

Controlled
ZONE
Mon - Sat
8.30 am - 6.30 pm



P PUSH & PULL



16

Buenas razones para la gestión del aparcamiento

PUSH&PULL - “Políticas e incentivos de gestión del aparcamiento como estrategias exitosas para un transporte urbano eficiente”

Los principales objetivos de **PUSH&PULL** son los siguientes:

- Ahorrar energía a través del cambio modal del vehículo privado hacia otros modos más sostenibles;
- Promover las economías locales estimulando un sistema de aparcamiento más racional, así como ayudar a las ciudades a ahorrar dinero evitando la construcción de nuevos aparcamientos;
- Transmitir conocimiento a otras ciudades que también quieran implementar un sistema de aparcamiento similar y aportar argumentos de debate político para darles apoyo.

El proyecto incluye medidas de gestión de la movilidad y el aparcamiento en 7 ciudades y 1 Universidad. Las zonas de estudio emplearán un sistema de financiación similar, basado en utilizar el dinero obtenido del aparcamiento para financiar proyectos de movilidad sostenible.

El consorcio **PUSH&PULL** ha desarrollado esta publicación mediante la recopilación de información de estudios existentes.

Los contenidos de esta publicación son de libre acceso. En el caso de utilizarlos, por favor haga referencia a nuestra página web push-pull-parking.eu.

Los autores de esta publicación y miembros del Consorcio **PUSH&PULL** son:

Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch y Marta Carvalho.

Contacto:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edición: Enero de 2015



Habida cuenta que el tiempo medio de uso de los vehículos privados es de una hora al día, es fácil de comprender porque es necesario prestar una especial atención a los vehículos cuando están parados. No obstante, la construcción de grandes estacionamientos es cara y a menudo contradictoria en términos ambientales. El enfoque más inteligente es ocuparse del aparcamiento de un modo más eficiente.

La gestión del aparcamiento es una de las áreas que generan más beneficios en términos de calidad de vida, cambio de conductas y cambio modal.

Raramente se produce un debate público racional sobre el aparcamiento. Generalmente se trata de opiniones emocionales de ciudadanos y periodistas que frenan a los responsables de implementar políticas sostenibles de transporte urbano.

Esta publicación contiene la información necesaria para construir sólidos argumentos políticos que contribuyan a aliviar los problemas de aparcamiento y a apoyar el transporte sostenible. A su vez debería fortalecer la posición de los políticos, responsables y agentes multiplicadores – como por ejemplo los periodistas – en el proceso de implementación de lo que, a primera vista, pueden ser medidas impopulares.

Estos argumentos se desarrollan siguiendo siempre el mismo formato con una imagen y/o diagrama acompañado de un texto explicativo fácilmente comprensible y que resume rápidamente los aspectos más importantes. Para aspectos más complejos, también se aportan enlaces a otras fuentes de información.

PUSH&PULL aspira a mejorar la movilidad urbana mediante la combinación de medidas de gestión de la movilidad y del aparcamiento. Con la implementación de zonas de aparcamiento regulado, el incremento de tarifas, la reducción de la oferta de plazas, etc., los conductores se verán empujados al uso de transportes más sostenibles. Al mismo tiempo, éstos serán la base del financiamiento para incentivar otras alternativas de transporte más sostenibles como ir a pie, en bicicleta u otros.

Este enfoque innovador puede ser fácilmente transferido a otras ciudades. El potencial de crecimiento de ingresos que puede aportar la adopción de este sistema de financiación es importante en un momento de crisis económica como el actual.

