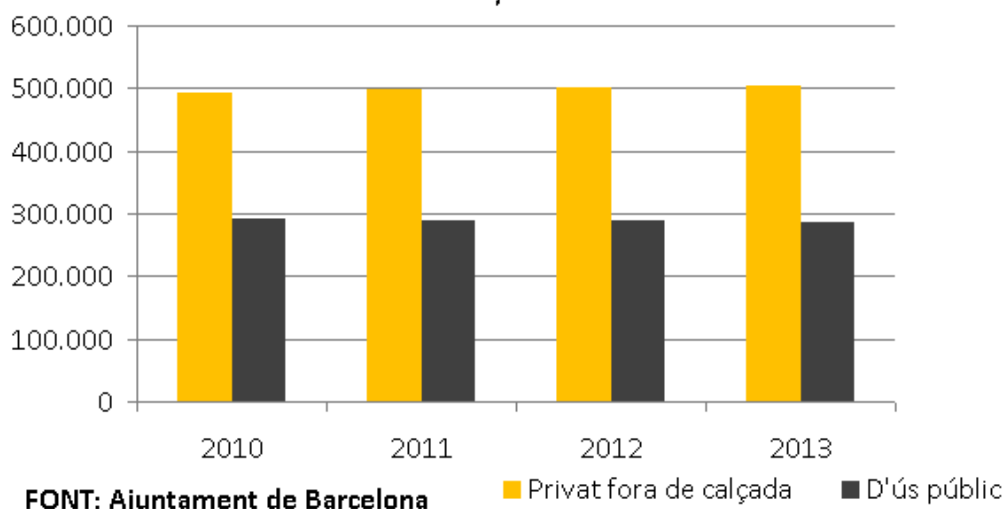
En total, doncs, poc més d'un milió de trajectes de turismes privats constitueixen la base on pot actuar el PMUS des del punt de vista de la política d'aparcament, la tercera part dels quals corresponen a vehicles que presumiblement disposen de plaça d'aparcament residencial. Òbviament, les actuacions públiques en matèria de polítiques d'aparcament es poden orientar fonamentalment en dos eixos. Primer, actuar sobre l'oferta de places disponibles. Segon, intervenir sobre els preus de les places pròpies o concessionades (dins i fora de la via pública) o bé, encara que poc probablement, regulant les places privades de fora de la via pública.

### **La regulació de l'aparcament des de la gestió de l'oferta de places d'aparcament a Barcelona**

L'oferta de places d'aparcament a la ciutat de Barcelona s'ha mantingut relativament estable els darrers anys fins arribar a un total de 787.854 l'any 2013, tot i haver-se apreciat una lleugera disminució de les places d'ús públic davant l'augment de les d'ús privat. Les primeres van arribar a les 284.610 unitats a finals de 2013 representant un 26,1% de l'oferta total de la ciutat.

### Places d'aparcament a Barcelona per tipus d'ús

Any 2013



La caiguda de l'oferta de places d'ús públic es concentra fonamentalment en les places de zona verda, en particular les no afectades per ús de residents. Des del 2010, any en què van arribar al seu màxim, se n'han eliminat 4.400, gairebé un 10%. Una mica menys intensa ha estat la davallada en places de zona blava, un 8,9% fins a les 9.280 places, i han disminuït també les destinades a càrrega i descàrrega que han quedat en 11.252, un 6,9% menys que l'any 2010. Les reservades, entre les quals es compten les corresponents a discapacitats, s'han mantingut estables. En darrer terme, les places lliures a la calçada també han disminuït lleugerament, tot i ser el nucli fonamental de les places d'ús públic a la ciutat (75.446 en total).

Des d'aquesta perspectiva, conèixer el potencial de les polítiques de gestió de l'aparcament suposa fer un exercici de valoració de l'adequació de l'oferta i la demanda de places tant des del punt de vista del parc de vehicles resident de la ciutat com del trànsit que hi circula provinent de l'exterior. Lògicament, qualsevol intent en aquest sentit serà forçosament de caràcter aproximatiu, atesa la informació disponible.

