



Buenos motivos y principios
**para la gestión
del aparcamiento**

Park4SUMP - gestión del aparcamiento como punto de inflexión para la movilidad urbana

El objetivo de Park4SUMP es ayudar a las ciudades a integrar soluciones innovadoras en la gestión del aparcamiento en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) para lograr una mejor movilidad y una mayor calidad de vida.

El proyecto pretende estimular una mayor innovación en la gestión del aparcamiento y lograr que las políticas de aparcamiento dejen de ser reactivas y operativas, como sucede en la actualidad, para convertirse en políticas más estratégicas, eficaces e integrales.

16 ciudades europeas se han asociado con nuestros 6 socios técnicos y 3 organizaciones de investigación y aparcamiento de apoyo para demostrar y transferir los beneficios del estacionamiento gestionado de forma estratégica e inteligente, con el objetivo de alcanzar una movilidad urbana sostenible.

Esta publicación ha visto la luz tras un profundo trabajo de investigación propio, pero también mediante la recogida de información de estudios y publicaciones existentes (p. ej., del proyecto anterior de Push&Pull) por parte de socios del proyecto y terceros, la reformulación de textos cuando ha sido necesario y la inclusión de texto adicional. Le animamos a utilizar y copiar el contenido de este folleto. Cuando utilice y difunda el material contenido en este folleto, le rogamos que mencione y haga referencia al sitio web park4sump.eu

Autores:

Robert Pressl y Tom Rye

Contacto:

Robert PRESSL

Correo electrónico: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edición:

Enero de 2020



Robert PRESSL



Tom RYE

La primera edición del folleto “16 Good Reasons for Parking Space Management” (16 buenas razones para la gestión del aparcamiento) fue todo un éxito, y nos han preguntado en innumerables ocasiones cuándo se publicaría una segunda edición. Ahora, en 2020, cinco años después de la primera edición y como parte del proyecto Park4SUMP financiado por H2020, nos complace compartir esta nueva versión. Hemos actualizado los principales argumentos más relevantes de la primera edición y añadido

otros nuevos. Además, hemos decidido no limitarnos a ofrecer argumentos para la gestión del aparcamiento, sino utilizar también la publicación para mejorar el conocimiento de las personas que nos leen de los principios básicos de la gestión del aparcamiento.

Una vez más, este folleto recoge los conocimientos necesarios para presentar argumentos sólidos sobre políticas en favor del uso de la gestión del aparcamiento para aliviar los problemas relacionados con este y poder así apoyar la movilidad sostenible. Al mismo tiempo, debería reforzar la postura de las/os políticas/os, responsables de la toma de decisiones y de las/los transmisoras/es de opinión, por ejemplo periodistas, ante un proceso que en un primer momento pudiera parecer impopular, pero que en realidad son decisiones racionales y sostenibles dirigidas a gestionar el aparcamiento en la vía pública y fuera de ella.

Uno de nuestros principales objetivos es poner de relieve el papel y el potencial de la gestión del aparcamiento para influir sobre la planificación de la movilidad y las conductas de desplazamiento, actuando así como un punto de inflexión en la planificación de la movilidad urbana. Nuestro principal objetivo es demostrar que la gestión del aparcamiento es uno de los ejes de la planificación sostenible de la movilidad urbana (SUMP). Es necesario llevar el aparcamiento desde una perspectiva operativa pura a un enfoque de planificación mucho más estratégico. Es fundamental recordar que la gestión del aparcamiento ofrece una excelente relación calidad-precio. Se trata de una medida de bajo coste (con frecuencia sin elevados costes de infraestructura) que puede aplicarse con rapidez y genera los ingresos necesarios para autofinanciarse, al tiempo que respalda otras medidas como el transporte público y la movilidad peatonal dirigidas a provocar cambios en las conductas de desplazamiento.

Esperamos que este folleto ofrezca nuevas formas de analizar la gestión del aparcamiento y que explique las ventajas para sus respectivas ciudades.

Robert PRESSL y Tom RYE

Comparativa de medidas de incentivo de la movilidad sostenible

Gestión del aparcamiento



- buena aceptación entre los ciudadanos
- rápida implementación
- bajo coste de inversión

Sistema de peaje urbano



- políticamente controvertido
- implementación a medio plazo
- alto coste de inversión

La gestión del aparcamiento es clave para la gestión de la movilidad urbana

Gestionar las zonas de aparcamiento implica gestionar el uso del vehículo privado y la congestión. Comparado con otras políticas de transporte orientadas a la gestión del uso del vehículo privado, la gestión del aparcamiento presenta dos claras ventajas:

- » No requiere grandes inversiones, al contrario que la construcción de nuevas carreteras o el aumento de la oferta de transporte público, y se puede implementar en un período de tiempo relativamente corto.
- » Se pueden encontrar medidas de esta índole en prácticamente todas las grandes ciudades europeas. Este hecho hace que se trate de medidas más fácilmente aceptables por los ciudadanos que otras nuevas, como es el caso de los peajes urbanos.



Foto FGM-AMOR

Principio: Ante la aparente escasez de aparcamiento, lo más recomendable es procurar mejorar su gestión en la vía pública en lugar de aumentar la oferta.

A menudo, el caos del estacionamiento y los largos tiempos de búsqueda se achacan a la falta de aparcamiento. Una respuesta generalizada es que la ciudad debe ofrecer nuevas plazas de aparcamiento fuera de la vía pública. Sin embargo, la gestión de los aparcamientos existentes es a menudo el enfoque más inteligente y rentable, ya que el estacionamiento fuera de la vía pública existente en las cercanías suele estar infrautilizado. A menudo, las estrategias y medidas adecuadas de gestión del aparcamiento en la vía pública pueden resolver el problema, trasladando la demanda de la vía pública a fuera de ella, siendo notablemente más económicas que un aumento de la oferta. Estas estrategias pueden incluir limitaciones temporales, precios adecuados y/o una mejor aplicación. Además, es recomendable mejorar los modos alternativos. Róterdam es un buen ejemplo de cambio del estacionamiento en la vía pública al estacionamiento fuera de ella.

3 ¿ESPACIO PARA LAS PERSONAS O PARA LAS MÁQUINAS?



El objetivo es convertir nuestras ciudades en espacios donde deseemos estar

Los generosos requisitos mínimos para plazas de estacionamiento de los nuevos edificios y el propósito de facilitar un número de plazas “suficiente” en la vía pública convierten las ciudades en lugares acogedores para los automóviles, pero no para las personas: se puede conducir por ellas, pero no transitar a pie. Como señaló Jane Jacobs (1962, 19): “Cuanto más compartimentemos el centro de las ciudades y los intercalemos con aparcamientos y garajes, más monótono y aburrido será, y no hay nada peor que un centro urbano sin vida”. Las grandes zonas de aparcamiento en la vía pública, especialmente en el centro de la ciudad, pueden tener el mismo efecto. Queremos mucho más en nuestras calles, no solo espacio para el tráfico y el aparcamiento gratuito. También buscamos la prosperidad económica, seguridad, salud, poder caminar por ellas y disfrutar de un entorno agradable. Esto nos lleva a la necesidad de cuestionarnos la voluntad de ofrecer aparcamiento “suficiente”, y las demás prioridades de los planes de movilidad urbana sostenible, como la calidad de vida y el espacio para otros modos de transporte, deben reflejarse en las políticas de aparcamiento.



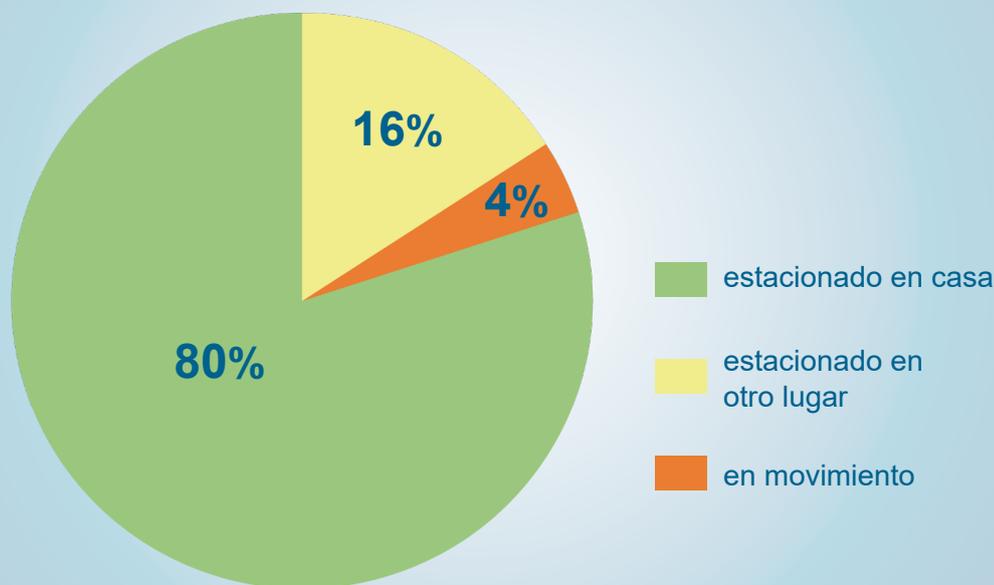
Foto FGM-AMOR

La realidad es que la distribución del espacio público suele tender a un incremento del aparcamiento