Robert Pressl

Coordinador del proyecto **PUSH&PULL**

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



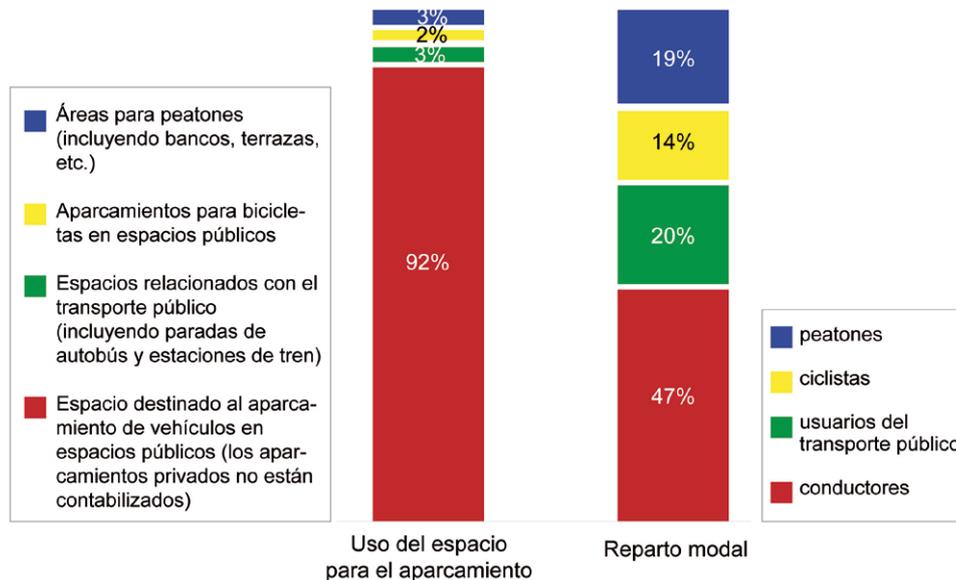
- políticamente controvertido
- implementación a medio plazo
- alto coste de inversión

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.

Uso del espacio para el aparcamiento y el reparto modal en Graz (Austria)



Fuente: Austrian Mobility Research (2011) y Ayuntamiento de Graz (2013)

El espacio público tiene un alto valor y, por lo tanto, se debería de cobrar por su uso si es para aparcar

Cada plaza de aparcamiento ocupa entre 15m² y 30m², y cada usuario del vehículo privado utiliza de 2 a 5 plazas de aparcamiento diferentes cada día. En las ciudades europeas densas, un número cada vez más elevado de ciudadanos se empezaron a cuestionar si era sensato dedicar espacio público al aparcamiento de vehículos privados, y si promover la construcción de aparcamientos en los edificios de nueva construcción era una buena idea (Kodransky y Hermann, 2011, ITDP).

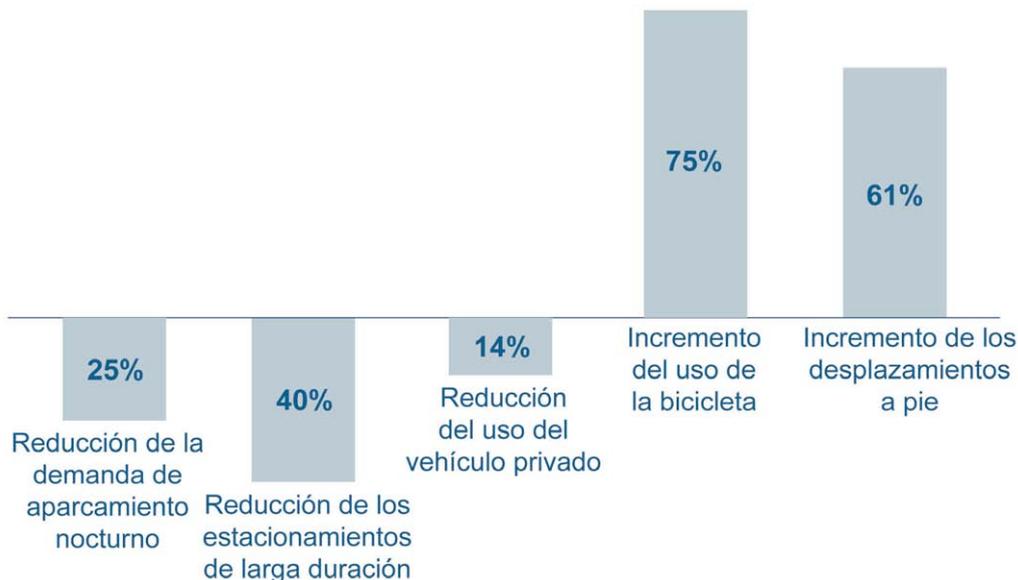
El espacio público tiene un elevado valor social, económico y medioambiental en las áreas urbanas densas, especialmente si es utilizado para otros usos distintos al aparcamiento gratuito. Así pues, como tantos otros bienes colectivos, estos espacios se deberían de gestionar a través del precio. Investigaciones han demostrado que, por ejemplo, proveer de espacios verdes una área residencial puede tener un impacto mayor en el precio de la vivienda que proveer aparcamiento. Así pues, no se debería de utilizar el espacio público para el aparcamiento gratuito de vehículos en el centro de las ciudades.

