



EuroTest 2013

Aparcamientos en ciudades europeas



Noviembre de 2013

Índice

1.	Metodología	2
2.	Resultados generales.....	4
3.	Un viaje a través de Europa: lo que se debe saber.....	9
4.	Resultados detallados por ciudades.....	12
5.	Recomendaciones a los operadores.....	20
6.	Cuadros y gráficas comparativas	21

1. Metodología

Demasiado estrecho, demasiado oscuro, mal diseñado, demasiados inconvenientes y con frecuencia demasiado caro. Esto es lo que muchos conductores piensan sobre los grandes aparcamientos de varias plantas y el motivo por el cual intentan evitarlos siempre que sea posible. El problema es que los aparcamientos al aire libre no pueden satisfacer la demanda existente. Parkings de varias plantas son una necesidad urbana. ¿Pero, son realmente tan malos como indica su reputación? El Estudio de parkings 2013, el primer estudio paneuropeo sobre instalaciones de aparcamiento realizado por 18 automóvil club europeos en el programa estudios para la protección de consumidores EuroTest, en once países europeos, hace un repaso de la situación actual.

60 parkings de varias plantas en 15 grandes ciudades europeas

Cuatro parkings de varias plantas en 15 grandes ciudades europeas: Ámsterdam (Países Bajos), Barcelona y Madrid (España), Berlín, Frankfurt y Munich (Alemania), Bruselas (Bélgica), Ginebra y Zurich (Suiza), Copenhague (Dinamarca), Luxemburgo (Luxemburgo), Oslo (Noruega), Paris (Francia), Viena (Austria) y Zagreb (Croacia). Las 60 instalaciones inspeccionadas son aparcamientos públicos en el centro de la ciudad, cerca de zonas peatonales o estaciones de tren – y esto es poco más de lo que tienen en común. Varían en cuestiones de arquitectura (parkings de varias plantas sobre la superficie, áreas de aparcamiento cubiertas o parkings subterráneos), año de construcción, operadores y número de plazas.

Lista de comprobación basada en un amplio catálogo de criterios

Metodológicamente, el estudio estuvo basado en un amplio catálogo de criterios, sobre la base de las normas y reglamentaciones aplicables. Los criterios del estudio estuvieron basados en los conocimientos más actuales y reflejan los estándares conocidos en la industria, aceptados por operadores progresistas y aplicados cada vez más en la práctica diaria. La lista de comprobación elaborada con este catálogo de criterios consta de las categorías Seguridad (ponderación 40%), Accesibilidad (30%), Facilidades para el usuario (20%) y Tarifas (10%).

Los inspectores evaluaron unos 130 puntos de la lista in situ

Las inspecciones in situ finalizaron el 27 de junio de 2013. Fueron realizadas sin previo aviso y bajo condiciones de funcionamiento normal. Durante las inspecciones, los inspectores se desplazaron a las instalaciones con vehículos equipados con videocámaras profesionales, realizaron mediciones y repasaron uno a uno los casi 130 puntos que aparecen en las listas de comprobación. Cada inspección fue documentada con grabaciones de video y fotografías. Finalmente se solicitó a los operadores información específica como el año en el que se construyeron las instalaciones y el número de plazas.

Criterios "K.O."

Se establecieron determinados criterios "K.O." para la evaluación de los parkings: altura inferior a los 1,90m, rampas con una pendiente superior al 15%, mayoría de plazas de parking con un ancho inferior a 2,30m, y deterioro estructural considerable, que podría presentar un riesgo para los usuarios. Si se detectaba uno de los anteriores criterios en las instalaciones inspeccionadas, el resultado era un "0" en la correspondiente categoría.

Basándose en las puntuaciones recibidas, as instalaciones fueron valoradas como "muy buenas", "buenas", "aceptables", "malas" o "muy malas".

2. Resultados generales: Lejos de ser perfectos

Muchos de los 60 parkings inspeccionados durante el programa para la protección de consumidores EuroTest realizado en 15 grandes ciudades europeas, no se presentaron desde su mejor perspectiva. En resumen: Ni siquiera uno fue considerado muy bueno, sólo diez fueron considerados buenos, 39 sólo llegaron a ser aceptables, nueve fueron considerados malos por los inspectores y dos incluso muy malos.

El "jovenzuelo" de Zurich, ganador del estudio

El mejor del estudio y con una valoración de "bueno", es un parking relativamente joven: El parking subterráneo Opéra, con un buen diseño, ubicado en la calle Schillerstraße de Zurich, que empezó a funcionar en el año 2012. Abierto las 24 horas, a nuestros inspectores les pareció limpio, bien iluminado y transparente, gracias a su arquitectura, en la que se incluye gran cantidad de vidrio. En las 299 plazas de parking repartidas en dos plantas claramente diseñadas se aparca en ángulo y sin obstrucciones por columnas. El ancho de las plazas es cómodo, con 2,61 m, al igual que la altura de 2,10m. Una señalización clara y un sistema de guiado dinámico para aparcar con indicación de ocupado/libre facilitan la orientación. Como refuerzo de la seguridad se dispone de personal in situ y videovigilancia de las áreas susceptibles. Por el contrario, no había una barra de restricción de altura colgando en la entrada, ni vías peatonales marcadas o plazas de parking extra anchas para padres con niños. Las plazas para personas con discapacidades eran escasas. Además, las rampas de acceso y salida eran demasiado estrechas. Todo esto impidió una valoración mejor.