No resulta fácil ni económico aumentar el espacio público en nuestras ciudades, especialmente en tiempos de austeridad en los que las autoridades públicas disponen de escasos medios económicos para adquirir más suelo. Esta situación hace hincapié en la necesidad de repartir más equitativamente el espacio público existente, de cuya concesión desproporcionadamente elevada disfruta actualmente el aparcamiento de vehículos. En las ciudades modernas e inteligentes resulta impopular robar espacio a parques, áreas de juego infantiles o zonas donde la gente disfruta reuniéndose y socializando. Por otro lado, los vehículos, tanto en movimiento como estacionados, se benefician de más espacio del que deberían al tener en cuenta las cuotas modales relativas. Existen muchos ejemplos de cómo una redistribución del espacio disminuyendo el de los coches estacionados se asocia con mejoras en la economía local –la ciudad de Gante en Bélgica es un ejemplo, situándose por delante de ciudades similares en su región a pesar de, o quizás debido a, los cambios realizados en su política de aparcamiento para reducir el número de plazas de estacionamiento disponibles en la vía pública.

Otro ejemplo es el de la ciudad española de Vitoria-Gasteiz, que logró reducir la cuota de uso del coche del 36 % al 29 % y donde la reasignación del espacio público fue uno de los principales objetivos de su política de aparcamiento.

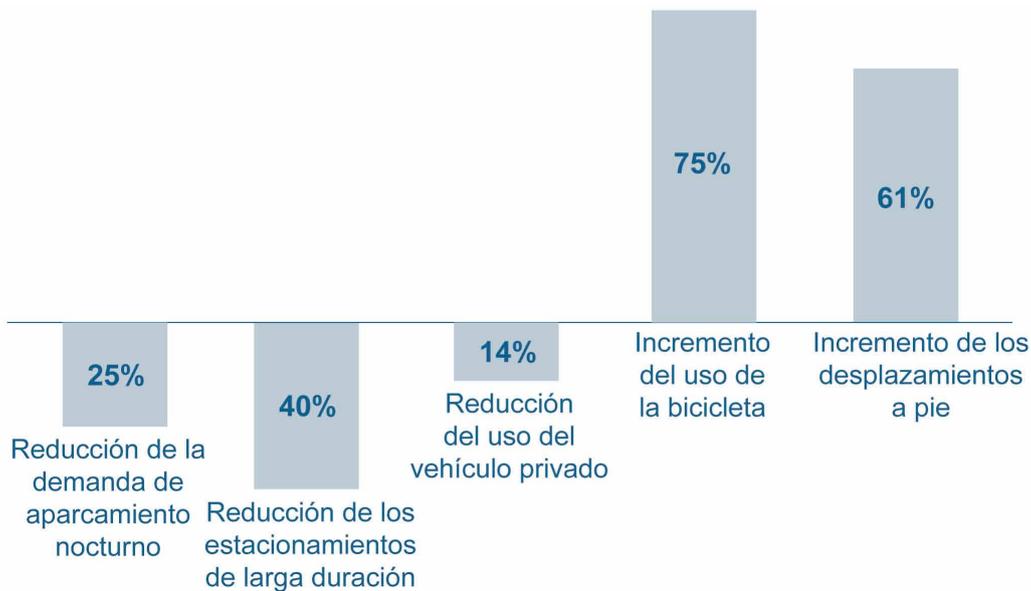
La rutina diaria de un vehículo medio



La realidad es que un vehículo requiere más de una plaza de aparcamiento, y ese es un uso ineficiente del valioso y escaso espacio del que disponemos

De media, los coches particulares permanecen estacionados el 80 % del tiempo en los hogares de sus propietarios, el 16 % en otros lugares y solo se desplazan aproximadamente el 4 % del tiempo. Por supuesto, existen ofertas de aparcamiento en prácticamente todos los destinos. Así, el estacionamiento respalda un uso notablemente ineficiente de los recursos. Reducir la disponibilidad de estacionamiento actúa como incentivo para utilizar la movilidad compartida (transporte público, vehículos compartidos), mediante la que los vehículos permanecen en uso mucho más tiempo, o para caminar o montar en bicicleta, siendo todos ellos usos mucho más eficientes del espacio urbano.

Resultados de las políticas activas de gestión del aparcamiento en Múnich



Fuente: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

La gestión del aparcamiento contribuye a un mejor reparto modal y, en consecuencia, una mejor calidad de vida

El exceso de plazas de aparcamiento contribuye a la congestión del tráfico y dificulta la accesibilidad a todos los usuarios de la vía pública: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y/o conductores. A pesar del acopio de plazas de aparcamiento que han hecho las ciudades, la congestión del tráfico ha empeorado en los últimos años. Las estrategias de gestión del aparcamiento efectivas son el modo inteligente de tratar los problemas de accesibilidad y de escaso espacio público.

A principios de los años noventa, la ciudad de Múnich (Alemania) empezó a centrarse en la gestión del aparcamiento como una vía para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad. En esa época, la congestión y los vehículos estacionados de larga duración fueron identificados como aspectos clave que afectaban a la calidad de vida. Se implementaron un elevado número de actuaciones, como medidas para evitar el tráfico de agitación – coches en búsqueda de una plaza de aparcamiento – en dos barrios de la ciudad. Después de haber analizado con detalle la proporción de residentes y foráneos en estos dos barrios, se introdujeron medidas activas de gestión del aparcamiento. Un año después los resultados fueron muy satisfactorios: una reducción del 25% de la demanda de aparcamiento nocturno, una reducción del 40% de los estacionamientos de larga duración, y conllevó que el tráfico de agitación y el aparcamiento ilegal prácticamente se eliminaran. En 2008, después de casi una década de políticas activas de gestión del aparcamiento, el uso del vehículo privado se redujo en un 14% en el centro de la ciudad, el uso de la bicicleta se incrementó un 75% y el ir a pie un 61% (Kodransky y Hermann, 2011, ITDP).



Foto FGM-AMOR

Principio: Debemos estacionar nuestros vehículos en algún sitio, pero ¿significa eso que siempre necesitaremos más plazas de aparcamiento?

Una de las quejas más escuchadas en el centro de las ciudades, especialmente por parte de comerciantes y propietarias/os de pequeñas empresas, es que no hay “suficiente” espacio de estacionamiento en la vía pública, y que es necesario ofrecer más y más espacio a bajo precio tanto en la vía pública como fuera de ella. No obstante, es importante comprobar si esto es realmente así antes de ofrecer más espacio, y/o más espacio a bajo precio, sobre todo porque el aparcamiento adicional fomenta un mayor uso del coche, como ya hemos indicado.

Los estudios sobre ritmos de estacionamiento revelan la ocupación real de los espacios en días laborables y los fines de semana, ofreciendo una buena indicación de quiénes (trabajadoras/es, residentes, compradoras/es, las/os propias/os comerciantes) estacionan en qué espacios y durante cuánto tiempo. Muestran dónde existe una demanda muy alta y dónde, a menudo muy cerca, hay plazas de aparcamiento vacías. Con esos datos, y con el objetivo de redistribuir la demanda, se pueden introducir medidas de gestión como el cambio de tarifas o la duración de la estancia, además de informar a la persona usuaria de las plazas vacías disponibles a poca distancia. También es importante establecer un vínculo entre el precio del aparcamiento dentro y fuera de la vía pública, ya que el estacionamiento de pago fuera de la vía pública se suele infrautilizar debido a que el precio es inferior en la calle las/os conductoras/es prefieren buscar allí un espacio libre.



Foto: Intervención paradójica del proyecto Metamorfosis.

El hecho es que el aparcamiento se beneficia del espacio público, un servicio que en realidad no es gratuito

“Toda plaza de aparcamiento tiene un coste, incluso si la persona que conduce no paga por usarlo. El espacio ocupado podría utilizarse para otra cosa (coste de oportunidad) y las plazas de estacionamiento requieren gestión y mantenimiento. Si las/os conductoras/es no pagan por estacionar, el coste lo compartirá toda la ciudadanía, ya sea a través de alquileres más altos (y, por lo tanto, mayores precios) por los artículos a la venta en los establecimientos de un centro comercial, o tal vez a través de una subida de los impuestos locales, cuando un municipio haya subvencionado la construcción de un nuevo aparcamiento. Se trata de un dinero que podría haber generado mayores beneficios si se hubiera invertido en otro lugar.” Tom Rye comenta: “En general, el estacionamiento se percibe como un servicio público y, como tal, algo que las/os conductoras/es (especialmente) consideran que debería ser gratuito”. El estacionamiento en la calle ocupa el espacio público, pero como señala varias veces la política de estacionamiento de la ciudad de Groningen (NL), cuando un espacio está ocupado por un coche aparcado, se privatiza efectivamente por parte del/la conductor/a allí estacionado/a, y nadie más puede usarlo. Del mismo modo, los vados que atraviesan las aceras para el acceso de los vehículos a sus garajes solo pueden usarlos las/os propietarias/os y, por lo tanto, se vuelve a privatizar el espacio público. Todo ello demuestra la necesidad de que los SUMP (planes de movilidad urbana sostenible) consideren si el aparcamiento es el mejor uso del espacio público o si existen otros usos de mayor valor, dando prioridad a las personas en lugar de a los coches.