Un estudio realizado en Graz (Austria) sobre el uso del espacio público puso de manifiesto que el 92% de este espacio es utilizado para aparcar coches (los aparcamientos privados y los garajes no están incluidos). Tan solo el 2% del espacio público se usa para el aparcamiento de bicicletas, el 3% son áreas que se pueden agrupar como zonas de uso para peatones y el 3% restante se dedica al transporte público (incluyendo paradas y estaciones). Este estudio demuestra la desproporción entre el uso del espacio público y el reparto modal actual.

Puede encontrar más información sobre este tema en el siguiente enlace: caso práctico "The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland"

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Resultados de las políticas activas de gestión del aparcamiento en Múnich



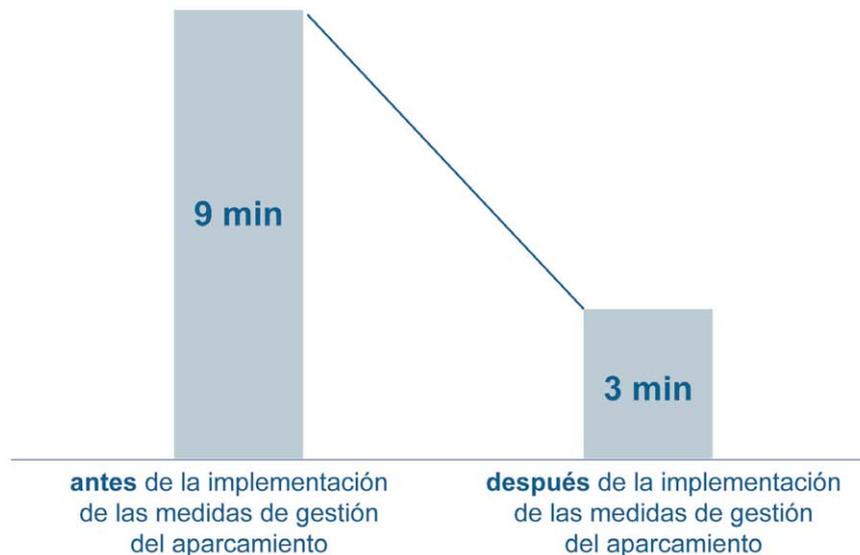
Fuente: Kodransky y Hermann, ITDP, 2011

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).

