

APLICACIÓN DE LA LEY

La clave del éxito de la estrategia de aparcamiento



PIE DE IMPRENTA

Acerca de

Esta publicación se ha elaborado en el marco del proyecto Park4SUMP, financiado por el programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea mediante el contrato de subvención n.º 769072

Park4SUMP es un proyecto de la iniciativa CIVITAS. Seguir leyendo – www.civitas.eu

Título

Aplicación de la ley

La clave del éxito de la estrategia de aparcamiento

Autor/es

Ivo Cré, POLIS

Agradecimientos

Esta publicación ha sido posible gracias a las aportaciones de las organizaciones que participan en el proyecto Park4SUMP, a las que se atribuye el mérito de sus respectivas contribuciones.

También agradecemos especialmente la labor de la Asociación Europea de Aparcamiento (EPA, por sus siglas en inglés) por reconocer las mejores prácticas de control y aplicación de la normativa de aparcamiento en la vía pública a través de los premios bianuales de aparcamiento en la vía pública.

Revisores:

Susan Tully, investigadora de Edimburgo, Escocia, Reino Unido.

Robert Pressl, director del proyecto de investigación sobre la movilidad en Austria FGM-AMOR.

Descargo de responsabilidad

Las opiniones expresadas en esta publicación son responsabilidad exclusiva de los autores citados y no reflejan necesariamente la opinión de la Comisión Europea.

Derechos de autor

Todas las imágenes que aparecen en esta publicación son propiedad de las organizaciones o personas acreditadas. El contenido de esta publicación puede ser reproducido y ampliado.

ÍNDICE

1. Acerca de este folleto	5
1.1 Resumen y orientación.....	5
1.2 Orientación de este folleto: control y aplicación de la normativa de estacionamiento regulado y de pago	5
2. La clave del éxito: una estrategia equilibrada	6
2.1 Regulación de la vía pública.....	7
2.2 Prestación de servicios.....	7
2.3 Recaudación de ingresos.....	7
3. Definir el proceso de control del estacionamiento	9
Punto de partida: normativa justa y eficaz, para las autoridades locales y para los conductores.....	9
3.1 La aplicación de las infracciones de estacionamiento es un proceso integrado en el SUMP	9
3.2 Pasos fundamentales del proceso de control y aplicación de las normas	10
4. Principios de control y aplicación de las normas.....	12
Principio 1: Diseñar sistemas de aparcamiento que los conductores puedan cumplir con facilidad	13
Principio 2: Fomentar el cumplimiento de las normas	13
Principio 3: Seguir en la medida de lo posible los procedimientos civiles y administrativos	14
Principio 4: Las sanciones deben ser proporcionadas	14
Principio 5: los procedimientos de aplicación deben ser transparentes.....	14
Principio 6: Trato justo y equitativo a los distintos clientes de aparcamiento.....	15
Principio 7: Valorar a los ejecutores.....	15
5. Herramientas de aplicación de las normas.....	17
5.1 Elementos de diseño de las calles para permitir la aplicación de las normas.....	17
5.2 Inmovilización y remolque.....	17
5.3 Control digital del aparcamiento	17
5.4 Uso de los datos de control y aplicación de la ley para fundamentar las decisiones políticas	19
6. Cuestión específica de aplicación de las normas	21
6.1 Uso fraudulento de la tarjeta europea de estacionamiento para personas con discapacidad	21
6.2 Nuevos retos.....	22
7. Lista de referencias	24



Coche con dispositivo de escaneo en Trondheim
Source: © Trondheim parkering

1. Acerca de este folleto

1.1 RESUMEN Y ORIENTACIÓN

En este folleto, el proyecto PARK4SUMP expone sus ideas sobre el control y la aplicación de la normativa de estacionamiento. Después de definir el enfoque de la publicación (control y aplicación de la normativa de estacionamiento regulado y de pago (véase la sección 1.2)), se propone una estrategia equilibrada para lograr tres objetivos a través de la aplicación de la normativa de estacionamiento (regulación de las calles, prestación de servicios y recaudación de ingresos) (Capítulo 2: La clave del éxito: una estrategia equilibrada). En el tercer capítulo se define el control del aparcamiento como un proceso integrado en el PMUS (capítulo 3: Definir el proceso de control del estacionamiento). El capítulo 4 (Principios de control y aplicación de las normas) establece 7 principios que deben cumplir las políticas sólidas de control del aparcamiento. En el capítulo 5 se destacan los principales instrumentos de control y en el capítulo 6 se plantean cuestiones específicas de control del estacionamiento, por ejemplo, algunos de los nuevos retos.

1.2 ORIENTACIÓN DE ESTE FOLLETO: CONTROL Y APLICACIÓN DE LA NORMATIVA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO Y DE PAGO

La oferta de aparcamientos se presenta de muchas formas y con diversos equipamientos.

El aparcamiento fuera de la vía pública ofrece a los conductores la posibilidad de guardar los vehículos en instalaciones de acceso público, semipúblico (por ejemplo, un supermercado durante su horario de apertura) o privado (por ejemplo, el aparcamiento de una oficina). Estos espacios pueden ser espacios protegidos

con barreras (reales o virtuales) o desprotegidos. Aunque en algunos casos las autoridades públicas desempeñan un papel en la retirada de vehículos de infraestructuras o terrenos de propiedad privada, este no es el tema central de la publicación.

La oferta de aparcamiento en la vía pública consiste en un estacionamiento regulado en el que se aplican normas basadas en la ubicación para saber quién puede aparcar (permiso, tipo de vehículo) y durante cuánto tiempo, pero no se exige el pago inmediato. Esto también puede aplicarse a los regímenes de aparcamiento de pago. Tanto los regímenes de estacionamiento regulado como los de pago definen un derecho de estacionamiento basado en las normas de estacionamiento (de pago) aplicables, lo que es de suma importancia a la hora de aplicar las políticas de estacionamiento. Este derecho de estacionamiento se basa en la ubicación y el tiempo, y ofrece la posibilidad de aparcar en un lugar determinado a una hora determinada.