9 EL ESTACIONAMIENTO SUELE ESTAR SUBVENCIONADO

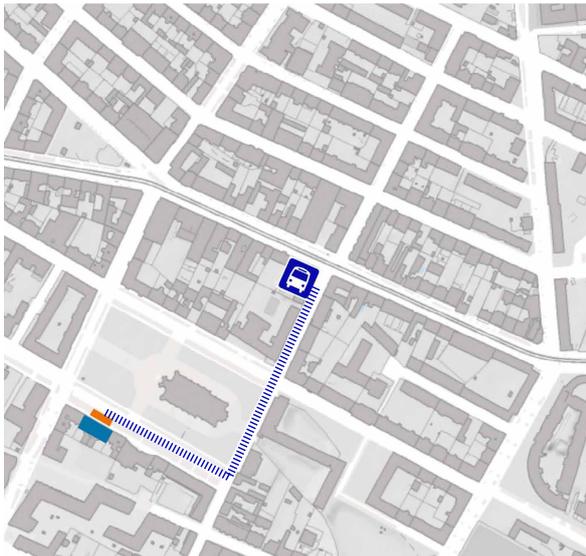
La tarifa por 1 hora de aparcamiento en la vía pública en la parte más cara de la ciudad



■ 1 h de estacionamiento (€)

Lo cierto es que lo que pagamos por estacionar a menudo no refleja el verdadero valor del espacio

La cifra muestra el precio máximo de 1 hora de estacionamiento en la vía pública en el centro de las ciudades en una selección de ciudades europeas. Si consideramos que una plaza de aparcamiento ocupa unos 15 metros cuadrados de suelo, entonces la tarifa de 1 euro por hora se traduce en un “alquiler” de 6,7 céntimos por metro cuadrado por hora, o de 67 céntimos por diez horas diarias (periodo en el que normalmente se aplica la tarifa) o de 200 euros por metro cuadrado al mes asumiendo una ocupación similar durante 30 días al mes. La mayoría de los edificios de los centros urbanos tienen varias plantas, produciendo así mucho más alquiler por cada metro cuadrado de superficie. Cuando existen infraestructuras de aparcamiento fuera de la vía pública, los costes de inversión se suman a la tarifa que se debe cobrar si se desea recuperar el coste real de la prestación de aparcamiento a través de las personas usuarias. No obstante, con frecuencia esto no es así, sino que se disfruta como una subvención del Ayuntamiento para mantener el precio “a la baja”, de 4 a 5 euros por hora.



Estacionamiento directamente frente a la puerta de casa.

La distancia a la parada de transporte público es 30 veces mayor

PRIVILEGIO PARA USUARIOS DE COCHES



Está prohibido estacionar en la puerta de las casas, pero sí puede hacerse en un garaje colectivo situado a la misma distancia que la parada de transporte público

JUSTO PARA LOS MODOS ALTERNATIVOS

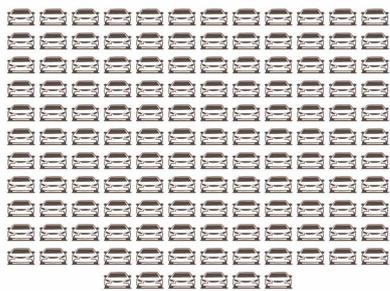
La realidad es que ofrecer aparcamientos influirá negativamente sobre la elección de modos alternativos, animará a la gente a usar su coche y, en consecuencia, aumentará el tráfico motorizado.

Desde la publicación del informe del Departamento de Transporte del Reino Unido "Roads and the Generation of Traffic" (1994), las investigaciones han demostrado que proporcionar nuevas plazas en la vía pública incrementa el tráfico y, con frecuencia, los atascos. También existe una relación evidente entre proporcionar aparcamiento y el uso del coche: cuanto más elevada es la disponibilidad de aparcamiento, más desplazamientos se realizan en coche. Por último, se revela que las ciudades con algunos de los menores niveles de tráfico, como Viena y Zúrich, han aplicado diversas políticas a lo largo de muchos años relativas a las tarifas de aparcamiento y a la reducción de la disponibilidad de plazas en edificios de nueva construcción. La ciudad de Nottingham, en Inglaterra, que grava el aparcamiento fuera de la vía pública disponible para el personal de los grandes centros de trabajo de la ciudad, sufre menos tráfico que otras ciudades similares que no imponen ese impuesto. Por lo tanto, si la reducción del tráfico es un objetivo del SUMP, la gestión del aparcamiento debe ser una parte fundamental del plan. Si las ciudades no regulan el aparcamiento al mismo tiempo que mejoran los modos de transporte alternativos, todos los esfuerzos para instar a la ciudadanía a usar el transporte público, caminar o montar en bicicleta resultarán mucho menos efectivos. De esta forma, es necesario un planteamiento clásico que reúna disuasión e incentivos.

Reducción de los costes de construcción mediante la sustitución de plazas de aparcamiento individuales por plazas de aparcamiento compartido

138 apartamentos

138 plazas de aparcamiento - 1 plaza por aparta



Uso del espacio: 3450m²

Coste: 307.000 €

10 plazas de aparcamiento compartidas



Uso del espacio: 250m²

Coste: 15.000 €

Fuente: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (gráfico adaptado por FGM-AMOR)

Principio: Resulta más inteligente ofrecer a los nuevos residentes una gama de opciones de movilidad que simplemente exigir un número mínimo de plazas de aparcamiento.

Muchas ciudades aún requieren que se facilite el mismo número de plazas de estacionamiento para apartamentos nuevos, independientemente de dónde se encuentren o quién viva en ellos. Esto provoca un incremento de los costes de construcción y las necesidades de suelo y, por tanto, un aumento del precio de las viviendas nuevas. Un planteamiento flexible en el que la oferta de aparcamiento está relacionada con la accesibilidad mediante transporte público, en bicicleta y a pie, con los controles de estacionamiento en la vía pública y con la renta de las personas que conforman el mercado objetivo de los pisos, puede dar lugar a una oferta más efectiva de plazas de aparcamiento y a una vivienda más asequible. El gráfico anterior muestra claramente el coste que supone proporcionar estacionamiento individual en una nueva construcción comparado con facilitar aparcamiento únicamente para vehículos compartidos.

Dotaciones de aparcamiento



Las normativas de aparcamiento pueden tener un impacto positivo en las viviendas y en otros proyectos inmobiliarios

Generalmente, el coste de construcción de una plaza de estacionamiento en un aparcamiento subterráneo varía entre 20.000 y 40.000 €. En muchos proyectos de urbanización, el aparcamiento juega un papel importante, especialmente desde el punto de vista de viabilidad financiera del proyecto. Los requerimientos de aparcamiento son un factor fundamental en el sector inmobiliario y la clave para asegurar la conexión entre regeneración urbana y movilidad sostenible. Así pues, la definición de dotaciones máximas de aparcamiento debería sustituir a las dotaciones mínimas de aparcamiento, especialmente en aquellas áreas en las cuales existe un control efectivo del aparcamiento en superficie.

Las normativas de aparcamiento se deberían vincular con la accesibilidad en transporte público de cada área urbana. Así pues, si una área está bien servida mediante transporte público, habrá menos gente que necesite el coche para acceder al nuevo desarrollo urbanístico en cuestión. La definición de dotaciones mínimas de aparcamiento también se deberían de eliminar con el objetivo de estimular un crecimiento sostenible, como ha sucedido recientemente en São Paulo (ITDP, 2014) o desde hace numerosos años en Ámsterdam, Zúrich, en algunas zonas de París y en buena parte del Reino Unido.



Foto: Martin Rojak

Principio: Reducir las emisiones de CO₂, en lugar de aumentarlas.