Un parking en Viena, el peor del estudio

El peor del estudio recibió una valoración muy mala: Se trata de un parking subterráneo llamado Technische Universität, ubicado en la calle Operngasse de Viena e inaugurado en 1985. Los inspectores se encontraron con los primeros problemas en la misma entrada. Debido a la inclinación de las rampas de acceso y salida, tuvieron que darle la peor de las puntuaciones. Además, no siempre era posible acceder por las rampas con una sola

maniobra. Un detalle especialmente molesto: bordes de metal cortantes, en los bordillos de la rampa, que presentaban un gran riesgo para los neumáticos, especialmente porque pasan bastante desapercibidos. Las 367 plazas de parking en las plantas de aparcamiento mal estructuradas, solo tienen 2,30 m de ancho y 4,80 m de largo, no estaban bien iluminadas y ni siquiera numeradas. Grandes paredes obstruyen la vista del carril. No hay vías peatonales ni teléfonos de emergencia, ni lavabos. Se aplican tarifas por horas y sólo había una máquina de pago. El resultado son a veces largas colas, que pueden llegar a incrementar el precio a pagar. Por cierto: En un giro especialmente estrecho de 180° en la barrera de salida, los conductores tuvieron que hacer tantas maniobras que cuando habían terminado, la barrera ya se había cerrado nuevamente.

Criterio “K.O.” aplicado a un total de diez parkings

A parte del perdedor del estudio, el criterio de “K.O.” fue aplicado a otros nueve parkings inspeccionados.

El parking CarPark Cristal de Munich incluso fue degradado dos veces: la primera vez por una pendiente de rampa superior al 15% y la segunda por tener una altura inferior a 1,90 m. La altura insuficiente también tuvo como consecuencia la pérdida de puntos en dos parkings de Ámsterdam: De Bijenkorf y Stadhuis–Muziektheater. Anchos de plaza de menos de 2,30 m llevaron a la relegación de Amsterdam Center, El Born y Plaça Catalunya en Barcelona, Hauptwache en Frankfurt, Mont–Blanc en Ginebra y Langić en Zagreb.

Plazas de parking estrechas son todo un reto para conductores

Una real molestia para conductores: plazas de parking estrechas. Deberían tener un ancho mínimo de 2,50 m y una longitud de 5 m, o incluso más, cuando se encuentran al lado de columnas y paredes. Sin embargo, en muchos casos, los reglamentos siguen permitiendo plazas de 2,30 m de ancho a pesar del incremento del ancho de los vehículos en los últimos años. En consecuencia, las plazas de parking con un ancho cómodo fueron la excepción en el estudio. Casi tres de cada cuatro parkings inspeccionados presentaban medidas debajo de

la recomendación mencionada. Más de un tercio de las plazas de parking sólo tenían un ancho de unos 2,30 m. Esto requiere de unas cuantas maniobras y hace que el aparcar y desaparcar el coche sea todo un reto, especialmente porque por lo general no habían protecciones contra rozaduras en las paredes y columnas, con notables excepciones en Gare du Midi en Bruselas, Hauptwache en Frankfurt/Main y Hohe Promenade en Zurich. Aparcar es mucho más cómodo cuando no hay columnas, al menos en dirección del tráfico. Sin embargo, esto sólo es el caso en aproximadamente un tercio de los parkings. Además, sólo 14 de los parkings inspeccionados disponían de plazas para aparcar en ángulo, lo que facilita la maniobra mucho más. Los inspectores encontraron una combinación de ambos sólo en nueve de los parkings inspeccionados. Vías estrechas, así como plazas en paralelo a la vía, dificultaron aún más las maniobras en casi uno de cada cuatro instalaciones inspeccionadas.

Demasiado ímpetu puede causar múltiples daños

Conducir con entusiasmo puede causar daños, y no solo en las plantas de aparcamiento del parking. Algunas rampas también requieren de una conducción cuidadosa y en ninguno de los parkings se encontró el diseño de rampas perfecto. Por un lado, la mitad de los parkings inspeccionados no disponía de suficientes protecciones contra rozaduras para proteger a los coches en caso de contacto con las paredes. Las numerosas marcas de rozaduras evidencian que los coches acaban acercándose a los obstáculos más de lo que los conductores pretenden. Este tipo de contacto tan directo no es deseable, no sólo horizontalmente, sino también en altura. Casi un tercio de los parkings inspeccionados no disponían de barra de restricción de altura en la entrada del parking. Incluso para alturas superiores a los 2,10 m, por las que pasan prácticamente todos los vehículos habituales, las barras de restricción no son superfluas: Algunas veces es necesario un pequeño golpe para recordar a los conductores el hecho de que llevan equipaje o bicicletas en el techo del vehículo. La mejor elección definitivamente no son las vigas de acero o tipos similares de restricciones de altura rígidas, que sorprendentemente se encontraron con gran frecuencia en este estudio. Puede que ofrezcan protección estructural, pero no tienen nada de positivo para los usuarios.

Escasa ayuda para aparcar

Los sistemas dinámicos que sirven de guía para aparcar, de preferencia con indicadores de ocupado/libre, hacen más fácil el encontrar una plaza libre. Sin embargo, este tipo de sistemas no se encontraron en casi uno de cada cuatro parkings inspeccionados. Y lo que es peor, uno de cada tres parkings no tenía una señalización óptima. Algunos ni siquiera tenían señalización, como el Parking 58 en Bruselas, el America Plads en Copenhague y el CarPark Cristan en Munich. La numeración de las plazas de parking ayuda a los conductores a encontrar sus vehículos, pero casi la mitad de los parkings no disponía de ella. Las vías peatonales marcadas incrementan la seguridad de los peatones. A pesar de ello, dos tercios de los parkings no disponían de vías peatonales. Los teléfonos de emergencia, que ofrecen otro tipo de protección, estuvieron ausentes en el 70 por ciento de los parkings. Solo un 19 por ciento de los parkings disponían de plazas de parking con un ancho mínimo de 3m, lo que hace más fácil salir y entrar del vehículo a padres con niños, convirtiéndose en una característica más bien escasa. Llegados a este punto, también es necesario mencionar, que uno de cada cuatro parkings se encontraban en una situación de mala conservación, lo que en muchos casos era cuestión de falta mantenimiento adecuado.