Por último, existe también el estacionamiento ilegal, es decir, el estacionamiento en lugares no permitidos o no adecuados, como aceras, carreteras, etc. Esto suele tener consecuencias para la seguridad vial de los demás usuarios.

Nos centraremos en el control y la aplicación de políticas y medidas de aparcamiento en la vía pública, en concreto el aparcamiento regulado y de pago. En el capítulo 6.2, Nuevos retos, señalamos un número limitado de próximos retos de control y aplicación que trascienden este enfoque.

2. La clave del éxito: una estrategia equilibrada

Antes de empezar a discutir los aspectos específicos del control y la aplicación de la normativa de estacionamiento, conviene entender por qué las ciudades se dedican a esta actividad. ¿Qué pasaría si no se aplicara la ley, o si la aplicación fuera insuficiente? Se produciría un caos en las calles, los ciudadanos se sentirían desatendidos (tanto los conductores que buscan aparcamiento como los demás usuarios de la vía pública) y habría un marcado descenso de ingresos por estacionamiento. Por lo tanto, las políticas adecuadas de control y aplicación de la normativa de aparcamiento en la vía pública deben contemplar una estrategia equilibrada de diferentes objetivos: regulación de la vía pública, prestación de servicios y recaudación de ingresos.



Un agente de la autoridad en Trondheim, Noruega
Source: © Trondheim parking

2.1 REGULACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA

Los objetivos clave de las estrategias de control del aparcamiento en la vía pública, en su forma básica, comparten un objetivo simple pero importante: las ciudades quieren evitar el caos en sus calles. La regulación de las calles se aplica para establecer un uso ordenado del espacio urbano. Esto enlaza con el «principio de aparcamiento 20»¹ de PARK4SUMP : mantener siempre una cierta cantidad de plazas de aparcamiento vacías. Además, la regulación de las calles puede mejorar los espacios públicos, de modo que haya más lugar para caminar, ir en bicicleta y posibilitar otros usos en las calles. La regulación de las calles permite priorizar el espacio para diferentes grupos de usuarios, por ejemplo, residentes, visitantes o vehículos de reparto, con lo que no solo se gestiona el estacionamiento en función de la ubicación y el tiempo, sino también del uso funcional de la capacidad de la calle.

2.2 PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Las estrategias de aplicación de la ley conciencian a los ciudadanos y a los visitantes del alto valor del aparcamiento en el centro urbano. El coste puede ser económico (pagar la tasa de aparcamiento o el abono de residente) o psicológico (restricción de tiempo y espacio). Este valor debe reflejarse en la calidad del servicio de aparcamiento. Hacer uso de este servicio (la oferta de aparcamiento en la vía pública) tendrá un coste para el cliente del aparcamiento. El control y la aplicación de la normativa de estacionamiento son, en la mayoría de los casos, la forma visible del servicio de estacionamiento prestado a residentes y visitantes. Este coste puede compensarse con la prestación de servicios. El servicio más evidente para el cliente del aparcamiento es el hecho de poder utilizar el espacio

público de forma privada. La aplicación de las normas de estacionamiento mantiene este servicio a disposición de los conductores que cumplen las normas. La prestación del servicio puede consistir en opciones de pago sencillas, por ejemplo, el pago a posteriori. El pago posterior sustituye a la multa inmediata pero deja al conductor un periodo de gracia para pagar el coste del aparcamiento. Un servicio secundario (para todos los ciudadanos) es que el sistema de aparcamiento en la vía pública gestionado aumenta la calidad del entorno urbano.

2.3 RECAUDACIÓN DE INGRESOS

Al igual que el cobro de peajes de carretera, la recaudación de ingresos de estacionamiento es el medio para alcanzar un fin. El precio a pagar es el inicio de un cambio de comportamiento que pretende mejorar el rendimiento del sistema. Los pagos recibidos crean de este modo un flujo de ingresos estable. Los ingresos pueden obtenerse de los permisos de estacionamiento residencial o de las tasas de estacionamiento. El incumplimiento junto con la aplicación de la ley puede añadir multas de aparcamiento a los ingresos. Una fuente secundaria de ingresos es el hecho de que la gestión estricta del aparcamiento en la vía pública contribuye al aumento de ingresos procedentes de las instalaciones fuera de la calle.

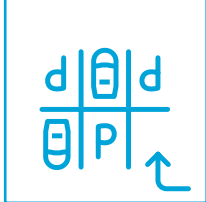
Si estos tres elementos están desequilibrados, la política de estacionamiento no será eficaz (por ejemplo, por falta de cumplimiento), ni justa, ni eficiente. Será demasiado costosa para la autoridad organizadora y/o para el cliente del aparcamiento.

¹ CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", disponible en https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



© Rupprecht Consult 2019

Los 12 pasos de la planificación de la movilidad urbana sostenible (2ª edición) -
Una visión general de los responsables de la toma de decisiones
Fuente: © Rupprecht Consult 2019



3. Definir el proceso de control del estacionamiento

PUNTO DE PARTIDA:

normativa justa y eficaz, para las autoridades locales y para los conductores

En primer lugar, hacer que la normativa y su aplicación sean justas y eficaces. Por ejemplo: multas más elevadas cuando el estacionamiento obstruya el tráfico y garantizar que el riesgo de recibir una multa si se infringen las normas sea el mismo para todos. En la fase de introducción, no se debe imponer una multa por la primera o segunda infracción, solo una advertencia. Dar a conocer dónde y cómo se gasta el dinero recaudado.

3.1 LA APLICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE ESTACIONAMIENTO ES UN PROCESO INTEGRADO EN EL PMUS

Una política de aparcamiento bien diseñada sirve a los objetivos definidos en el PMUS. Esto se traduce en normas locales de aparcamiento que se aplican mediante señales de tráfico, diseño de las calles, equipamiento de las mismas (parquímetros, sensores...) y servicios (sistemas de pago, sistemas de permisos...).