Tiempo medio necesario para encontrar una plaza de aparcamiento en los distritos 6-9 de Viena



Fuente: COST 342, 2005

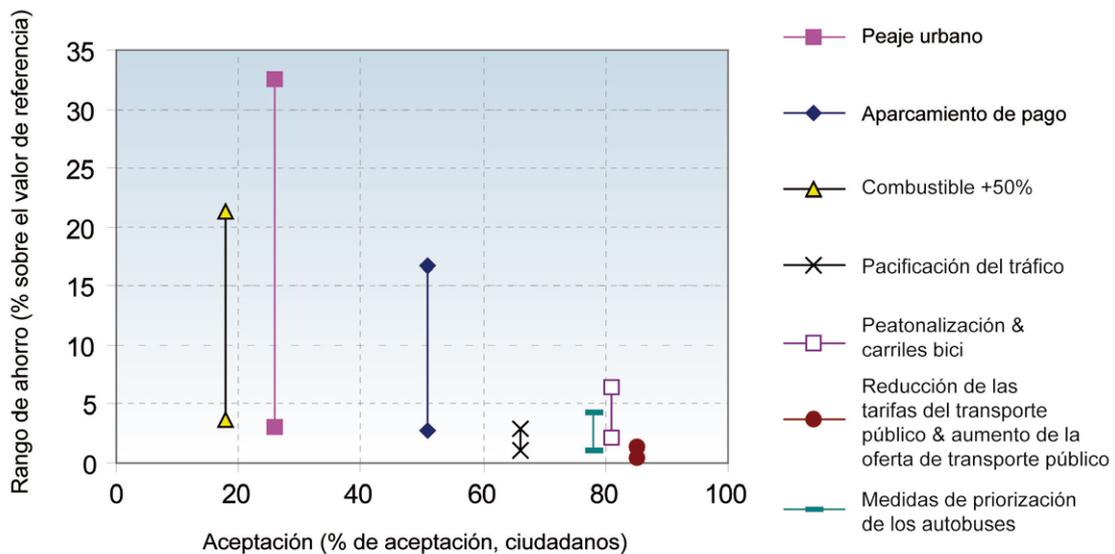
La gestión del aparcamiento conduce a la disminución del tráfico de agitación

El tráfico de agitación provoca no sólo 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!"

Ahorro de combustible vs. aceptación ciudadana de las medidas



Fuente: Kodransky y Hermann, ITDP

La gestión del aparcamiento tiene una buena proporción de impacto-aceptación

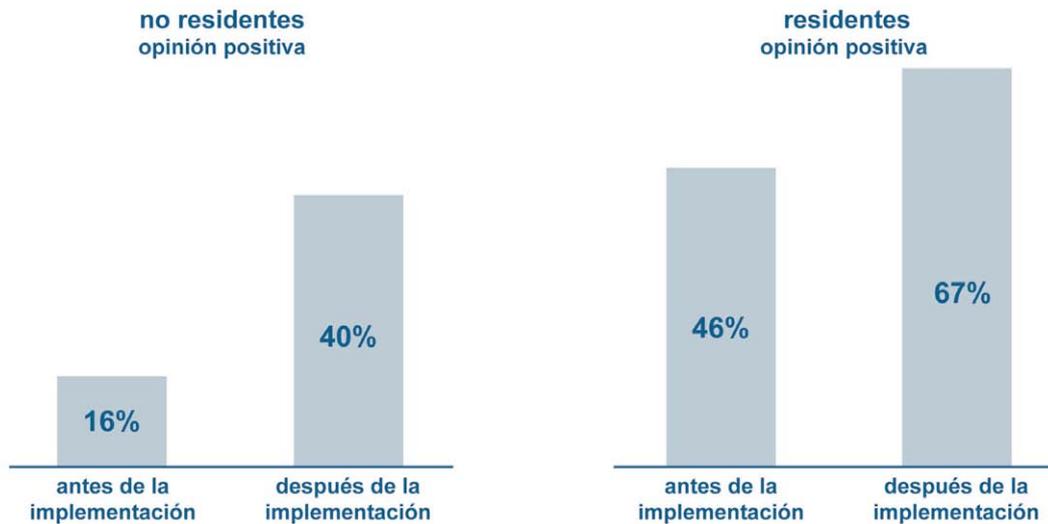
El aparcamiento de pago tiene la mejor ratio impacto-aceptación en comparación con otras medidas orientadas a disminuir el consumo energético en el transporte y ahorrar combustible.