Mitigar los efectos del cambio climático en las ciudades se ha convertido en un tema candente. Las ciudades buscan nuevos modos de reducir el efecto de las altas temperaturas sobre sus residentes. Sin embargo, convertir el espacio de estacionamiento en la vía pública en un espacio verde con árboles también podría ayudar a mitigar los efectos del cambio climático, convirtiendo un espacio que contribuye al uso del coche y, por tanto, a las emisiones en otro que actúa como sumidero de CO₂. Si un coche recorre una media de 35 km al día y se elimina una plaza de aparcamiento, ese kilometraje diario se reduce en 7 km, con un nivel medio de emisiones de 180 g CO₂/km, lo que se traduce en una reducción de 1,26 kg de CO₂ al día. Además, suponiendo que los árboles plantados sean nuevos y que se puedan plantar dos en cada antigua plaza de aparcamiento, absorberán hasta 6.400 kg de CO₂ al día (dependiendo del tipo de árbol, gracias a la fotosíntesis que realizan). Además, cada árbol (de 20 m de altura y unas 600.000 hojas) produce una media de 4,6 toneladas de oxígeno, suficiente para satisfacer las necesidades de unas 10 personas.



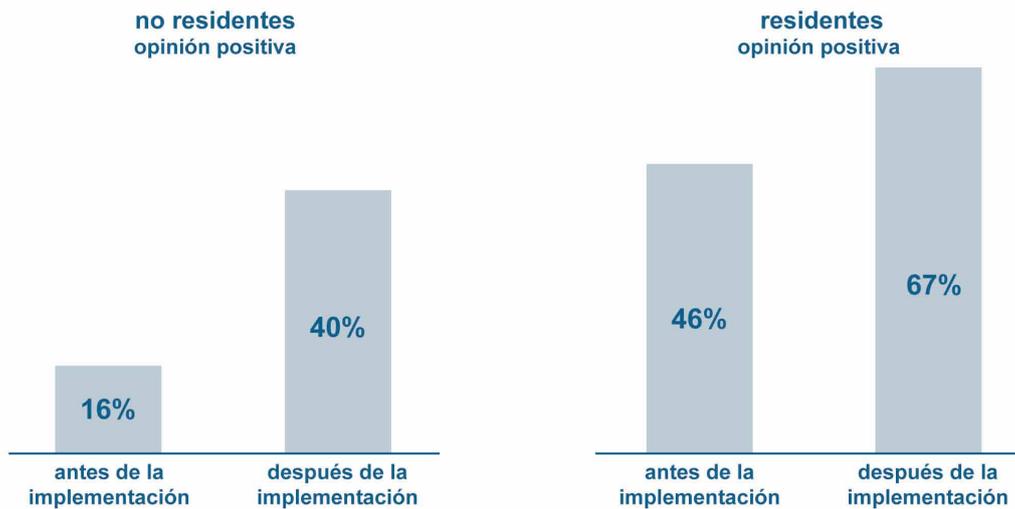
REELECCIÓN

Principio: El apoyo político no desaparece al introducir la gestión del aparcamiento.

Si las medidas de gestión del aparcamiento se planifican con cuidado, son justas y se fomenta la transparencia sobre a dónde se destinan los ingresos y, sobre todo, mejoran la ciudad y la situación del aparcamiento, no provocarán que las/os políticas/os pierdan las elecciones. De hecho, muchas ciudades descubren que, una vez introducida la gestión del aparcamiento en un barrio y observado su buen funcionamiento, muchos otros barrios solicitan adoptar las mismas medidas.

Nivel de aceptación de la gestión del aparcamiento

en los distritos 6-9 de Viena (Austria)



Fuente: COST 342, 2005

Generalmente hay quejas antes de que se introduzca un nuevo modelo de gestión del aparcamiento, pero la oposición inicial se convierte en apoyo cuando se demuestra su impacto positivo.

La gestión del aparcamiento mejora la calidad de vida en las ciudades y, a pesar de que la ciudadanía se queje en un primer momento, acabará por aceptarla una vez esté implementada. Ciudades como Ámsterdam, Copenhague, Múnich, Londres, Gante, Zúrich, Estrasburgo o Barcelona, entre otras, tienen una larga tradición en la implementación de medidas de gestión del aparcamiento y sus ciudadanas/os se benefician de ellas.

“Los impactos de estas nuevas políticas han sido sorprendentes: revitalización y desarrollo de los centros urbanos, reducción significativa de los desplazamientos en vehículo privado, disminución de la polución del aire y, generalmente, un aumento en la calidad de vida” (Kodransky y Hermann, 2011, ITDP). Ver cómo se pone esto Hermann es mujer resume perfectamente el potencial de la gestión del aparcamiento para crear mejores ciudades.

Un estudio realizado en Viena (Austria) demuestra el cambio de actitud antes y después de la implementación de las medidas de gestión del aparcamiento en la ciudad: en resumen, el nivel de aceptación después de su implementación fue considerablemente mayor que antes. Por un lado, la actitud positiva de las/os residentes se incrementó hasta un 67% (eran un 46% anteriormente), mientras que las actitudes negativas descendieron de un 34% a un 30% (COST 342, 2005). Por otro lado, las/os no residentes con una actitud negativa descendieron del 68% al 54%, mientras que aquellas/os con opiniones positivas incrementaron de un 16% a un 40%.



Foto: FGM-AMOR

Principio: Presupuesto para los barrios como incentivo para aumentar el nivel de aceptación de los estacionamientos de pago.

Si una parte del dinero recaudado por el estacionamiento de pago se destina a un barrio para que el barrio decida cómo emplearlo, puede aumentar el grado de aceptación del estacionamiento de pago, haciendo evidente cómo se emplea el dinero y permitiendo que tanto las/os residentes locales como las empresas sientan que controlan la situación. Por supuesto, no es obligatorio que el dinero se destine a medidas de movilidad; también podría invertirse en otras medidas como la mejora del entorno local, parques infantiles, etc.

Utilización de las tarifas de aparcamiento en Ámsterdam



Fuente: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

El incremento de los ingresos municipales provenientes de la gestión del aparcamiento se puede utilizar para promover la movilidad sostenible

A menudo las ciudades dependen de los Gobiernos centrales para una parte significativa de sus presupuestos y, además, en los últimos años se han producido recortes en estos presupuestos en casi todos los países europeos. Los impuestos sobre la propiedad son una de las principales fuentes de ingresos de la mayoría de Ayuntamientos. No obstante, con la excepción de muy pocas ciudades, las propiedades inmobiliarias han perdido valor en toda Europa, reduciendo a su vez los ingresos municipales. La gestión del aparcamiento o, todavía mejor, el enfoque PUSH&PULL pueden contribuir a aumentar los ingresos municipales sin incrementar (o incluso reducir) la presión fiscal sobre sus ciudadanos y al mismo tiempo mejorar la calidad de las alternativas al vehículo privado. Estos ingresos se deberían usar (al menos parcialmente) para financiar medidas de apoyo a la movilidad sostenible.

En Ámsterdam, por ejemplo, los ingresos provenientes de las tarifas de aparcamiento fueron alrededor de 160 millones de Euros en 2012. El 38% de este dinero se utilizó en la gestión y mantenimiento del sistema de aparcamiento, el 39% fue a parar al presupuesto general del Ayuntamiento y el 23% restante se gastó en medidas de movilidad sostenible (31% para temas ciclistas, 18% para el transporte público, el 13% para mejoras de seguridad vial, etc.). Esto es lo que se denomina el 'Amsterdam Mobility Fund' (sistema de financiación de la movilidad de Ámsterdam). Otras ciudades como Gante, Barcelona, Graz o Nottingham (con el 'Workplace Parking Levy') también siguen un esquema similar.



Foto FGM-AMOR

Principio: Tres potentes instrumentos para la gestión de estacionamiento: duración, tarifas y permisos.

En aquellos lugares donde la demanda de estacionamiento supere a la oferta, en lugar de responder automáticamente ofreciendo más plazas de aparcamiento, se pueden emplear herramientas de gestión para priorizar quién accede a un espacio que es limitado. Los principales instrumentos son la limitación de la duración de la estancia, la fijación de tarifas y la emisión de permisos (a veces con un coste) a determinados tipos de usuarios, como las/os residentes, para concederles un acceso preferente a dicho espacio. Es preferible comenzar en las áreas de mayor demanda con restricciones de poca importancia (precios bajos, amplios límites máximos de estancia) para lograr la aceptación de este principio. Las tarifas siempre pueden aumentar más adelante o reducir la duración de la estancia.

Las tarifas dependen de las políticas y los objetivos



Fuente: ©iStock.com/faberfoto_it

Tarifas y precios correctos, así como multas apropiadas, son elementos clave para el éxito de la gestión del aparcamiento

Las inversiones a largo plazo en aparcamientos – ya sean privadas o públicas – han sido en muchos casos el núcleo de la política de aparcamiento en muchas ciudades. En teoría, las tarifas deberían ser equilibradas, ya sea en garajes como en superficie. No obstante, la relación entre precios del estacionamiento en calzada y fuera de ella no es la misma en todas las ciudades. Generalmente, tarifas más elevadas en calzada – comparado con las del aparcamiento fuera de ella – podrían conducir a una disminución del tráfico de agitación y a hacer los garajes más competitivos. Se trata, pues, de una estrategia importante al negociar con inversoras/es privadas/os sobre la construcción de nuevos garajes.