Plazas para personas con discapacidades, que rara vez cumplen su propósito

Triste, pero cierto: Ninguno de los parkings inspeccionados era completamente apto para personas en silla de ruedas, y casi la cuarta parte de ellos no era tan siquiera apto. Dos tercios no disponían o disponían de muy pocas plazas para personas con discapacidades. La mayoría de los que las tenía, no ofrecía un acceso sin barreras. En el 50 por ciento de los casos, los ascensores eran demasiado pequeños para que usuarios de sillas de ruedas se puedan mover dentro de ellos y los paneles de control estaban colocados a demasiada altura como para que usuarios de sillas de ruedas pudiesen accionarlos sin ayuda. Casi no había máquinas de pago con paneles de control suficientemente bajos.

Grandes diferencias de precio

Hablemos de dinero. Sólo el Gare du Luxemburg (30 minutos) y los dos parkings suizos, Cornavin y Saint-Antoine (diez minutos respectivamente) indicaban claramente la existencia de períodos gratuitos antes de aplicar cargos. El 45 por ciento de los parkings inspeccionados cobraban por intervalos de 60 minutos (muy poco favorable para los clientes) mientras que la mayoría lo hacía por intervalos de 30 minutos. Un parking español incluso cobraba por minutos. El que esto sea una ventaja depende del tiempo real durante el cual se tiene aparcado el vehículo. Cargos adicionales dependiendo del tiempo durante el cual se ha aparcado puede hacer difícil el cálculo del precio. Tarifas planas sencillas, como las que se aplican en Kulturbrauerei en Berlín son una alternativa deseable: 1,50€ por hasta una hora y un total de 2€ durante el resto del día hasta las 16:00h, o 5€ a partir de las 16:00h/por la noche. Los importes a pagar se calcularon para los primeros 60 minutos y para un período de aparcamiento de 240 minutos respectivamente. Los promedios resultantes fueron 3,12€/12,82€. No es de sorprender que los precios se diferenciaron notablemente en Europa, no solo por el cambio de divisas, sino por el diferente poder adquisitivo. En la comparación entre ciudades, Oslo, en Noruega, tiene los precios de media más altos (increíbles 8,26€/33,43€), mientras que los más bajos se encuentran en Zagreb, Croacia (0,97€/3,89€).

Es posible renovar de manera asequible

Los conductores aguantan mucho. Si hay un parking cerca de su destino, que no sea demasiado caro, lo utilizarán, independientemente de las deficiencias potenciales. Esta circunstancia no necesariamente persuadirá a los operadores para hacer que los parkings sean más favorables para los usuarios. Pero explica el motivo por el cual incluso parkings mal contruidos pueden llegar a llenarse. No todos los parkings inspeccionados que obtuvieron valoraciones positivas disponían de todo lo que un buen parking debería tener. Y esto también es de aplicación para los más buenos. En algunos casos, pequeñas inversiones podrían llevar a la perfección. Queda mucho trabajo por hacer.

3. Un viaje a través de Europa: Lo que se debe saber

A algunos les gusta el colorido – por ejemplo, los operadores de aparcamientos en Barcelona y Madrid – los demás, en París, por ejemplo, tratan de mantener a sus clientes felices con la música clásica . Aunque algunos operadores establecen una gran importancia a la arquitectura sofisticada, otros prefieren la sobriedad y la funcionalidad. Nuestros expertos se encontraron con un buen número de diferencias en su viaje por Europa para nuestra prueba de auditorías de estacionamientos en diferentes ciudades europeas. Una visión general:

Intervalos de carga de un minuto en Barcelona y Madrid

Los aparcamientos en Barcelona y Madrid resultaron ser los únicos en Europa para utilizar intervalos de tarificación de un minuto. Además de ser más justo, este sistema también es menos costoso para estacionamientos de poca duración. Sin embargo, la mayoría de los aparcamientos españoles analizados eran mucho más oscuros y más estrechos que otros. Además de eso, los usuarios de sillas de ruedas están obligados a experimentar dificultades. En algunos casos, las puertas y los ascensores eran lo suficientemente anchos para una silla de ruedas para pasar, aunque con el riesgo de hematomas en las manos de una de las ruedas. En ambas ciudades, había una abundancia notable de personal en el sitio. Vale la pena saber que la matrícula de un coche entrando en un aparcamiento en España se registra como una medida de lucha contra el terrorismo. No es un espectáculo agradable: coches abandonados, apto para el raspador, que nuestros expertos se encontraron en los aparcamientos españoles auditados. Ellos no se pueden eliminar hasta que se hayan encontrado sus propietarios. A juzgar por la gruesa capa de polvo, esto podría tomar algún tiempo.

Pago sin dinero en efectivo no es estándar en los aparcamientos alemanes testeados

No todos los aparcamientos analizados en Berlín, Frankfurt y Munich estaban abiertos todo el día, y salir después de las horas previstas no siempre era posible. Pago sin dinero en efectivo no es la regla, sobre todo, no directamente en la barrera de salida. Cobertura para móviles Claro que no era común, ya sea – a diferencia de los otros países (con la excepción de Francia). Bruselas, en una cáscara de nuez: Todos los aparcamientos analizados estaban impecablemente limpios. Los aparcamientos en Ginebra y Zurich suelen estar abiertos durante todo el día. Una vez más, los usuarios de sillas de ruedas se encontraron con las puertas y ascensores estrechos, como en los aparcamientos españoles auditados.