La función del control y la aplicación de la normativa de estacionamiento es confirmar el cumplimiento o incumplimiento de las normas locales y actuar en caso de incumplimiento. Pero hay más: los ingresos obtenidos por las multas y tasas de estacionamiento no solo pueden utilizarse para el bien público (especialmente para implantar el PMUS), sino que los datos de dicho sistema de control también pueden ayudar a evaluar y adaptar las políticas y medidas del PMUS.

La imagen que tienen los ciudadanos del control de estacionamiento es la de una persona que pone multas. Sin embargo, esto es solo parte de la historia. El control y la aplicación de las normas de estacionamiento es un proceso y así debe ser considerado y planificado también por la autoridad local competente. El proceso de control del estacionamiento es parte integral del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).



Coches aparcados en las aceras de Cracovia
© Robert Pressl.

3.2 PASOS FUNDAMENTALES DEL PROCESO DE CONTROL Y APLICACIÓN DE LAS NORMAS

El proceso de control y aplicación de la normativa de estacionamiento consta de dos fases principales. La primera fase consiste en comprobar si un vehículo tiene derecho a estar aparcado en el lugar donde se detecta; la segunda fase consiste en actuar ante el incumplimiento. Estas fases son las mismas para la aplicación de la ley de estacionamiento manual y digital.

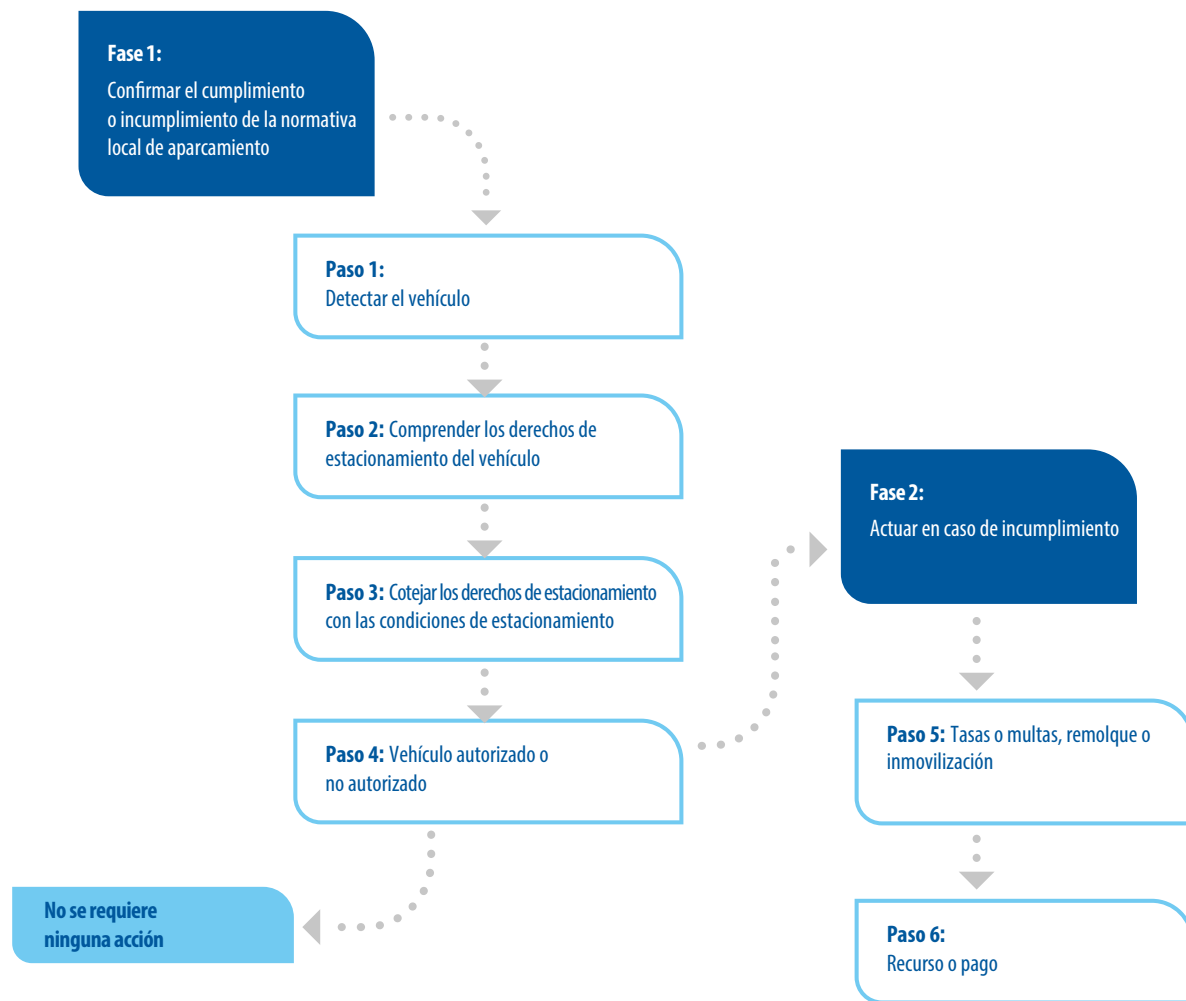
1. Confirmar el cumplimiento o incumplimiento de la normativa local de aparcamiento:

El primer paso es detectar el vehículo. Una persona (el controlador de aparcamiento) o un dispositivo (cámara) detecta el vehículo. A continuación, el controlador debe comprobar los derechos de estacionamiento del vehículo con respecto a las condiciones de

estacionamiento aplicables del lugar y de la hora en que se encuentra el vehículo estacionado. El derecho de estacionamiento puede consistir en un permiso (residente, tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, vehículo eléctrico, vehículos de servicio, etc.), un indicador de tiempo (disco de estacionamiento de cualquier forma) o un justificante de pago (ticket en papel o aplicación en la nube).