Ver también el capítulo “reducción del tráfico de agitación”



Principio: Garantizar que los usuarios/os prioritarios/os puedan encontrar fácilmente una plaza de aparcamiento

Aunque la gestión del aparcamiento puede tratar de reducir la oferta general de estacionamiento, es posible que existan algunas/os conductoras/es para quienes las/os dirigentes locales deseen “facilitar” la búsqueda de un espacio disponible. Estos pueden ser residentes y/o clientas/es de establecimientos de la zona. (En etapas posteriores de desarrollo de la política de aparcamiento de algunas ciudades, puede reducirse el énfasis sobre el estacionamiento para la clientela pero al introducir la gestión del aparcamiento por primera vez, a menudo se considera un problema clave, y en muchas ciudades continúa siendo un problema fundamental, aunque por supuesto el tráfico de ocio/clientes también puede provocar atascos y contaminación).

Una regla básica que siguen muchas/os profesionales en materia de aparcamiento es que no se debe permitir que la ocupación máxima supere el 85 % y, de hacerlo, sería momento de aumentar las tarifas. La “regla” del 85 %, si se alcanza, se traduce en la reducción al mínimo del tráfico de paso que busca una plaza de aparcamiento (y los atascos resultantes). Algunas/os analistas han sugerido que seguir la “regla” del 85 % podría dar lugar a un exceso de oferta y, desde luego, solo debe aplicarse al estacionamiento en la vía pública, donde la oferta es fija, nunca para calcular el número de aparcamiento que deben incluir los edificios de nueva construcción.



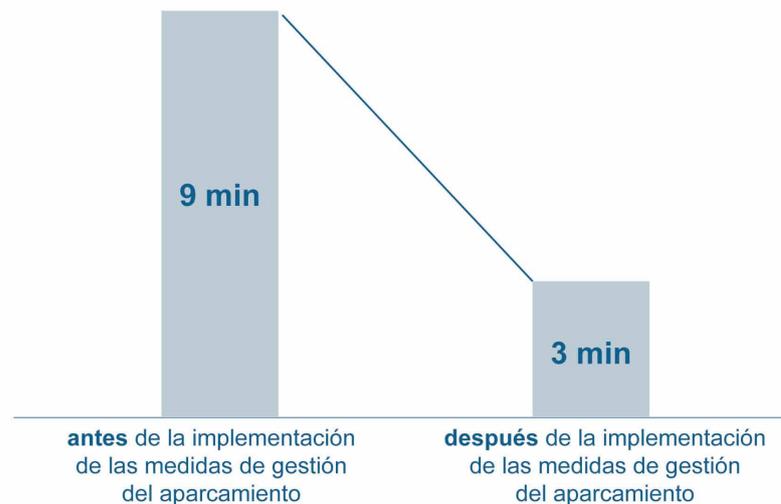
Fotos: Stadt Zürich

Principio: El suministro máximo de aparcamiento en Zúrich. Por cada nueva plaza de garaje, debe eliminarse una plaza de aparcamiento en la vía pública.

El número máximo de aparcamientos debe alcanzar un equilibrio entre la demanda de una mayor peatonalización y la demanda de las empresas de un número creciente de plazas de aparcamiento. Así, se alcanza un equilibrio directo: cuando se construye un nuevo aparcamiento fuera de la vía pública, se reducen en igual número las plazas de estacionamiento en la calle. En su lugar, el espacio disponible se utiliza para aparcamientos de bicicletas, zonas peatonales y zonas verdes.

Tiempo medio necesario para encontrar una plaza de aparcamiento

distritos 6-9 de Viena



Fuente: COST 342, 2005

La gestión del aparcamiento conduce a la disminución del tráfico de agitación

El tráfico de agitación provoca no solo costes adicionales para los conductores (tiempo extra y combustible) sino que también genera externalidades negativas para el conjunto de la sociedad, como por ejemplo más contaminación, ruido y accidentes. Kodransky y Hermann, 2011, ITDP estiman que más del 50% de la congestión es causada por conductores en búsqueda de una plaza de aparcamiento gratuito. Hay evidencias que sugieren que las políticas de gestión del aparcamiento efectivas que armonizan las tarifas del aparcamiento en la calzada y fuera de ella pueden reducir considerablemente el tráfico de agitación.

La evaluación de las medidas implementadas en los distritos 6-9 de Viena (Austria) pone de manifiesto un descenso del tráfico de agitación de 10 millones de usuarios de coche / km a 3,3 millones. Antes de la introducción de las políticas de gestión del aparcamiento el tráfico de agitación significaba un 25% del total de volumen del tráfico; actualmente representa un 10%. Así pues, se pudo verificar que en los distritos 6-9 el tiempo medio de búsqueda de una plaza de aparcamiento se redujo de 9 a 3 minutos (COST 342, 2005).

Consulte también "¡Luchar por un correcto equilibrio para obtener el éxito!"



Foto: Stadt Freiburg

Principio: Planificar la zona de suelo necesaria para un garaje, pero construirla solo si es realmente necesario, en función de la demanda observada, no de la prevista. Mientras, el espacio se utiliza para otros fines.

El principio consiste en anticiparse a la demanda de estacionamiento prevista, tener un plan para hacerle frente, pero no construir el aparcamiento para satisfacer toda la demanda prevista hasta que la infraestructura esté en funcionamiento y se pueda observar la demanda real. De nuevo, en Freiburg Vauban se adoptó este enfoque: en primer lugar, se reservó espacio para un aparcamiento (pero no se construyó); en segundo lugar, se utilizó el espacio “temporalmente” para una zona de juegos; en tercer lugar, se observó la demanda real de estacionamiento y se determinó que no se necesitaba un aparcamiento adicional. Además, el hecho de que el espacio se utilice ahora como parque infantil hace más difícil, desde el punto de vista de la aceptación pública, convertirlo en aparcamiento.

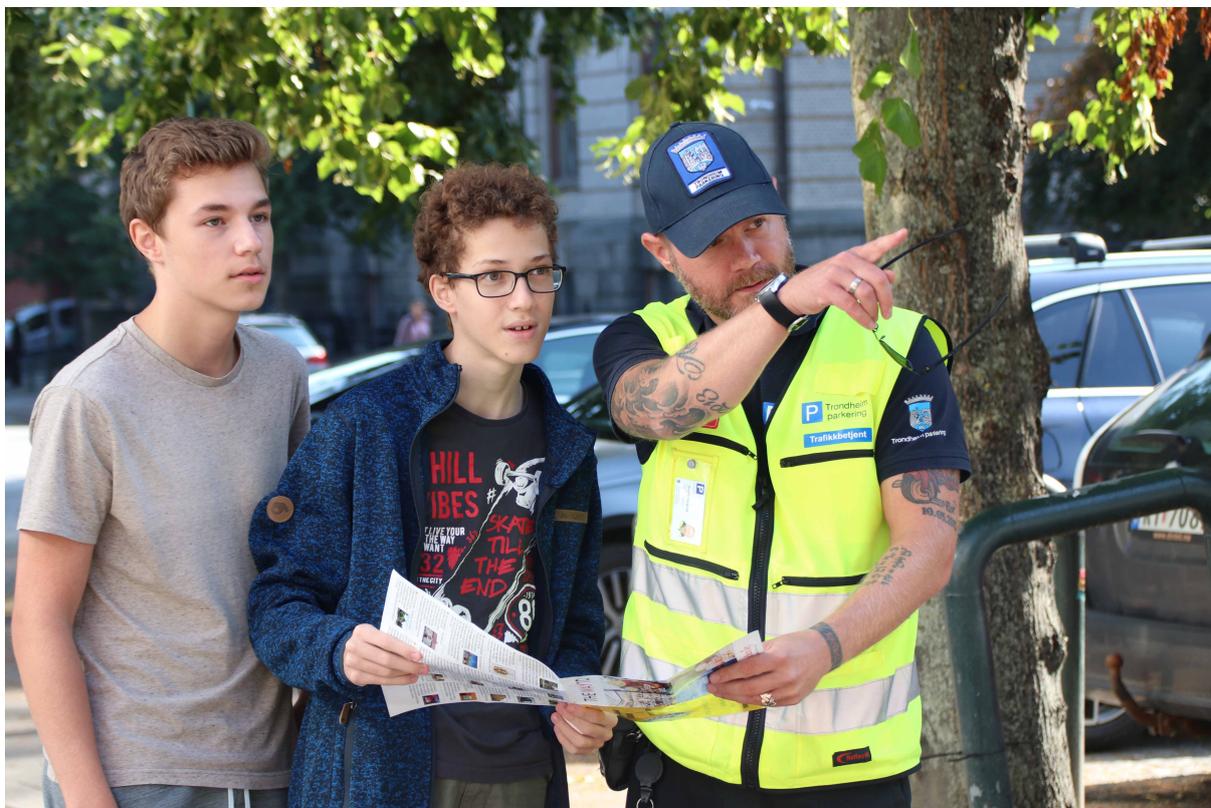


Foto FGM-AMOR

Principio: El control de las zonas de estacionamiento regulado es necesario porque mejora la situación

Las herramientas que tiene la administración para gestionar el estacionamiento no funcionarán a menos que se apliquen. Cuando algo que antes era gratis para todas/os se regula o pasa a ser de pago, y se introduce su control, a menudo surgen reacciones negativas. ¿Cómo reducir al mínimo estas reacciones? En primer lugar, lograr que la normativa y su aplicación sean justas: por ejemplo, aumentar la sanción cuando el estacionamiento obstruya el paso del tráfico y garantizar que todas/os tengan el mismo riesgo de recibir una sanción si incumplen una norma. En la fase inicial, no imponer sanción por el primer o segundo incumplimiento: recibir en su lugar una advertencia. Informar con transparencia a la persona usuaria de cómo y a dónde se destina el dinero recaudado. Formar a las/os encargadas/os de hacer cumplir la ley para que puedan ayudar a la gente con sus dudas sobre el estacionamiento y otras cuestiones, no solo imponer sanciones.