Los altos precios de Ámsterdam y Oslo

A destacar que los puntos de recarga eléctrica instalados, generalmente en muchos aparcamientos, estaban más ocupados en Copenhague que en otros lugares. Y también disponen de carriles bici y zonas de aparcamiento reservados. Los aparcamientos analizados en la ciudad de Luxemburgo, ofrece impresionantes precios bajos. Por otra parte, también tenían las puertas y ascensores que son problemáticas para los usuarios de sillas de ruedas estrechas. Mientras que los candidatos de la prueba en Ámsterdam tuvieron precios inusualmente altos, los aparcamientos son muy caros en Oslo con precios promedio más altos en el test – € 8.36 por una hora y € 33.43 por cuatro horas – el aparcamiento es un lujo allí. Por otra parte, todos los aparcamientos testeados tenían una altura libre de 2,10 m y una cómoda plaza de parking de, como mínimo. un ancho de 2,50m.

Plazas adaptadas en Zagreb

Los aparcamientos analizados en París usan colores para marcar los diferentes niveles de estacionamiento. Una vez más, los usuarios de sillas de ruedas tuvieron que enfrentar el reto de puertas y ascensores estrechos. Las salidas de emergencia más cercanas estaban bien marcadas en el suelo. Por último, el pago sin dinero en efectivo con tarjeta de crédito directamente en la barrera de salida era standard. Los parkings auditados en Viena innegablemente emanaban un cierto encanto morboso. Los clientes no deben esperar un buen mantenimiento. Por el contrario, el daño estructural en contra parecía una obligación. Además, no había escasez de plazas de aparcamiento cortos: 4.80m parece ser la norma – 20 cm menos que en otras ciudades. Sin embargo, los coches no es probable que sean más cortos que en otros lugares. Nuestros expertos se mostraron complacidos con los precios muy bajos en Zagreb, que eran los mejores de la prueba a un promedio de € 0.97 por una hora y € 3.89 por cuatro horas. Además, los aparcamientos estaban muy adaptados, una consecuencia probable de la guerra de los Balcanes: Todos ellos tenían un número suficiente de suficientes plazas de aparcamiento amplias, la mayoría de ellas con acceso sin barreras.

Plazas de aparcamiento de motos en España y Francia

Una cosa a tener en cuenta en todas las ciudades: los motociclistas tendrán la mejor oportunidad de encontrar plazas especiales para motocicletas en los países con un alto porcentaje de motoristas, por ejemplo, España o Francia. En algunos lugares, incluso hay parkings para sólo motos. Tres de cada cuatro aparcamientos auditados tenían estacionamiento de motocicletas permitido. Operadores alemanes que no permiten motocicletas argumentan que los motociclistas se cuelan a través de las barreras sin pagar. En toda Europa, GLP o GNC vehículos con GLP o GNC se les negó la entrada en sólo uno de cada cinco aparcamientos analizados.

4. Resultados detallados por ciudades

Plaza de Colón (Madrid)

Valoración EuroTest: aceptable

Ciudad:	Madrid/España
Ubicación:	Plaza Colón
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	1973
Número de plazas:	615
Altura:	1,90m
Fecha de inspección:	27 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Señalización clara
- 😊 Sistema dinámico de guiado para aparcar
- 😊 En general, apto para sillas de ruedas; plazas para personas con discapacidades
- 😊 Estaciones de carga para vehículos eléctricos
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles
- 😊 Personal in situ
- 😊 Posibilidad de pago con tarjeta tanto en la máquina de pago como en la barrera de salida (sin necesidad de ticket)
- 😊 Intervalos de carga de un minuto
- 😊 Abierto las 24 horas

- 😞 Parking oscuro y sucio; daños por humedad
- 😞 No hay señales con el nombre del parking
- 😞 Altura: solamente 1,90m
- 😞 Barrera de restricción de altura colgante sin protector de goma y colocada demasiado baja
- 😞 Pavimentación dañada; requiere de una limpieza profunda
- 😞 Carriles estrechos; marcación en parte deteriorada
- 😞 Plazas de parking demasiado estrechas con 2,33m de ancho
- 😞 Plazas de parking para padres con niños demasiado estrechas con 2,33m de ancho
- 😞 Teléfonos no identificados claramente

Marqués de Urquijo (Madrid)

Valoración EuroTest: aceptable

Ciudad:	Madrid/España
Ubicación:	Calle del Marqués de Urquijo
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	1977
Número de plazas:	450
Altura:	1,95m
Fecha de inspección:	28 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Diseño claro
- 😊 Sistema dinámico de guiado para aparcar con indicación de plaza ocupada/libre sobre cada plaza
- 😊 Sin plazas de parking al lado de columnas
- 😊 Niveles de parking claramente identificados
- 😊 Vías peatonales claramente marcadas
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles
- 😊 Personal in situ
- 😊 Posibilidad de pagar con tarjeta en la máquina de pago
- 😊 Intervalos de carga de un minuto
- 😊 Abierto las 24 horas

- 😞 Considerables daños por humedad
- 😞 No hay barreras de restricción de altura colgadas
- 😞 Iluminación inconsistente
- 😞 Rampas accesibles solamente con maniobras amplias; marcas de rozaduras
- 😞 Accesos estrechos
- 😞 Muy pocas plazas de parking para padres con niños y demasiado estrechas (2,40m)
- 😞 Parking no apto para sillas de ruedas; muy pocas plazas para personas con discapacidades
- 😞 No hay teléfonos de emergencia