La comprobación de la coherencia de las condiciones y los derechos de estacionamiento puede realizarse manualmente (por ejemplo, el controlador ve el ticket o el permiso) o digitalmente (por ejemplo, un sistema de cámaras automatizado que reconoce las matrículas y remite el número a un registro que almacena todos los derechos de estacionamiento, véase una explicación más detallada más adelante).

Esta parte del proceso de aplicación de la ley concluye con la autorización del vehículo (el vehículo tiene derecho a aparcar, en un lugar determinado y a una hora determinada), o con la identificación del vehículo como no autorizado, lo que permite pasar a la fase siguiente.



Gráfica 1: Actuar en caso de incumplimiento.

2. Actuar en caso de incumplimiento

Dependiendo de los marcos nacionales y locales, el incumplimiento puede tratarse de varias maneras: el tratamiento puede ser penal o no penal (véase el gráfico 2), puede tratarse con multas o, a veces, con tasas administrativas. Algunas ciudades aplican la grúa y el cepo a los coches que no cumplen la normativa, a veces de conductores no residentes, para garantizar el pago de la multa. El proceso de multar a los conductores debe ir acompañado de la posibilidad de recurrir la decisión de la autoridad local.

Una cuestión importante del proceso es conseguir la identidad y la dirección del propietario del vehículo. Esto es problemático para los conductores no residentes, ya que las ciudades no tienen acceso a las bases de datos nacionales de matriculación de vehículos de otros países. En la mayoría de los países de la UE, los propietarios de los vehículos (o el usuario más

frecuente en el caso de los contratos de alquiler) son los que reciben la multa o la tasa. Actualmente no hay soluciones europeas coherentes y únicas para resolver el problema del acceso a los datos de matriculación de vehículos entre distintas autoridades.

Los pasos mencionados anteriormente pueden ser llevados a cabo por la ciudad o subcontratados por un tercero. Este es el ejemplo de Praga, que ha mejorado gradualmente el proceso de aplicación y penalización. Los vehículos de vigilancia, equipados con cámaras, son propiedad de terceros, pero hay un sistema informático centralizado municipal (Sistema Central de Información o CIS) que recoge todos los datos necesarios para el funcionamiento de la normativa.



4. Principios de control y aplicación de las normas

La experiencia de PARK4SUMP demuestra que las ciudades están utilizando progresivamente más herramientas digitales para gestionar el aparcamiento.

	La aplicación de la ley es completamente manual	El personal encargado de hacer cumplir la ley utiliza cámaras y/o parquímetros electrónicos	El personal de control utiliza todas las tecnologías disponibles y cuenta con la ayuda de coches o motos con tecnología de lectura de matrículas
Número de ciudades	5	9	5

	JUSTA	EFICAZ
Gestor de aparcamientos	Dentro del marco jurídico nacional Los vehículos extranjeros están sujetos al mismo régimen de control Abordar necesidades específicas de aparcamiento (por ejemplo, aparcamiento para discapacitados) Los ingresos vuelven a los servicios	Rentable Uso eficaz del tiempo Las multas se cobrarán Empleados contentos
Conductor	Todos están sujetos al mismo régimen de control Saber que todos pagamos por aparcar. Uso de los ingresos en beneficio de la ciudad Procedimientos transparentes y posibilidad de recurso	Comprensión clara de cómo y dónde pagar Información disponible en varios idiomas No se interfiere con el vehículo (inmovilización de vehículos, remolque), transferencia sencilla de dinero para finalizar el proceso de ejecución

Además, las ciudades evolucionan desde una aplicación de la ley puramente policial hacia una gestión administrativa de la conducta de estacionamiento no deseada, a menudo subcontratando tareas específicas de control y aplicación de la ley con entidades privadas. Estas dos tendencias, la digitalización y la conversión en servicios, pueden plantear dificultades para la gestión de las autoridades locales. En este sentido, es fundamental regirse por una serie de principios de control y aplicación de las normas.

PRINCIPIO 1:

Diseñar sistemas de aparcamiento que los conductores puedan cumplir con facilidad

Por lo tanto, el cumplimiento aumenta cuando el control es más eficaz. El control no es un fin en sí mismo: es un medio para lograr el cumplimiento de las normas de aparcamiento. Cuando el sistema está bien diseñado, el cumplimiento mejora. Hay otros medios que las ciudades pueden utilizar para aumentar el cumplimiento, como el diseño de las calles, la señalización del tráfico, la información al usuario, las opciones de pago y los medios digitales.

Estos elementos pueden facilitar el cumplimiento por parte de los conductores, pero también hay que motivarlos para que lo hagan. Para ello es necesario que la normativa sea legítima: los controles deben ser necesarios y proporcionados. Esto también exige que la normativa se transmita adecuadamente y que sea sencilla.

PRINCIPIO 2:

Fomentar el cumplimiento de las normas

Los ciudadanos deben comprender la relación entre su comportamiento y la calidad del entorno urbano. La ciudad puede ser transparente en cuanto a la utilización de los ingresos procedentes de las multas/tasas, en concreto para destinarlos a políticas públicas o a las medidas del PMUS de la ciudad.

El gestor de estacionamiento puede crear un ambiente positivo en torno al pago del aparcamiento. A través de campañas de marketing se puede concienciar a los consumidores de la

necesidad de un estacionamiento regulado. El pago adecuado del estacionamiento puede apoyarse en sistemas de fidelización. Esto no ocurre a menudo, pero podría relacionarse con el cambio hacia una movilidad más sostenible. Puede crearse un sistema de recompensas mediante incentivos de precios y la oferta de soluciones de viaje alternativas.

Lisboa y su aplicación poco estricta

Históricamente, la aplicación de las normas de estacionamiento ilegal en Portugal ha tenido muy mala acogida. La policía era muy reacia a imponer las infracciones de aparcamiento, por lo que los ingresos de las plazas de pago disminuyeron. Una empresa privada se encargó de aplicar la ley. Redujeron las tasas por impago de estacionamiento, suprimieron medidas impopulares como los cepos y los infractores reincidentes recibieron multas más elevadas.