Foto FGM-AMOR

Principio: Experimentar con nuevos usos para los espacios de estacionamiento. Si no funcionan, siempre se puede volver a la finalidad original

A menudo resulta difícil imaginar cambios en el paisaje urbano y esto significa que la ciudadanía puede reaccionar exageradamente, a menudo de forma negativa, ante las nuevas propuestas. Este es el caso de aquellas personas que son participantes “típicas” en actividades de consulta pública/participación.

No obstante, una plaza de aparcamiento en la vía pública es algo que se puede cambiar temporalmente y volver a cambiar de nuevo si es necesario, hecho que permite comprobar que, con frecuencia, se puede vivir fácilmente con dicho cambio o incluso disfrutarlo. La ciudad de Róterdam ha empleado ese método en infinidad de calles, convirtiendo plazas de aparcamiento en terrazas de restaurantes, espacios públicos o aparcamientos para bicicletas de forma temporal para mostrar a la gente que funciona y ganar aceptación para un cambio posterior permanente.



Foto: Hr. Schön

Principio: Aparcamientos compartidos para respaldar conductas de movilidad más sostenibles

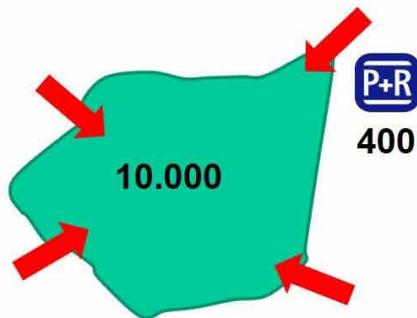
En lugar de que cada edificio disponga de su propio aparcamiento, el planteamiento es construir un aparcamiento más grande situado a cierta distancia para prestar servicio a todos los edificios del mismo sector.

Es común que cada nueva vivienda o edificio de apartamentos disponga de su propio garaje. Una solución alternativa, que reduce los costes de construcción, libera inmediatamente el espacio situado alrededor de los edificios para zonas verdes e insta a los ciudadanos a preferir otros modos sostenibles, es la construcción de un solo aparcamiento de gran tamaño que preste servicio a todo un sector, pero situado a una cierta distancia de las viviendas. Uno de los pioneros de este planteamiento es el conocido barrio de Vauban, al sur de Freiburg, en Alemania, donde las/os residentes pueden conducir hasta su edificio de viviendas para cargar y descargar sus vehículos, pero donde las plazas de aparcamiento se concentran en un único gran parking situado a unos 300 metros. La distancia adicional del hogar al vehículo favorece caminar, el uso de la bicicleta y el transporte público para los desplazamientos locales y libera espacio alrededor de las viviendas para otros usos más agradables, como parques infantiles y cafés.

APARCAMIENTO DISUASORIO (P&R): NO ES UNA PANACEA, PERO SÍ ES POLÍTICAMENTE IMPORTANTE, Y AYUDARÁ SI SE HACE CORRECTAMENTE

La trampa

Facilitar el estacionamiento conduce a un aumento de los desplazamientos en coche

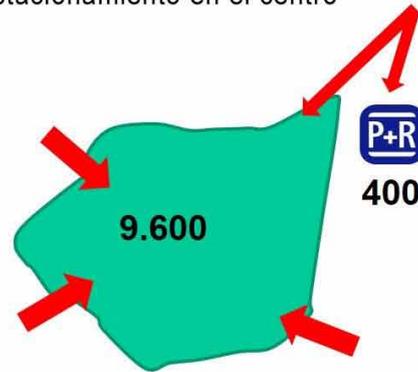


$$10.000 + 400 = 10.400$$

en aparcamientos disuasorios

Correcto

Es necesario reducir la oferta de estacionamiento en el centro



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

En el centro en aparcamientos disuasorios

Principio: El estacionamiento disuasorio (P&R) debe sustituir, no sumar, al estacionamiento en el centro de la ciudad

Los aparcamientos disuasorios suelen considerarse una panacea para los problemas de estacionamiento y se recurre a ellos siempre que se introduce la gestión de estacionamiento en el centro de la ciudad. Sin embargo, existen varios principios importantes que conviene recordar si la inversión en aparcamientos disuasorios es realmente para apoyar el SUMP de la ciudad y para trabajar adecuadamente (y, por lo tanto, hacer que la inversión y los costes operativos merezcan la pena):

- » El nuevo aparcamiento disuasorio no debe aumentar la oferta total de estacionamiento en la ciudad. Si lo hace, aumentará el uso del coche. Por lo tanto, 500 nuevas plazas de aparcamiento disuasorio deben sustituir y no sumar 500 plazas en la ciudad.
- » En las ciudades de menor tamaño, los aparcamientos disuasorios podrían no merecer la pena: la mayor parte de la demanda de desplazamientos proviene del interior de la ciudad y existe estacionamiento gratuito en la vía pública a poca distancia del centro, por lo que la persona usuaria no se molestará en estacionar en las afueras y buscar un autobús.
- » Los servicios de autobús, tranvía o ferrocarril cercanos al aparcamiento disuasorio deben ser atractivos, económicos y fáciles de usar.
- » Incluso un gran sistema de aparcamientos disuasorios con unas 10.000 plazas en una ciudad de 200.000 personas solo podrá satisfacer las necesidades de una pequeña parte de la demanda total de desplazamientos.
- » Lo ideal sería que los aparcamientos disuasorios se situaran cerca de los puntos de origen de las/os viajeras/os y no cerca del destino, ya que esto reduciría aún más los desplazamientos y las emisiones de CO₂. Además, el nivel de aceptación del transporte público en lugar del coche sería mayor, como si la/el usuaria/o asumiera que ya ha realizado la mayor parte de su desplazamiento.



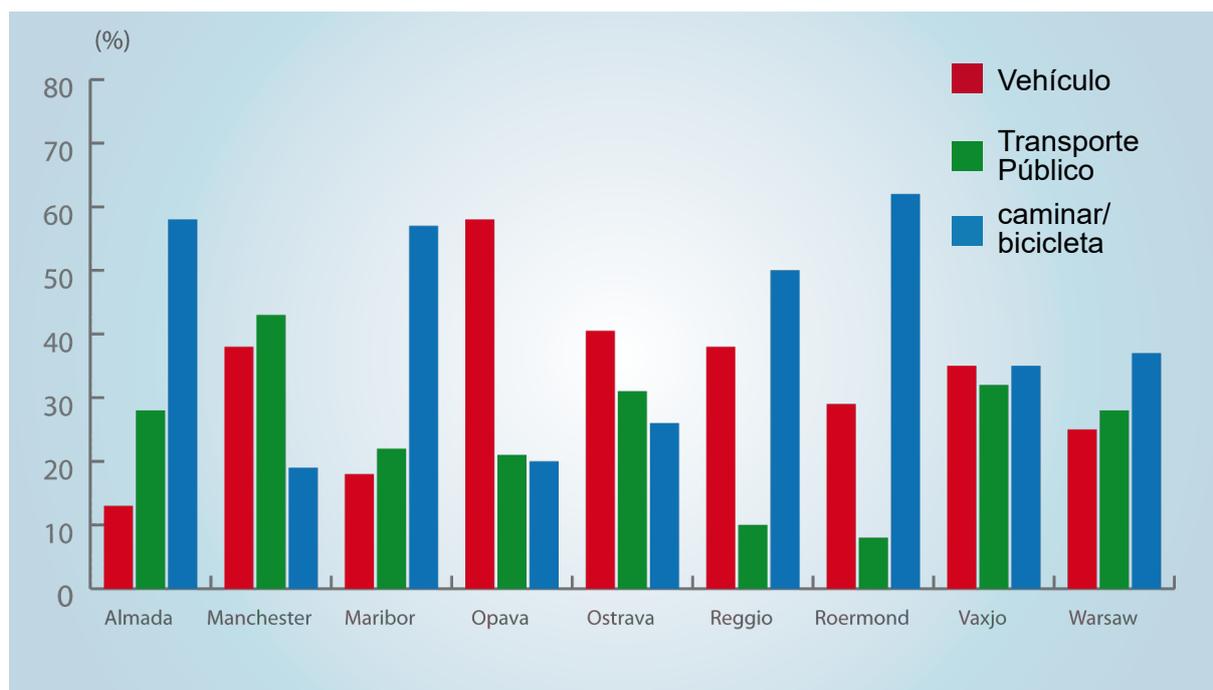
Foto: FGM-AMOR

Principio: Múltiples usos del escaso espacio de estacionamiento para liberar otros espacios públicos