Plaza de los Mostenses (Madrid)

Valoración EuroTest: aceptable

Ciudad:	Madrid/España
Ubicación:	Plaza de los Mostenses
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	1965
Número de plazas:	361
Altura:	1,90m
Fecha de inspección:	28 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Niveles de parking claramente identificados
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles
- 😊 Personal in situ
- 😊 Posibilidad de pago con tarjeta tanto en la máquina de pago como en la barrera de salida (sin necesidad de ticket)
- 😊 Intervalos de carga de un minuto
- 😊 Abierto las 24 horas

- 😞 Daños por inundación; muchas áreas valladas en el momento de la inspección
- 😞 Altura: solamente 1,90m; barrera de restricción de altura colgante sin protector de goma
- 😞 Pavimentación dañada; requiere de una limpieza profunda
- 😞 Algunas calles sin salida
- 😞 Algunas plazas de parking demasiado cortas, con 4,60m de longitud
- 😞 No hay plazas de parking para padres con niños y pocas para personas con discapacidades
- 😞 No hay vías peatonales marcadas
- 😞 No hay teléfonos de emergencia

Serranopark III (Madrid)

Valoración EuroTest: bien

Ciudad:	Madrid/España
Ubicación:	Alcalá 73
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	2011
Número de plazas:	261
Altura de entrada:	2,10m
Fecha de inspección:	27 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Parking en buenas condiciones; diseño claro
- 😊 Altura: 2,10m
- 😊 Sistema dinámico de guiado para aparcar con indicación de plaza ocupada/libre sobre cada plaza
- 😊 Sin plazas de parking al lado de columnas
- 😊 En general, apto para sillas de ruedas; plazas para personas con discapacidades con sistema de guiado para aparcar específico
- 😊 Estaciones de carga para vehículos eléctricos
- 😊 Vías peatonales claramente marcadas
- 😊 Teléfonos de emergencia
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles
- 😊 Personal in situ
- 😊 Posibilidad de pago con tarjeta tanto en la máquina de pago como en la barrera de salida (sin necesidad de ticket)
- 😊 Intervalos de carga de un minuto
- 😊 Abierto las 24 horas

- ☹ Barrera de restricción de altura sin protector de goma
- ☹ Iluminación insuficiente
- ☹ Pavimentación dañada; requiere de una limpieza profunda
- ☹ Vía no restringida al tráfico en un solo sentido
- ☹ Vía peatonal en la zona de aparcamiento demasiado estrecha
- ☹ Plazas de parking demasiado estrechas con 4,75m de ancho
- ☹ No dispone de plazas de parking para padres con niños.

El Born (Barcelona)

Valoración EuroTest: mal

Ciudad:	Barcelona/España
Ubicación:	Placa Comercial 1
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	–
Número de plazas:	441
Altura de entrada:	2,10m
Fecha de inspección:	30 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Altura: 2,10m
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles; personal in situ
- 😊 Intervalos de carga de un minuto
- 😊 Abierto las 24 horas

- 😞 Amplias zonas de daño por humedades; resquebrajamiento del hormigón
- 😞 Barrera de restricción de altura sin protector de goma
- 😞 El acceso a los niveles del parking es demasiado estrecho; algunas marcas de rozaduras
- 😞 Pavimentación dañada; requiere de una limpieza profunda
- 😞 Accesos estrechos
- 😞 Parking oscuro; plazas de parking con muy poca iluminación
- 😞 Plazas de parking demasiado estrechas con 2,18m de ancho y demasiado cortas con 4,60m de largo
- 😞 No hay plazas de parking para padres con niños y pocas para personas con discapacidades
- 😞 No hay vías peatonales marcadas
- 😞 No hay teléfonos de emergencia
- 😞 No hay lavabos
- 😞 Sólo dispone de una máquina para pagar
- 😞 No se acepta pago con tarjeta

Francesc Cambó (Barcelona)

Valoración EuroTest: **acceptable**

Ciudad:	Barcelona/España
Ubicación:	Avinguda de Francesc Cambó 10
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	1988
Número de plazas:	609
Altura:	2,05m
Fecha de inspección:	30 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Sistema dinámico de guiado para aparcar con indicación de plaza ocupada/libre sobre cada plaza
- 😊 Algunas plazas libres de restricciones por columnas; algunas plazas en ángulo, fáciles de acceder
- 😊 Estaciones de carga para vehículos eléctricos
- 😊 Niveles de parking claramente identificados
- 😊 Algunas vías peatonales claramente marcadas
- 😊 Muchos teléfonos de emergencia; personal in situ
- 😊 Intervalos de carga de un minuto; posibilidad de pago con tarjeta tanto en la máquina de pago como en la barrera de salida (sin necesidad de ticket)
- 😊 Abierto las 24 horas

- ☹ Rampas en su mayoría sin bordillo
- ☹ Bases de rampas no suficientemente redondeadas, marcas de rozaduras en la transición de las rampas a los niveles planta
- ☹ Pavimentación dañada
- ☹ Carriles estrechos; marcación en parte deteriorada
- ☹ Algunas plazas de parking demasiado estrechas con ,30m de ancho y demasiado cortas con una longitud máxima de 4,75m
- ☹ No hay plazas de parking para padres con niños y pocas para personas con discapacidades

Moll de la Fusta (Barcelona)