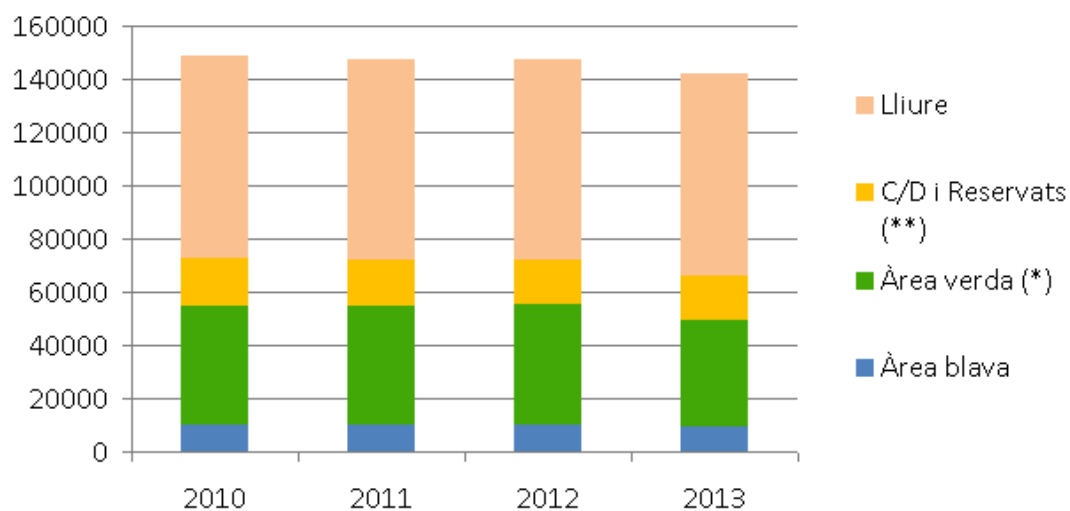
D'entrada, no sembla que l'aparcament residencial del parc de turismes de la ciutat sigui un problema, tot i que el fet d'haver matriculat el cotxe a Barcelona suposi necessàriament que el vehicle hi resideix. En efecte, el parc de turismes amb domicili a la ciutat era de 584.848 l'any 2012, xifra inferior a la disponibilitat de places d'aparcament, 621.313 en total en aquell moment comptant les privades de fora de la calçada (501.100 el mateix any), més les lliures (75.446), més les de zona verda d'ús general (40.896) i les reservades exclusivament a veïns (3.990).

En segon lloc, s'ha de valorar també la capacitat del sistema d'aparcament restant per donar cabuda al més d'un milió d'etapes de viatge en automòbil privat que es generen en un dia laborable. En aquest sentit, i sempre en termes globals, és a dir, sense entrar en una anàlisi per zones, les xifres indiquen que aquests desplaçaments, no tots amb destí Barcelona ciutat, haurien d'encaixar amb una oferta de places d'ús públic composta per 142.863 places en aparcaments fora de calçada més 121.253 places més corresponents a la zona blava, la zona verda no exclusiva de residents i, lògicament també, les places lliures (aquestes places estarien sotmeses, com les zones verdes, a la competència del parc de vehicles resident).

Lògicament, la informació disponible apunta que no hi ha problemes de saturació, si ens atenem a una visió general de la ciutat, a un fus horari prou ample i a una durada mitjana de l'aparcament al voltant de les dues hores. Una altra qüestió és que en determinats moments o districtes l'accés a l'aparcament pugui ser més o menys complicat.

### Aparcament d'ús públic a Barcelona

#### Nombre de places

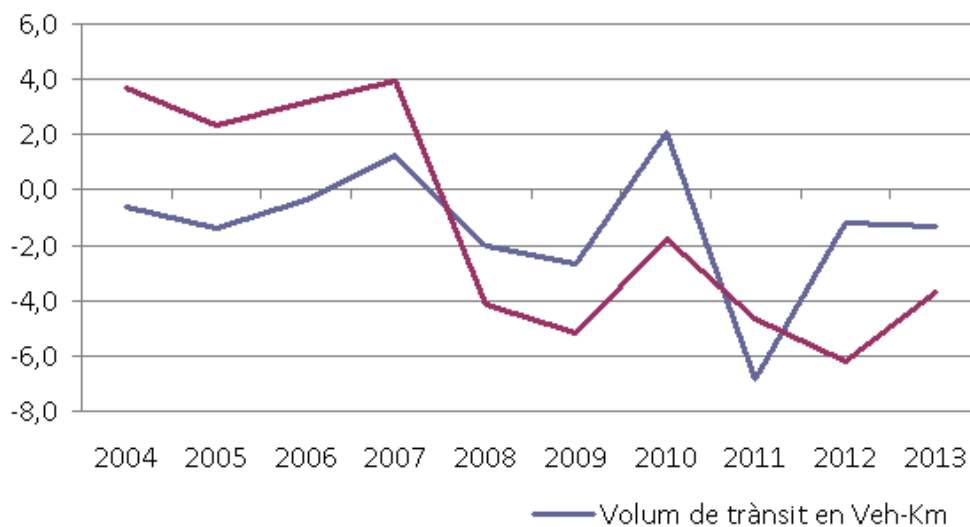


NOTES: (\*) Inclou exclusiu residents (\*\*) Inclou minusvàlids  
FONT: Ajuntament de Barcelona