Los espacios de estacionamiento suelen estar vacíos gran parte del tiempo; por ejemplo, los aparcamientos de los supermercados rara vez se ocupan por la noche y solo se llenan en las horas pico de compra. El uso múltiple de estos espacios puede reducir la demanda de aparcamiento en otras zonas, liberándolo para otros usos, y/o reducir los costes de inversión en nuevos aparcamientos fuera de la vía pública. La ciudad belga de Sint Niklaas implementó el concepto de estacionamiento compartido en una calle llamada Vijfstraten, una de las principales vías en el centro de la ciudad. El objetivo de la ciudad era la creación de carriles bici separados en Vijfstraten, pero solo podía hacerlo eliminando las plazas de aparcamiento existentes en la vía pública, que actualmente utilizan las/os residentes. La ciudad llegó a un acuerdo con un supermercado situado en la vía pública para que los residentes de Vijfstraten pudieran estacionar en el aparcamiento del supermercado, en lugar de en la calle. La demanda máxima de estacionamiento por parte de las/os residentes no coincide con la demanda máxima de las/os clientes, por lo que hay suficiente estacionamiento para todos.

Sint Niklaas aplicó otro planteamiento inteligente tras determinar el uso múltiple del escaso espacio público para estacionar. Las zonas de carga y descarga de Stationsstraat se utilizarían como zonas de estacionamiento de bicicletas fuera del horario de carga y descarga permitido.

El gasto medio por compras por desplazamiento multiplicado por la cuota de modalidada multiplicado a su vez por la frecuencia de visitas al año



Fuente: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

El hecho es que la clientela con coche no suelen ser las/os mejores clientes

A menudo, el sector comercial y las/os dirigentes locales establecen un vínculo automático entre el número de plazas de aparcamiento que ofrecen a la clientela y el éxito de los comercios locales, pero todas las pruebas demuestran que la realidad es mucho más compleja. La clientela valora la variedad de tiendas y el entorno de compras, y no existe un vínculo claro entre el éxito del comercio minorista y el número de plazas de estacionamiento y sus tarifas, si son de pago. Esta complejidad también se refleja en los resultados de una investigación en 8 ciudades del norte, sur, este y oeste de Europa - La herramienta RESOLVE M&E - Encuesta a consumidoras/es y minoristas (2017 y 2018) (ver gráfico); demuestra claramente que en la mayoría de las ciudades las/os clientes-conductoras/es no son los que más contribuyen a la economía minorista. Por tanto, es importante satisfacer las necesidades de las/os compradoras/es sin vehículo, lo que a menudo significa un entorno de compras de alta calidad adaptado a las personas, no dominado por el tráfico. Para las/os que se desplazan en coche, puede ser importante facilitar el estacionamiento (aunque no necesariamente a un coste cero), lo que supone tarifas y plazos para que el aparcamiento cerca de los comercios no permanezca ocupado de forma prolongada por las mismas personas.

El tráfico estacionario también provoca riesgos!



Foto: Robert Pressl

La gestión del aparcamiento contribuye a la seguridad vial

Las criaturas son muy vulnerables en los cruces con mucho tráfico. La gestión del aparcamiento significa una contribución importante para la seguridad vial, haciendo posible una mayor visibilidad de los transeúntes en los pasos de peatones y de todos los usuarios de la vía en los cruces. En zonas urbanas muy pobladas y con muchos vehículos estacionados es necesario regular y ordenar el aparcamiento para garantizar el paso de los vehículos de servicios y emergencias (bomberos, ambulancias, policía, etc.).

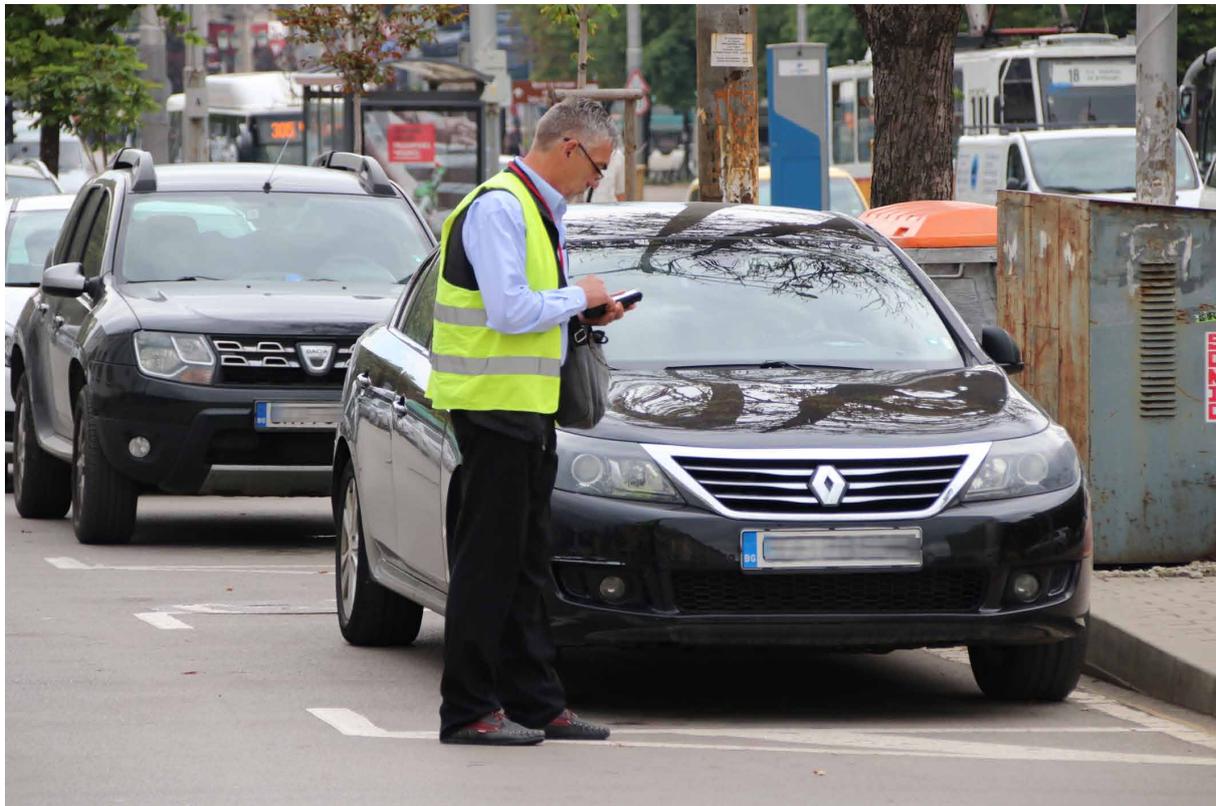


Foto FGM-AMOR

Argumento: Incluso cuando existe una aplicación de la ley sobre el papel, a menudo esta solo se aplica parcialmente porque se encomienda la tarea al personal equivocado.

El control suele repartirse entre distintas organizaciones. Mientras que la policía se ocupa a menudo de las infracciones de aparcamiento, entidades privadas o de propiedad municipal controlan el estacionamiento de pago. Estas últimas suelen funcionar con eficacia, pero la policía suele carecer de tiempo y desempeña tareas más importantes que controlar las infracciones de estacionamiento. Una solución aplicada con frecuencia en esta situación es trasladar la responsabilidad de las actividades policiales a las entidades privadas o de propiedad municipal. Estas controlan cualquier infracción de estacionamiento y la remiten a la policía, que impone la sanción real.

El siguiente paso consiste en despenalizar totalmente la infracción de estacionamiento para que el personal no policial pueda realizar la ejecución por sí mismos. Una gran ventaja de esta solución es que los ingresos de las antiguas sanciones se convierten ahora en ingresos para la ciudad, en lugar de para el estado.



Photo FGM-AMOR

Argumento: El uso del espacio público nunca debe ser gratuito, ni siquiera para vehículos limpios.

Algunas ciudades conceden preferencia o beneficios a las/os conductoras/es de vehículos de cero emisiones, facilitando su estacionamiento en zonas de tarifa reducida o incluso gratuitas donde otros vehículos deben pagar para estacionar. Pero, ¿es esa realmente la forma correcta de gestionar el escaso espacio público? Un vehículo eléctrico ocupa el mismo espacio que un vehículo convencional.