Estos cambios fueron bien acogidos y el nuevo sistema no recibe excesivas quejas, lo que demuestra su éxito. Tras su implantación en 2005, los ingresos se duplicaron en menos de tres meses.

PRINCIPIO 3:

Seguir en la medida de lo posible los procedimientos civiles y administrativos

La infracción de las normas de estacionamiento regulado y de pago, dentro de los lugares asignados para ello, se persigue mejor cuando no está tipificada como delito. Los procedimientos de ejecución se tramitan preferentemente en el marco del derecho civil y administrativo, y no del derecho penal. De este modo, la gestión del aparcamiento puede recaudar ingresos municipales para fomentar la movilidad sostenible.

Lo que argumenta PARK4SUMP:

Aunque haya un régimen escrito de control y aplicación de las normas, es posible que solo se apliquen parcialmente si no se confía la tarea al personal adecuado. La aplicación de la ley suele estar repartida entre diferentes organizaciones. Mientras que la policía suele encargarse de las infracciones de aparcamiento, las entidades municipales o privadas controlan el estacionamiento de pago. Así como las últimas suelen funcionar con eficacia, la policía carece a menudo de tiempo y tiene tareas más importantes que controlar las infracciones de aparcamiento. Una solución que se suele emplear en esta situación es transferir la responsabilidad de las actividades de control y aplicación de la policía a otras entidades municipales o privadas. Estas entidades controlan las infracciones de estacionamiento y las transmiten a la policía, que se encarga de imponer la multa.

Como es natural, esto depende de la legislación nacional.

Un paso más allá consiste en despenalizar por completo las infracciones de aparcamiento para que el personal no policial pueda llevar a cabo todo el proceso de control. Una de las principales ventajas de esta solución es que los ingresos de las antiguas multas son ahora ingresos para la ciudad y no para el Estado.

PRINCIPIO 4:

Las sanciones deben ser proporcionadas

Las medidas que se adopten tras la observación de un incumplimiento deben ser lo suficientemente disuasorias para lograr el objetivo de la normativa de estacionamiento (por ejemplo, la rotación del estacionamiento hasta la disponibilidad del 15 % de las plazas), pero también deben ser razonables y aceptables. El objetivo es que el conductor reconsidere su propio comportamiento y no que esté en desacuerdo con el ayuntamiento y sus políticas. Una de las recomendaciones podría ser que las tarifas de las multas de aparcamiento sean comparables a las de las multas por no pagar el transporte público.

Se debe evitar la interferencia física con el vehículo. Prácticas como el remolque o el cepo solo deben producirse por razones de seguridad y protección, o por altas posibilidades de no recuperar los elevados ingresos por estacionamiento o multas.

PRINCIPIO 5:

los procedimientos de aplicación deben ser transparentes.

La autoridad debe garantizar la capacidad del conductor para entender el procedimiento completo de control y aplicación de la normativa. Junto con la notificación de pago, debe haber un punto de contacto para obtener más información. Los hitos del procedimiento de aplicación deben ser públicos. Podría adoptarse una estrategia razonable con diferentes idiomas que permita recurrir las decisiones relacionadas con la aplicación y ejecución de la normativa con umbrales mínimos.



Sofía: remolque de un coche.
© Robert Pressl

PRINCIPIO 6:

Trato justo y equitativo a los distintos clientes de aparcamiento

El apoyo público a las políticas de estacionamiento puede ser cuestionado si no se ejerce un control similar con todas las categorías de vehículos. Es necesario tener previsto un tratamiento justo y equitativo de las distintas categorías de usuarios (por ejemplo, vehículos extranjeros, vehículos de logística y servicios de transporte urbano, vehículos con licencia del cuerpo diplomático...).

Esto no impide concentrar las iniciativas de control en áreas concretas (alta presión, bajo cumplimiento, notificaciones de finalización del tiempo de estacionamiento a través de sistemas digitales de pago) o en casos de uso específico (por ejemplo, espacios de estacionamiento para discapacitados, estacionamiento de corta duración y plazas de transporte).

PRINCIPIO 7:

Valorar a los ejecutores

Los ejecutores o controladores de estacionamiento son el eslabón más sólido del proceso de control. No solo son los que se enfrentan directamente a los conductores, sino también los que toman las decisiones cotidianas prácticas y operativas para que el control y la aplicación de la normativa sea un

éxito. Deben recibir todo el apoyo necesario para realizar su trabajo.

Es importante que los controladores reciban una formación adecuada y periódica para ayudar a los usuarios con el aparcamiento y otras cuestiones, y no se limiten a poner multas. La formación lingüística y las competencias comunicativas son importantes. La cartera de responsabilidades de los controladores no tiene por qué limitarse al aparcamiento. Los controladores de estacionamiento pueden participar en actividades comunitarias y convertirse en los «ojos de la calle» o ayudar a los turistas. Se convierten, de hecho, en embajadores de la ciudad. En tal caso, el horario debe ser adecuado para desempeñar estas tareas adicionales.

La tecnología desempeña un papel importante en este apoyo. Controles manuales de uso sencillo, árboles de decisión fáciles de seguir que señalan las decisiones correctas que hay que tomar, líneas de comunicación abiertas con la oficina interna para recibir apoyo... Todo ello contribuye al bienestar profesional del controlador.

Reino Unido / Noruega: Cambios hacia una mayor profesionalidad.

La Asociación Británica de Estacionamiento (BPA, por sus siglas en inglés) está a la vanguardia del desarrollo de nuevas cualificaciones y formación para el sector del aparcamiento en la vía pública. En Gran Bretaña, unas 80.000 personas trabajan en el sector del estacionamiento, de las cuales 15.000 son agentes civiles de control. La BPA ha instaurado un sistema de acreditación para sus miembros mediante credenciales, según el cual se establecen normas de formación y cualificación laboral para el sector.