Valoración EuroTest: aceptable

Ciudad:	Barcelona/España
Ubicación:	Passeig de Colom 1
Tipo:	Parking subterráneo
Inicio de operaciones:	1987
Número de plazas:	325
Altura:	1,95m
Fecha de inspección:	31 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Diseño claro
- 😊 Indicación de ocupado/libre sobre cada plaza de parking
- 😊 Vías peatonales marcadas
- 😊 Muchos teléfonos de emergencia
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles
- 😊 Personal in situ
- 😊 Posibilidad de pago con tarjeta tanto en la máquina de pago como en la barrera de salida (sin necesidad de ticket)
- 😊 Intervalos de carga de un minuto
- 😊 Abierto las 24 horas

- 😞 Daños por humedades
- 😞 Viga rígida como segundo limitador de altura, sin protector de goma
- 😞 Dirección de tráfico no marcada claramente en las rampas de acceso y de salida
- 😞 Pavimentación parcialmente dañada
- 😞 Vía no restringida al tráfico en un solo sentido
- 😞 Carriles estrechos; marcación en parte deteriorada
- 😞 Parking oscuro; plazas de parking con muy poca iluminación
- 😞 Plazas de parking demasiado cortas, con 4,40m de longitud
- 😞 No dispone de plazas de parking para padres con niños.
- 😞 Parking no apto para sillas de ruedas; muy pocas plazas para personas con discapacidades

Plaça Catalunya (Barcelona)

Valoración EuroTest: **acceptable**

Ciudad:	Barcelona/España
Ubicación:	Plaça de Catalunya 21
Tipo:	Parking subterráneo (inspección de instalaciones con dos niveles de aparcamiento)
Inicio de operaciones:	1968
Número de plazas:	1.170
Altura:	2m
Fecha de inspección:	30 de mayo de 2013

Aspectos positivos y negativos

- 😊 Sistema dinámico de guiado para aparcar con indicación de plaza ocupada/libre sobre cada plaza
- 😊 Sin plazas de parking al lado de columnas
- 😊 En general, apto para sillas de ruedas; plazas para personas con discapacidades
- 😊 Estaciones de carga para vehículos eléctricos
- 😊 Niveles de parking claramente identificados
- 😊 Vías peatonales claramente marcadas
- 😊 Videovigilancia de áreas susceptibles; personal in situ
- 😊 Intervalos de carga de un minuto; posibilidad de pago con tarjeta tanto en la máquina de pago como en la barrera de salida (sin necesidad de ticket)
- 😊 Abierto las 24 horas

- 😞 No hay señales con el nombre del parking
- 😞 Pavimentación parcialmente dañada; requiere de una limpieza profunda
- 😞 Carriles estrechos; marcación en parte deteriorada
- 😞 Plazas de parking con poca iluminación
- 😞 Plazas de parking demasiado estrechas con 2,23m de ancho y demasiado cortas con 4,50m de largo
- 😞 No dispone de plazas de parking para padres con niños.
- 😞 Teléfonos de emergencia difíciles de encontrar

5. Recomendaciones a los operadores : centrarse más en la facilidad de uso

- Pisos de pintura , techos y paredes de colores claros para garantizar una mayor luminosidad y transmitir una mayor sensación de seguridad
- Asegurar una buena iluminación , empleando tecnología de última generación y sistemas que se basen esencialmente en eficiencia energética
- Mantener la señalización necesaria y fácil de recordar, por ejemplo, pictogramas
- Implementar un sistema de guía de extremo a extremo constante para los automovilistas y peatones
- Asegúrese de disponer de video vigilancia de todas las áreas sensibles
- Proporcionar puestos de estacionamiento claramente marcados con una anchura mínima de 3 metros para los padres con niños / cochecitos
- Proporcionar puestos de estacionamiento claramente marcados para los discapacitados con un ancho mínimo de 3,5m cerca de las salidas y con acceso sin barreras , es decir, puertas automáticas , caminos sin escaleras , y suficientemente amplios ascensores con paneles de control de baja altura colocados . También colocar los paneles de control de por lo menos dos máquinas de pago a una altura adaptada
- Proporcionar precios fáciles de comprender (idealmente por minutos)
- Activar el pago sin dinero en efectivo
- Asegurar la disponibilidad de personal y ubicarlos en un lugar claramente identificable
- Implementar la gestión de mantenimiento de las instalaciones para evitar proactivamente deterioro estructural
- Asegúrese de que todas las plazas de estacionamiento sean, de por lo menos 2,50m de ancho, para que los automovilistas puedan salir / entrar en sus vehículos fácilmente
- Cuando se construyan nuevos aparcamientos , dejar una separación vertical mínima de, cómo mínimo, 2 m. en las entradas para cumplir los requisitos de los vehículos modernos
- Garantizar también una inclinación máxima de rampa de 15 %