Otro ejemplo de ese uso del espacio público es la instalación de puntos de carga en la acera, que a menudo se reservan para estacionar y cargar vehículos eléctricos. Incluso los cargadores rápidos o hipercargadores en el espacio público deberían situarse en la propia calzada o en espacios totalmente secundarios. Es preferible que los recursos de carga estándar se sitúen en lugares de estacionamiento fuera de la vía pública.



Foto FGM-AMOR

Principio: Establecer objetivos de gestión de aparcamiento, no de generación de ingresos, como eje principal de la política de aparcamiento, y comunicar ese principio al público.

Considera qué problemas/objetivos deseas abordar, por ejemplo:

- » ¿Deseas combatir el tráfico o reducir la ocupación del espacio de estacionamiento?
- » ¿Deseas proteger el acceso de las/os residentes al aparcamiento?
- » ¿Deseas apoyar a las empresas/establecimientos locales?
- » ¿Deseas evitar el estacionamiento durante todo el día de las/os trabajadoras/es?
- » ¿Deseas eliminar del espacio público los vehículos estacionados e instarles a ocupar aparcamientos fuera de la vía pública, etc.?

Las tarifas de aparcamiento son principalmente una herramienta de gestión para orientar la conducta en materia de movilidad, gestionar la ocupación y saturación del aparcamiento y equilibrar el reparto modal.



Foto FGM-AMOR

Principio: Los estándares no son eternos e inamovibles. Se recomienda aplicar estándares máximos de aparcamiento para vehículos y estándares mínimos para bicicletas

A fin de facilitar aún más la transición hacia una menor dependencia del coche y a modos más activos, las ciudades deberían reconsiderar las normas del estacionamiento tradicional y del aparcamiento de bicicletas. De acuerdo con las recomendaciones de la Federación Europea de Ciclismo, es necesario mejorar los desarrollos urbanísticos ya existentes que no tienen estacionamiento para bicicletas, ya sea convirtiendo los espacios para coches en aparcamientos de bicicletas o añadiendo instalaciones de estacionamiento próximas a los edificios, tanto en la vía pública como fuera de ella. Además, debe existir un número adecuado de tomas de corriente para recargar las bicicletas eléctricas.

Principios sobre los estándares:

- » Aplicar estándares máximos de aparcamiento para vehículos motorizados en la medida de lo posible
- » Aplicar estándares específicos para cada zona, basados en los diferentes perfiles de accesibilidad (de acuerdo con el SUMP) de las ciudades (centro, casco urbano, periferia, urbanizaciones, ciudades de tamaño medio, áreas metropolitanas, zonas industriales, residenciales, usos mixtos...)
- » Aplicar estándares mínimos para el aparcamiento de bicicletas (por ejemplo, por número de viviendas, de establecimientos comerciales, etc.), por ejemplo, 1/dormitorio + 10 % para bicicletas especiales en aparcamientos compartidos para bicicletas (por ejemplo, por vivienda).
- » Supervisar y modificar periódicamente los estándares de acuerdo con los cambios experimentados por los patrones de movilidad y las tendencias de reparto modal.

La combinación de ambos estándares es un planteamiento moderno, apropiado y eficiente energéticamente para influir sobre las conductas de movilidad. El siguiente paso podría consistir en optar por un estándar integral de movilidad para proyectos de nuevo desarrollo, en virtud de la cual el pago del aparcamiento y las alternativas al estacionamiento pueden convertirse en objeto de negociaciones para alcanzar los distintos objetivos de movilidad. La ciudad belga de Gante es un buen ejemplo de normas orientadas a áreas específicas. Gracias a las directrices de aparcamiento de bicicletas de la ciudad, las/os residentes disponen ahora de aparcamientos públicos para bicicletas situados a menos de 100 metros de sus viviendas, en las zonas donde se han aplicado los estándares.



Principio: Los permisos de aparcamiento para residentes no deben ser objeto de subvenciones cruzadas.

Las ciudades suelen sentir la necesidad de ofrecer plazas de aparcamiento a sus residentes, más como un deber que como una prestación de servicio con un valor. No obstante, el valor de este servicio tiene un coste. Sin embargo, en muchos casos las ciudades no recuperan de sus residentes con permisos de aparcamiento el coste total de proporcionar este acceso preferente a las plazas de aparcamiento. En su lugar, subvencionan los costes administrativos, de mantenimiento y de control empleando el excedente de los ingresos por aparcamiento recaudados a los no residentes. El problema es que esta práctica no influye en la elección de los residentes con permisos hacia un transporte sostenible, especialmente cuando la zona de estacionamiento para ellos/as es amplia (en algunas ciudades más pequeñas, las zonas de estacionamiento para residentes abarcan toda la ciudad, por lo que el residente puede desplazarse una cierta distancia y disfrutar de un estacionamiento gratuito en la vía pública en su destino). En cambio, estos ingresos podrían emplearse mucho mejor como inversión en incentivos para caminar, circular en bicicleta o utilizar el transporte público, en línea con el principio de disuasión e incentivos (Push & Pull) aplicado en ciudades líderes como Ámsterdam y Gante.

Idea extraída de "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Centre for London 2020).

El impuesto al aparcamiento en el lugar de trabajo del círculo vicioso al círculo virtuoso

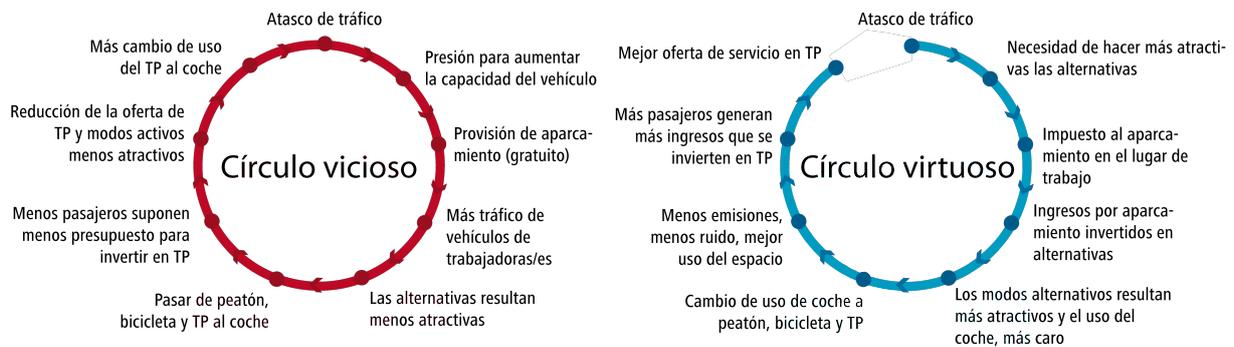


Gráfico: FGM-AMOR

Principio: Quienes opten por usar un estacionamiento gratuito fuera de la vía pública deben contribuir a los costes que su conducción impone a todas/os los demás

En Gran Bretaña, la ley permite a las ciudades imponer un gravamen o impuesto sobre las plazas de estacionamiento proporcionadas fuera de la vía pública por las empresa para sus trabajadoras/es. Una ciudad, Nottingham, ha recurrido a esta ley y desde 2012 impone un cargo, denominado impuesto al estacionamiento en el lugar de trabajo (WPL por sus siglas en inglés), a todas las empresas con 10 o más plazas de aparcamiento fuera de la vía pública, ya que los trabajadoras/es representan alrededor del 70 % del tráfico máximo en la ciudad, imponiendo unos costes asociados con el tráfico próximos a los 160 millones de libras esterlinas (unos 178 millones de euros). Las empresas abonan el gravamen y de ellas depende si el coste se repercute de algún modo en sus empleadas/os. En 2020/21, será de 424 libras (unos 460 euros) por plaza. Obviamente, el modo de desplazamiento solo se ve afectado si el personal que trabaja para una empresa es obligado a abonar la totalidad o parte del impuesto, aunque 8 de cada 10 lo hacen. La evaluación del WPL por la Universidad de Loughborough ha demostrado que el tráfico en Nottingham se ha reducido en comparación con la situación en otras ciudades inglesas similares; y que la economía en Nottingham siguió creciendo tanto o más que en estas ciudades competidoras, tras la imposición del WP y las mejoras en el transporte alternativo sostenible, mientras que el tráfico de vehículos disminuyó un 9 % en comparación con 2004. Los ingresos por ese impuesto se destinan a financiar alternativas de movilidad sostenible.

Evidentemente, la imposición de un impuesto al aparcamiento no es una posibilidad legal en la mayoría de los estados miembros de la UE, pero este ejemplo de Inglaterra resulta útil para argumentar en otros países o regiones que la ley debe cambiar para permitir que las ciudades apliquen un impuesto al aparcamiento si así lo desean, como una herramienta útil en su abanico de medidas dentro de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Cifras extraídas de "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Centre for London 2020)



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

El contenido de este folleto solo compromete a su autor y no refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. Ni la INEA ni la Comisión Europea son responsables de la utilización que se podrá dar a la información que figura en la misma.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Este proyecto ha recibido financiación del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de subvención n.º 769072.