Així doncs, considerant la ciutat com un tot homogeni, no sembla que aparcar sigui un problema especialment significatiu ni per als residents ni per als qui accedeixen a la ciutat durant el dia. Per tant, l'impacte sobre la mobilitat que podria tenir una eventual política de reducció de l'oferta dependria fonamentalment de la seva intensitat i de la distribució als diferents districtes de la ciutat.

De moment, i segons la informació disponible facilitada per l'Ajuntament de Barcelona, el trànsit a la ciutat ha caigut menys del que es podria esperar atès el descens registrat del consum de combustible d'automoció. Aquest fet podria ser indicatiu d'una certa inèrcia d'utilització del vehicle particular malgrat la crisi econòmica i la reducció efectiva de places d'aparcament que ha tingut lloc els darrers anys.

### El trànsit cau menys del previsible a Barcelona % variació anual



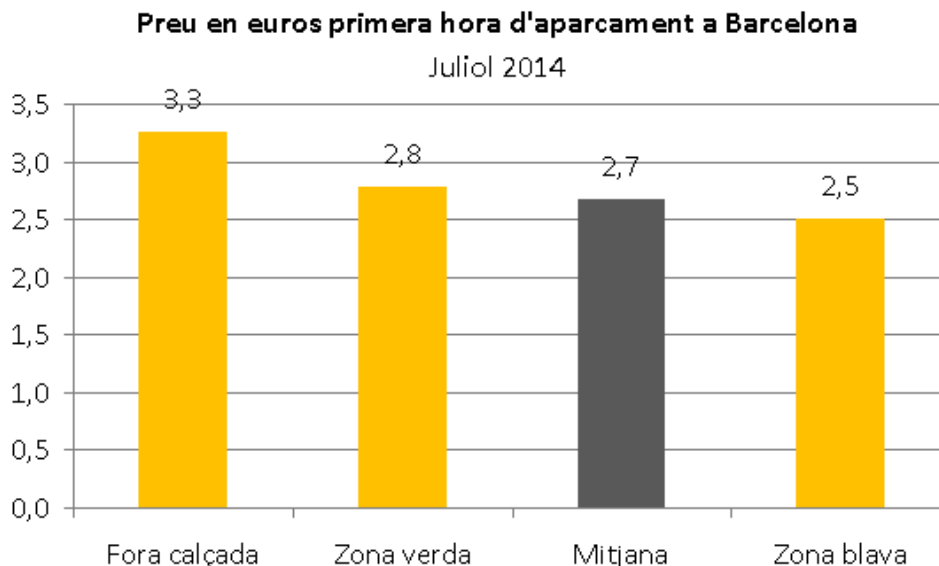
**FONT:** CORES, Aj. BCN i elaboració pròpia

### La gestió de l'aparcament des del punt de vista del preu a Barcelona

El segon instrument d'intervenció sobre una política pública d'aparcament, més enllà de la gestió de l'oferta, és el preu. És indubtable la incidència sobre la mobilitat d'una política activa de preus de les places d'aparcament d'ús públic. D'entrada, el fet de posar preu a la utilització de l'espai públic suposa un incentiu menor a l'ús del vehicle privat si existeixen sistemes de transport públic prou convenients i, per tant, se'n pot derivar una utilització més racional de la via pública evitant congestió i augmentant la rotació de l'espai disponible per aparcar.

De la mateixa manera, pagar per l'aparcament d'ús públic genera un corrent d'ingressos (per al gestor de la plaça) que bé contribueixen a les finances públiques o alternativament permeten el desenvolupament d'una activitat econòmica privada incidint, lògicament, sobre l'economia de les ciutats. Des d'aquesta perspectiva, doncs, no hi ha dubte sobre els beneficis relatius de posar preu a l'aparcament davant la seva

gratuïtat. L'altra qüestió és, òbviament, el nivell de preus i la capacitat de modificar-los com a instrument de política pública de mobilitat.