6. Cuadros y gráficas comparativas

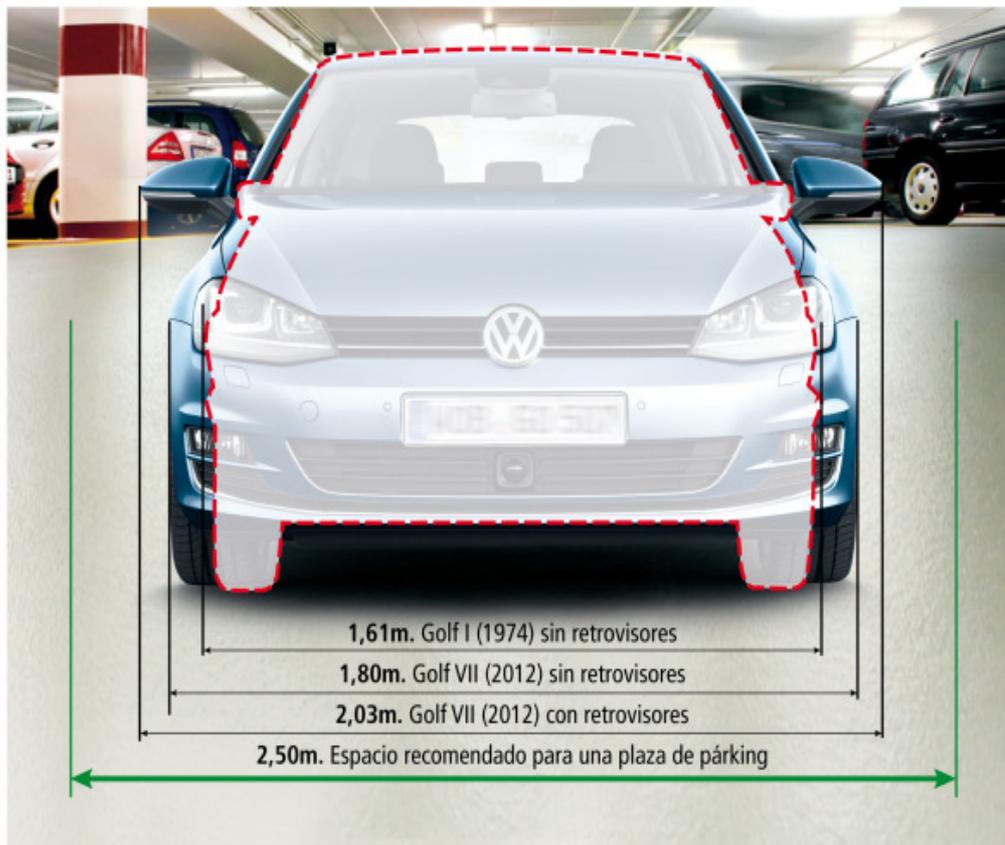
RACC 60 parkings en 15 ciudades europeas

Parking	Ponderación				Valoración global	Parking	Ponderación				Valoración global	Parking	Ponderación				Valoración global
	Seguridad	Accesibilidad	Facilidad de uso	Precio			Seguridad	Accesibilidad	Facilidad de uso	Precio			Seguridad	Accesibilidad	Facilidad de uso	Precio	
Amsterdam						Frankfurt						Oslo					
Museumplein	+	o	+	o	+	Goetheplatz	+	+	+	+	+	Oslo S	o	+	++	o	+
Amsterdam centre	+	o	--	--	o	OpenTurm	+	o	o	+	o	Vestre Vika	o	o	+	-	o
De Bijenkorf	+	--	o	o	-	Hauptwache	o	o	--	++	o	Aker Brygge	+	o	-	o	o
Stadhuis / Muziektheater	+	--	-	o	-	Moselstraße	-	--	--	--	-	Galleriet Vest	o	-	--	-	-
Barcelona						Ginebra						París					
Francesc Cambó	+	o	-	+	o	Saint-Antoine	o	o	+	o	o	George V	+	o	+	o	o
Plaça Catalunya	+	+	--	+	o	Plainpalais	o	o	+	+	o	Quai Branly-Tour Eiel	+	o	o	+	o
Moll de la Fusta	o	-	-	+	o	Cornavin	+	o	o	+	o	Opéra-Meyerbeer	o	o	o	o	o
El Born	-	o	--	+	-	Mont-Blanc	+	o	--	-	o	Champs Elysées	o	o	-	o	o
Berlin						Luxemburgo						Viena					
Parkhaus am Zoo	+	o	+	+	+	Gare de Luxembourg	+	+	+	++	+	Stiftgasse	+	o	-	-	o
DomAquarelle	o	+	+	o	+	Monterey	o	o	+	++	o	Zimmermannplatz	o	o	-	o	o
KaDeWe, P1	+	o	+	o	+	St. Esprit	o	o	--	+	o	Mariahilfer Straße	-	-	--	--	-
Kulturbrauerei	o	-	o	++	o	Théâtre	o	o	--	+	o	Technische Universität	o	--	--	-	--
Bruselas						Madrid						Zagreb					
Parking 58	o	o	+	+	o	Serranopark III	o	+	+	+	+	Tuškanac	o	+	o	+	o
Monnaie - Munt	o	o	o	+	o	Marqués de Urquijo	o	o	+	+	o	Cyjetni	o	o	+	o	o
Loi - Wet	+	o	o	+	o	Plaza de los Mostenses	o	o	o	+	o	Importanne Galleria	o	o	-	++	o
Gare du Midi - Zuidstation	+	o	+	--	o	Plaza de Colón	o	o	-	+	o	Langić	o	o	--	+	o
Copenhagen						Munich						Zurich					
Magasin	++	o	+	--	o	Schranne	+	o	-	--	o	Opéra	++	+	++	o	+
Det Grønne P-hus	o	o	o	+	o	Isarparkhaus	o	o	o	+	o	Hohe Promenade	+	o	+	-	+
Nyropsgade	o	o	+	-	o	Hbf Süd	o	-	--	+	-	Urania	+	+	o	o	o
Amerika Plads	-	o	--	o	-	CarPark Cristal	o	--	o	--	-	Pfingstweid	-	-	--	++	-