La ciudad de Trondheim, socia de PARK4SUMP, señala que su forma de capacitar al personal encargado de hacer cumplir la ley genera menos días de baja por enfermedad y menos rotación del personal. Más información en [el reportaje de vídeo de Trondheim](#).



Coche de lectura en Rotterdam
© FGM / Harry Schiffer.



5. Herramientas de aplicación de las normas

5.1 ELEMENTOS DE DISEÑO DE LAS CALLES PARA PERMITIR LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS

Como se menciona en el «Principio 1: Diseñar sistemas de aparcamiento que los conductores puedan cumplir con facilidad», el diseño del entorno urbano sujeto a las normas de aparcamiento contribuye a que el conductor cumpla con ellas. La ciudad debe instalar una señalización clara y comprensible en términos generales que delimite las zonas reguladas y explique la normativa vial aplicable. Las plazas de aparcamiento deben estar claramente definidas y diferenciadas del resto del espacio público, de modo que se indique dónde está permitido aparcar. Hay varias formas de hacerlo, con un código de colores en pintura, o con diferentes materiales de superficie. Hasta se podrían indicar los distintos usos concretos de las plazas de aparcamiento (por ejemplo, plazas para personas con discapacidad, logística, residentes, espacios para las compras).

5.2 INMOVILIZACIÓN Y REMOLQUE

Un cepo para ruedas es un dispositivo que está diseñado para evitar que los vehículos de motor se muevan. En su forma más común, consiste en una abrazadera que rodea la rueda de un vehículo y que está diseñada de modo tal que no se puede retirar, ni ella ni la rueda. La inmovilización de vehículos funciona en algunas zonas, pero es una medida polémica. Lo mismo ocurre con la retirada de vehículos: las autoridades locales suelen estar autorizadas a retirar con grúa los vehículos abandonados o estacionados ilegalmente en la vía pública.

Los vehículos son remolcados a un lugar central donde hay que pagar una tarifa importante para recuperarlos (además de los costes del remolque).

5.3 CONTROL DIGITAL DEL APARCAMIENTO

Las ciudades solo pueden aplicar los procedimientos y tecnologías de control y ejecución de la normativa de estacionamiento que exige/permite la legislación nacional.

En la mayoría de los casos, el control del aparcamiento tiene un componente digital, aunque se trate de una simple base de datos que lleva el control de las multas. A pesar de la madurez de las tecnologías, puede haber problemas regulatorios que compliquen su introducción eficaz. Estos problemas regulatorios pueden ser de diversa índole: la necesidad de comprobar personalmente las infracciones de aparcamiento detectadas digitalmente, las dificultades para acceder al registro nacional de matrículas por motivos de protección de datos, etc.

Reglamento general de protección de datos: ¡esté atento!

Tanto para los procesos digitales como para los presenciales: la protección de los datos es fundamental y se aplica el RGPD. La ciudad debe diseñar procedimientos que cumplan el RGPD y también es responsable del cumplimiento del RGPD por parte de sus contratistas. La ciudad debe anunciar su política de protección de datos y asignar un controlador de protección de datos. La información de los conductores que cumplen las normas debe ser eliminada del sistema, a menos que opten por un sistema basado en cuentas.

Las herramientas digitales pueden aplicarse en distintas fases del proceso de control del aparcamiento:

Detección de vehículos:

- Recorrido aleatorio e inteligente de los controladores: el control y la aplicación justa y eficaz se basa en parte en dispositivos que guían a los controladores de aparcamiento por rutas aleatorias, pero también redirige a los controladores a lugares en los que se espera un bajo nivel de cumplimiento del pago. En una fase más avanzada, también podría entrar en juego la detección automática por parte de coches de exploración y robots.
- Reconocimiento automático de matrículas (ANPR, por sus siglas en inglés): pueden instalarse cámaras en coches o ciclomotores de exploración.
- Detección de la ocupación en tiempo real: junto a los datos existentes sobre los aparcamientos fuera de la vía pública, cada vez se detecta más información sobre las plazas de aparcamiento en la vía pública mediante sensores y cámaras. Esto permite mejorar la distribución y el análisis de la ocupación. No obstante, para ello es necesario disponer de mapas del Sistema de Información Geográfica (SIG) precisos de las plazas de aparcamiento de la ciudad, con actualizaciones frecuentes (por ejemplo, que incluyan cambios temporales de normas).

Detección de incumplimientos

- Dispositivos portátiles para comprobar los derechos de estacionamiento. Pueden estar equipados con cámaras, geolocalizadores e impresoras.
- Repositorio digital de derechos de estacionamiento: la mayoría de los sistemas digitales de estacionamiento se basan en un repositorio digital (un servidor) que contiene los derechos de estacionamiento asignados a los vehículos (a través de las matrículas). Estos derechos pueden ser temporales (mediante pago), o permanentes (aparcamiento para residentes, aparcamiento para personas con discapacidad). Siempre se basan en la ubicación (por ejemplo, el derecho de estacionar como residente se limitaría a un barrio concreto), pero las ubicaciones pueden variar en tamaño (calle, zona, ciudad). Esta base de datos es la referencia para la aplicación de la ley y

funcionará como centro de datos para la gestión del aparcamiento.

- Base de datos nacional de vehículos matriculados
- Acuerdos bilaterales entre ciudades y estados, y entre estados.

Medidas en caso de incumplimiento: multas y tasas

- Emisión de instrucciones de pago sin papel
- Apelación en línea

Las herramientas digitales pueden combinarse en un panel de control de aparcamientos urbanos: varios agentes del mercado ofrecen paneles de control que agregan la información generada por las herramientas digitales mencionadas recopilando datos de diferentes

El Registro Nacional de Estacionamiento de los Países Bajos

Los datos almacenados digitalmente en el Registro Nacional de Estacionamiento de los Países Bajos son fundamentales para la aplicación fluida de las normas de aparcamiento. Las matrículas de los coches aparcados pueden verificarse en tiempo real utilizando coches de exploración. La matrícula se coteja con un registro nacional de derechos de estacionamiento georreferenciados que figuran en el registro de estacionamiento, ya sean tasas o permisos. Este sistema ha aumentado en gran medida la disposición a pagar.