**FONT: Fundació RACC**

Al juliol de 2014, els preus dels aparcaments a Barcelona presentaven un panorama divers. Segons una investigació de la Fundació realitzada de manera exhaustiva sobre 530 aparcaments d'ús públic a la ciutat i centrada fonamentalment en el preu de la primera hora d'aparcament, el preu mitjà per hora a Barcelona era de 2,7 euros. El preu més elevat corresponia a les places d'ús públic fora de calçada, fossin públiques o privades, amb 3,3 euros. A continuació, la zona verda presentava un preu mitjà de 2,8 euros i la zona blava, de 2,5.

Aquests preus variaven sensiblement segons els districtes de la ciutat i també segons la naturalesa pública o privada de les places de fora de calçada. En efecte, els preus més elevats de mitjana es concreten als districtes de major nivell de renda i/o de major densitat urbanística i centralitat. Així, Sarrià-Sant Gervasi i l'Eixample són les zones on l'aparcament és més car, pràcticament un 15% més que als districtes on és més barat, Nou Barris i Horta-Guinardó. Les diferències també són ostensibles en el cas que ens referim a preus màxims i mínims de cada districte, ja que en cada zona aparcar a un lloc o altre pot costar en alguns casos el doble o més. Així, per exemple, aparcar a un dels tres aparcaments més econòmics de l'Eixample costa 2,10 euros per la primera hora, mentre que si ens topem amb un dels tres més cars el preu s'enfila fins a 4,94 euros, és a dir, més de 2,3 vegades el preu més baix.

DISPONIBILITAT I PREUS DE L'APARCAMENT A BARCELONA					
JULIOL 2014					
	Total		Preu primera hora (euros)		
	Pàrquings	Places	Màxim (*)	Mínim (*)	Mitjana (**)
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
NOTES: (*) Mitjana dels tres valors extrems					
(**) Mitjana sense aparcaments gratuïts de centres comercials					
FONT: Fundació RACC					

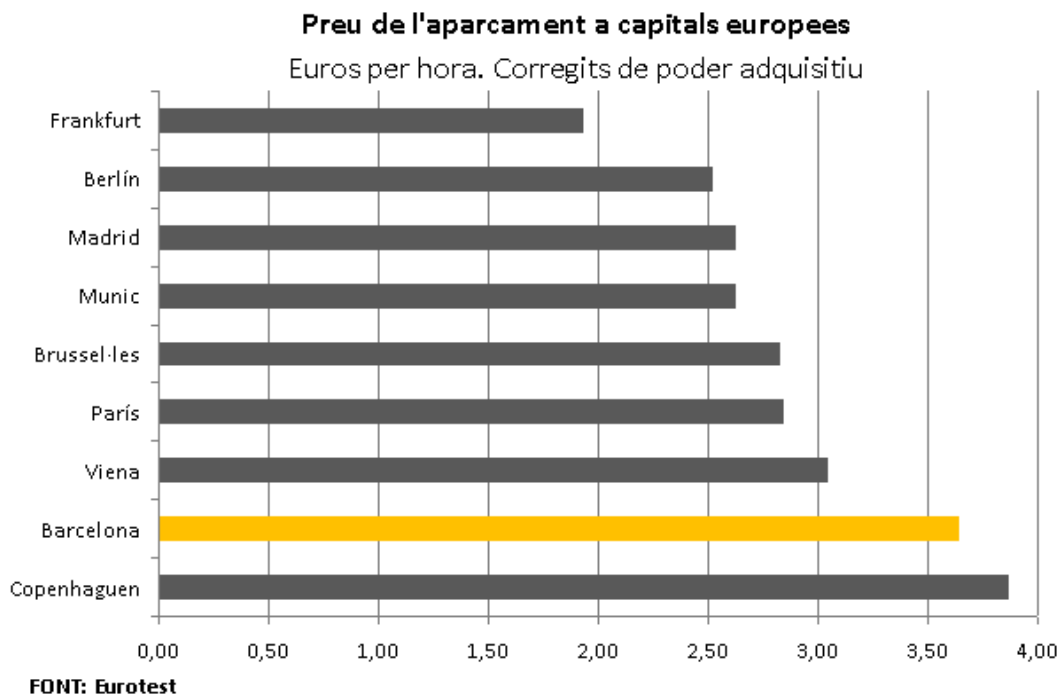
D'altra banda, un fet rellevant és la relativa homogeneïtat dels preus dels aparcaments de propietat pública en gestió directa o cedida davant la major variabilitat dels preus en els de propietat privada. En aquest sentit, doncs, no sembla que des del sector públic es gestioni específicament el preu de l'aparcament fora de calçada en funció de la zona de la ciutat on es trobi aquest aparcament, ni tampoc en funció del grau d'ocupació al llarg del dia. En general, els aparcaments de B:SM presenten preus horaris de 3,07 euros per la primera hora (al marge de tarifes especials) amb alguna excepció poc rellevant. Així doncs, el preu de l'aparcament públic fora de la via pública és inferior a la mitjana de la ciutat encara que en barris com Horta-Guinardó, Nou Barris i Sant Martí la situació és la inversa. Des d'aquesta perspectiva el preu no sembla un instrument de gestió de la mobilitat sinó més aviat el resultat d'una política interna d'empresa.