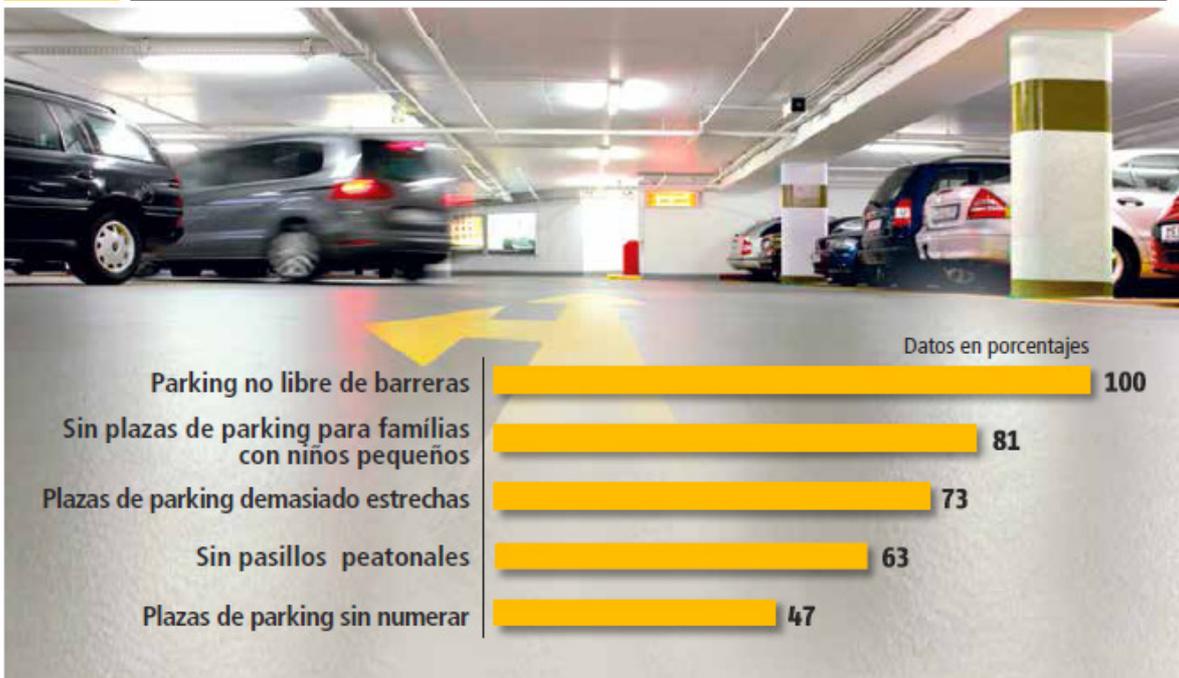
Valoración: ● ++ Muy buena ● + Buena ● o Aceptable ● - Pobre ● -- Muy pobre

RACC

Los coches modernos necesitan plazas modernas



RACC 2013 Test de parkings (Test de parkings)
Las deficiencias más comunes



RACC EuroTest 2013: Parkins europeos Precios Parkings en 15 ciudades

En euros	1 hora	4 horas	En euros	1 hora	4 horas	En euros	1 hora	4 horas
Amsterdam			Frankfurt			Oslo		
Amsterdam centre	5.00	20.00	Goetheplatz	2.00	8.00	Aker Brygge	7.90	31.56
De Bijenkorf	6.00	24.00	Hauptwache	2.00	8.00	Galleriet Vest	8.69	34.75
Museumplein	6.00	24.00	Moselstraße	2.90	11.60	Oslo S	7.90	31.59
Stadhuis / Muziektheater	4.50	17.50	Opertum	2.00	8.00	Vestre Vika	8.95	35.80
Barcelona			Ginebra			París		
El Born	2.65	10.61	Cornavin *	1.64	13.16	Champs-Élysées	3.60	14.70
Francesc Cambó	3.05	12.20	Mont-Blanc	2.47	11.51	George V	3.60	14.70
Moll de la Fusta	3.06	12.25	Plainpalais	1.65	8.23	Opéra-Meyerbeer	3.30	13.20
Plaça Catalunya	3.05	12.20	Saint-Antoine	2.47	11.53	Quai Branly-Tour E1	3.20	12.00
Berlín			Luxemburgo			Viena		
DomAquarée	2.00	8.00	Gare de Luxembourg	1.00	7.20	Mariahilfer Straße	3.70	14.80
KaDeWe, P1	2.00	10.00	Monterey	2.00	8.40	Stiftgasse	3.20	12.80
Kulturbrauerei	1.50	2.00	St. Esprit	2.00	8.40	Technische Universität	3.50	14.00
Parkhaus am Zoo	2.00	8.00	Théâtre	2.00	8.40	Zimmermannplatz	2.60	10.40
Bruselas			Madrid			Zagreb		
Gare du Midi - Zuidstation	4.50	18.00	Marqués de Urquijo	2.34	10.84	Cvjetni	1.34	5.36
Loi - Wet	2.40	9.60	Plaza de Colón	2.34	10.84	Importanne Galleria	0.67	2.68
Monnaie - Munt	2.30	9.20	Plaza de los Mostenses	2.34	10.84	Langić	0.94	3.75
Parking 58	2.30	9.20	Serranopark III	2.34	10.84	Tuškanac	0.94	3.75
Copenhagen			Munich			Zurich		
Amerika Plads	3.22	12.88	CarPark Cristal	3.50	12.50	Hohe Promenade	3.62	14.47
Det Grønne P-hus	1.48	5.90	Hbf Süd	2.00	8.00	Opéra	3.29	15.64
Magasin	5.37	21.46	Isarparkhaus	2.80	9.00	Pfingstweid	1.65	8.23
Nyropsgade	3.49	13.95	Schranne	3.50	14.00	Urania	3.62	14.49

Todos los precios son en horario diurno.

*Promedio (aplican tarifas diferentes por nivel del parking)