Róterdam, ciudad asociada a Park4SUMP, es un gran ejemplo de control y aplicación digital de la normativa de estacionamiento. [Acceder a este vídeo.](#)

Proceso de aplicación de las normas plenamente digitalizado	Enfoque presencial
Posibilidad de controlar más aparcamientos. La equidad del sistema mejora a medida que aumenta el número de aparcamientos controlados. Tras la inversión inicial, el coste marginal del control adicional de las normas es bajo. El beneficio que genera la eficacia se puede destinar a otros ámbitos. A los controladores les gusta, su estatus laboral mejora. El aparcamiento forma parte de una transición general hacia la gobernanza electrónica.	La legislación nacional no permite el reconocimiento automático de matrículas (ANPR). Falta de cultura e infraestructura digital en la ciudad. No hay un acceso centralizado y sencillo al registro de matrículas. La digitalización puede ser un proyecto demasiado grande para una pequeña unidad de control de aparcamiento. Permite la aplicación de la ley por parte de la comunidad: los «ojos de la calle» y otras tareas adicionales, como dar información a los turistas. Más puestos de trabajo que requieren mucha mano de obra.

Razones para la estrategia digital o presencial del control y la aplicación de la normativa de estacionamiento

fuentes, integrándolos y analizándolos: la ocupación, el rendimiento financiero, etc. se observan a simple vista.

Las herramientas digitales también pueden utilizarse para varios fines. Este doble uso puede ahorrar costes, pero también tiene sus limitaciones jurídicas. Las herramientas digitales de control y aplicación de la ley pueden utilizarse para abordar otros delitos (penales): Las fuentes de reconocimiento automático de matrículas (ANPR) pueden servir para comprobar si hay vehículos robados o no asegurados.

5.4 USO DE LOS DATOS DE CONTROL Y APLICACIÓN DE LA LEY PARA FUNDAMENTAR LAS DECISIONES POLÍTICAS

Los procesos de aplicación de la ley digitales y presenciales generan información interesante

sobre el funcionamiento de las ciudades. Los responsables de estacionamiento inteligente y los departamentos de movilidad utilizarán estos datos para informar sobre sus operaciones y estrategias (por ejemplo, el PMUS).

Esto también se relaciona con el principio de aparcamiento PARK4SUMP 23: esperar a observar la demanda real antes de construir para satisfacer la demanda prevista². Los datos agregados de la aplicación de la ley ayudan a identificar la demanda real y la presión de estacionamiento. También ofrecen información sobre tarifas de pago, los parquímetros que generan más/menos recaudación, parquímetros fuera de servicio, calles con más o con menos infracciones de estacionamiento.

La información puede orientar las iniciativas de mantenimiento y control. Los parquímetros rotos, la señalización vandalizada, etc., pueden arreglarse con mayor rapidez si se aborda la información de forma estructurada.

² CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", disponible en: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



Un coche plateado estacionado en la carretera cerca de los aparcamientos ilegales en la acera.
© shutterstock.com

6. Cuestión específica de aplicación de las normas

6.1 USO FRAUDULENTO DE LA TARJETA EUROPEA DE ESTACIONAMIENTO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En las estrategias de aplicación de la ley es fundamental la comprensión común de los derechos de estacionamiento de las personas con discapacidad. Hay un estilo normalizado de tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad que está reconocido en todos los países de la UE. Esta tarjeta de estacionamiento³ permite a las personas con discapacidad, con derecho a utilizar determinadas instalaciones de estacionamiento en su país de residencia de la UE, desplazarse más fácilmente en el territorio de otro país de la UE y aprovechar todas las instalaciones de estacionamiento para personas con discapacidad de ese país de la UE.

Esta recomendación prevé la normalización del diseño de las tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad y su reconocimiento por parte de los países de la UE, con el fin de facilitar la libertad de movimiento de estas personas en coche. El anexo titulado «Disposiciones sobre el modelo comunitario de tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad» contiene disposiciones muy concretas sobre el aspecto de la tarjeta europea estándar, sus medidas de ancho y alto, el color, el material (plastificado), el contenido y cómo y dónde debe figurar la información específica de los países de la UE. Los países de la UE siguen siendo responsables de la emisión de la tarjeta.

A este respecto, los países de la UE utilizan su propia definición de discapacidad y definen los procedimientos de concesión de la tarjeta. La recomendación no pretende cambiar la forma en que

se aplica a nivel nacional la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. No obstante, la dimensión europea afecta en gran medida a la libre circulación y la vida independiente de los ciudadanos de la UE con discapacidad. Muchos Estados miembros han añadido características no previstas en la recomendación: Papel anticopia; holograma; código de barras o código QR; etiqueta NFC para la detección inalámbrica de tarjetas.

Es importante señalar que el aumento de los beneficios de la tarjeta de estacionamiento conlleva también el aumento del fraude por falsificación o el comercio ilegal de las tarjetas. La armonización

“Operation Enable”

La policía de Dublín puso en marcha la «operation enable» (operación hacer posible) en 2017 para controlar el uso de las plazas para personas con discapacidad y los permisos de estacionamiento. Los permisos que se utilizan de forma fraudulenta se confiscan y se devuelven al emisor. Los infractores son perseguidos. La operación se ha apoyado con campañas en las redes sociales y presencia en la televisión y la radio. La campaña se ha replicado fuera de Dublín.

³ El modelo comunitario fue introducido por la Recomendación del Consejo 98/376/CE.



de las tarjetas las ha simplificado mucho, lo que permite falsificarlas más fácilmente. Por lo tanto, hay que considerar otros elementos de seguridad para evitar la falsificación.