Una altra qüestió és la relació entre el preu d'aparcament en superfície a la via pública, zones blaves i verdes i el preu fora de calçada de les públiques. Atès el nivell de servei semblaria lògic situar les places fora de calçada a preus més atractius que els de les zones de rotació en superfície en la hipòtesi d'estades més llargues, fet que ara és absolutament a la inversa. No obstant això, factors de cost de gestió poden influir en el model actual de tarifes, suposant que és més elevat el cost de construcció i manteniment d'una plaça d'aparcament interior que el d'una plaça en superfície.



D'altra banda, tampoc queda clara la relació entre polítiques de preu i reacció de la demanda. Estudis internacionals posen de manifest una elasticitat negativa creixent a mesura que augmenta el temps estimat d'estacionament. Dit d'una altra manera, increments de preus del 10% poden donar lloc a disminucions de la demanda que pot oscil·lar entre un 1% per a estades inferiors a dues hores, un 5% per a estades de quatre a set hores i fins i tot un 9% per a temps superiors.

En qualsevol cas, vistos els nivells de preu de l'aparcament a Barcelona, resulta complex pensar en una política genèrica de reducció del trànsit per la via de la puja de preus. Dades provinents de la investigació duta a terme per Eurotest relativa als preus dels aparcaments a grans ciutats europees posaven de manifest que l'any 2013 Barcelona era la segona ciutat d'entre les considerades amb els preus dels aparcaments més elevats, només superada per Copenhaguen. Aquests càlculs es realitzaven a partir de les tarifes dels quatre aparcaments més centrals de cada ciutat corregides per la capacitat adquisitiva mesurada pel PIB per càpita.



Des d'aquest punt de vista el marge de maniobra per gestionar la mobilitat a través de la política de preus d'aparcament és delicat. Altra cosa, lògicament, seria la visió més financera de la qüestió que impulsés alces de preus amb finalitat recaptatòria.

## Una possible política pública de gestió de l'aparcament

A la vista de l'anàlisi anterior què és el que raonablement es pot fer en matèria de polítiques públiques d'aparcament, sobretot tenint en compte el repte de situar la contaminació atmosfèrica per sota els límits legals?

La resposta és que hi ha un marge d'actuació interessant, però que no passa per la pujada generalitzada de preus de les places públiques d'aparcament ni, probablement, per una continuïtat del procés de reducció de l'oferta disponible. Per contra, existeixen solucions experimentades a altres capitals europees que poden contribuir a l'èxit final en aquest repte que en general s'orienten en dues línies principals. La primera, ajustar la tarifa en funció de la demanda d'aparcament, tenint en compte les puntes i les valls de manera que puguin aconseguir-se desplaçaments de demanda entre diverses hores del dia, o entre diversos dies a la setmana. Tanmateix podria considerar-se una tarificació de l'aparcament en funció de l'origen del vehicle. El segon eix és aplicar tarifes en funció de les emissions de cada vehicle, incentivant així els vehicles més nets i, lògicament, penalitzant els més contaminants.

Aquest és l'exemple de Madrid, que el mes de juny passat va aprovar una ordenança per la qual s'estableixen recàrrecs o reduccions respecte la tarifa base de zones blaves i verdes en funció de dos factors: d'una banda, la capacitat contaminant del vehicle, d'altra, l'ocupació efectiva de les places d'aparcament del barri, de manera que en els casos més desfavorables per al consumidor es pot arribar un 20% més que la tarifa normal per qüestions de contaminació i un altre 20% per raons de disponibilitat d'espai. A la inversa, en els casos més favorables les reduccions màximes respecte la tarifa base també se situen en aquest percentatge del 20%.

Així doncs, com es pot comprovar, existeixen solucions complexes per abordar reptes importants, solucions que l'actual estat de la tecnologia permet afrontar amb garantia total d'eficiència i, per tant, de plena consistència amb l'objectiu de fer ciutats més habitables sense per això incidir de manera indiscriminada i no equitativa en el conjunt d'usuaris del transport privat.