Hay tres tipos de fraude con la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad:

1. Utilización de la tarjeta por personas distintas del titular: suelen ser familiares o cuidadores del titular;
2. Uso de la tarjeta de una persona fallecida: los familiares no entregan la tarjeta tras el fallecimiento del titular;
3. Utilización de duplicados: los titulares de la tarjeta o las personas que actúan en su nombre solicitan un duplicado de la tarjeta sin dejar de tener el original (práctica prohibida).

6.2 NUEVOS RETOS

Del control y la aplicación de la normativa de estacionamiento a la gestión del espacio público

En ciudades como Barcelona, los controladores del cumplimiento de la normativa de estacionamiento han empezado a controlar los carriles de autobuses, las paradas de autobús, los pasos de peatones, los aparcamientos en doble fila y los lugares de carga y descarga para ayudar a mejorar la fluidez/seguridad del tráfico. Además, sus responsabilidades también pueden extenderse a la supervisión y notificación del estado de todos los elementos del paisaje urbano que son responsabilidad del gobierno local, incluidos los equipos técnicos (escaleras mecánicas y ascensores, fuentes, señales de tráfico y semáforos), mobiliario urbano (contenedores y papeleras) y vegetación urbana.

Uso adecuado de las plazas de aparcamiento con infraestructura de carga eléctrica

Las nuevas funciones de las plazas de aparcamiento en la vía pública, como el acceso a la infraestructura de carga eléctrica, se suman al reto de la aplicación de la ley. Si se reservan espacios específicos

para vehículos eléctricos, ¿puede el controlador comprobar si el vehículo es eléctrico y se está cargando (aunque tenga los cables conectados)?

Control de los aparcamientos para bicicletas

La ciudad de Lovaina (Bélgica) gestiona activamente el aparcamiento de bicicletas en la vía pública cuando hay un gran volumen de bicicletas en las calles. Algunas calles tienen zonas pintadas para el estacionamiento de bicicletas en las que se puede aparcar la bicicleta durante un breve periodo de tiempo. Como principal herramienta de control, la policía puede retirar las bicicletas y llevarlas a una instalación central para su posterior recogida. Esto puede suceder si hay una restricción permanente de estacionamiento para bicicletas, una restricción temporal para eventos específicos, si la bicicleta está etiquetada e inmovilizada durante 3 semanas o si está bloqueando algún acceso.

Control de la normativa de aparcamiento en los edificios

Las normas de estacionamiento forman parte del reglamento de construcción que especifica la capacidad de estacionamiento que deben tener los edificios nuevos. La región de Bruselas aplica con carácter retroactivo las normas de estacionamiento para edificios en los que trabajan personas. Esta política se aplica a través de los permisos ambientales que deben adquirir los empresarios para realizar su actividad comercial. El proceso de elaboración de informes medioambientales exige informar del número de plazas de aparcamiento in situ.

El exceso de plazas de estacionamiento con respecto a las normas establecidas debe eliminarse gradualmente, de lo contrario las empresas reciben multas/impuestos. Lo bueno de esta política es que no hay ninguna ventaja competitiva en retrasar la renovación de los edificios o en el alquiler de edificios que no cumplen las normas vigentes. Los Servicios Regionales de Medio Ambiente de Bruselas comprueban las declaraciones anuales sobre la capacidad de aparcamiento disponible en los espacios de trabajo.



Un coche aparca ilegalmente en la acera.
© shutterstock.com

Aplicación de la ley contra los desarrolladores de aplicaciones maliciosas

No solo los conductores pueden infringir las normas de estacionamiento. Los proveedores de aplicaciones también pueden obstaculizar las

políticas y normativas locales. No se pueden tolerar prácticas cuestionables como el comercio privado del espacio público o la reventa de plazas de estacionamiento privadas sin respetar la normativa de seguridad local o general. La aplicación de la ley en este caso pasa a ser un procedimiento judicial.

Países Bajos: Prohibida la aplicación de aparcamiento «Parkeerwkker»

En febrero de 2021, un tribunal holandés prohibió la aplicación «Parkeerwkker» («despertador de aparcamiento»). La aplicación avisa a los conductores que no han pagado de la aproximación de coches de exploración. La sentencia se basa en que la aplicación invita a los usuarios a «actuar mal». La ciudad de Ámsterdam acudió a los tribunales después de que los contactos iniciales entre la ciudad y el desarrollador de la aplicación no condujeran al resultado esperado. La aplicación se basaba en la obtención de datos de las cámaras de coche de los usuarios, lo que permitía detectar el movimiento de los coches de exploración. El tribunal dictaminó que, en este caso, el interés público está por encima de los intereses comerciales.



7. Lista de referencias

1. Park4SUMP (2020), Buenos motivos y principios para la gestión del aparcamiento. Disponible en: <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Documento de estacionamiento de Polis 2012, ¿Flujo? ¡Destino! Hacia soluciones normalizadas para el estacionamiento urbano)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Documento de estacionamiento de Polis 2013, ¿Cómo podemos lograr el éxito del aparcamiento en la vía pública?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Documento de estacionamiento de Polis 2018, Oportunidades locales para el aparcamiento digital)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Documento de estacionamiento de Polis 2019, Aparcamiento y desarrollo urbano)
6. Vídeos de Park4SUMP sobre control y aplicación de la normativa de estacionamiento. Disponible en: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ con información valiosa sobre programas de aparcamiento en la vía pública y los aspectos de control y aplicación de las normas

Notas:

26

www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Los autores son los únicos responsables del contenido de esta publicación. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. La Comisión Europea no es responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en ella. Todas las imágenes han sido facilitadas por los respectivos colaboradores (salvo que se indique lo contrario) y han sido aprobadas para su reproducción en esta publicación.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP es un proyecto de la iniciativa CIVITAS.
Seguir leyendo - civitas.eu

El proyecto se ha financiado a través del programa de investigación e innovación Horizonte 2020, de la Unión Europea, según el acuerdo de subvención nº 769072.