Aunque un aumento del precio de los combustibles o la implementación de un sistema de peaje urbano tiene un impacto mayor, su aceptación entre los ciudadanos es baja. Por otro lado, una política de tarifas reducidas (o nulas) en el transporte público tiene, obviamente, un alto grado de aceptación pero su impacto en términos de ahorro energético o reducción del uso del vehículo privado es limitado ya que su mayor consecuencia es la transferencia de ciclistas y peatones al transporte público.

Así pues, el aparcamiento de pago es en comparación altamente efectivo y moderadamente aceptable.

Otro estudio sobre el impacto de este tipo de medidas demuestra que doblar las tarifas de estacionamiento provoca una disminución del uso del vehículo privado del 20%, mientras que se estima que un incremento similar de la frecuencia del transporte público significaría tan sólo una disminución del 1-2% (Kodransky y Hermann, 2011, ITDP).

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 los ciudadanos se quejen en un primer momento, acabarán 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 ciudadanos 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). Esta cita de dos investigadores americanos 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 los 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, los no residentes con una actitud negativa descendieron del 68% al 54%, mientras que aquellos con opiniones positivas incrementaron de un 16% a un 40%.

¿Cómo quieres que sea tu ciudad?



Fuente: Ayuntamiento de Gante

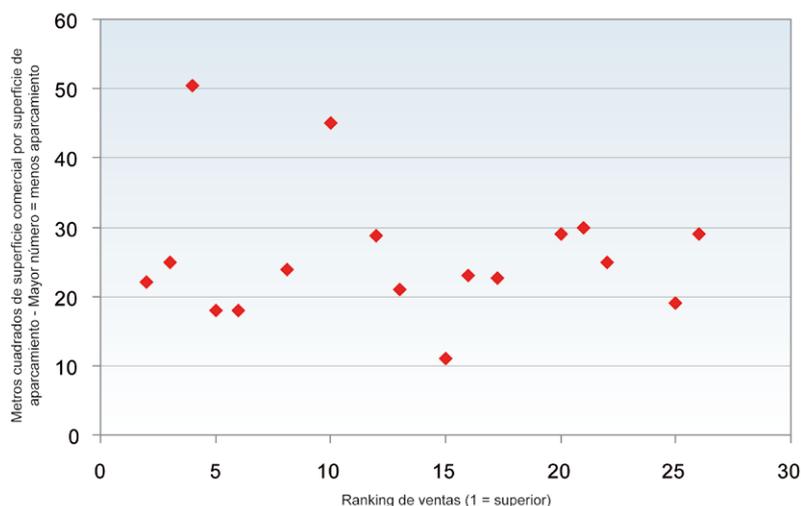
La gestión del aparcamiento protege las ciudades europeas del tsunami de coches aparcados

Los centros históricos de las ciudades no son sólo importantes para atraer turistas, sino que son un elemento clave de identidad local y de orgullo de sus ciudadanos. De hecho, es evidente que la mayoría de las ciudades europeas no fueron construidas para soportar un número elevado de vehículos estacionados. Además de restricciones de acceso, es esencial definir una regulación clara sobre dónde se puede aparcar, quién puede aparcar y durante cuánto tiempo se puede aparcar para proteger los centros históricos de las ciudades de una invasión arrolladora de coches y unir fuerzas para conseguir un uso racional de un bien escaso como el espacio público.

En el marco de su proyecto de regeneración urbana, la ciudad de Barcelona (España) quiso fortalecer las actividades comerciales, económicas y de ocio en el centro de la ciudad mediante la implementación de un concepto integrado de espacio público. El aparcamiento en superficie se redujo un 24% y esta disminución de la oferta de plazas de aparcamiento no tuvo ninguna influencia en las actividades turísticas, que aumentaron en el periodo 2003-2007 (27% de incremento de la demanda de alojamiento, 13% de incremento en el tiempo dedicado por los turistas a realizar actividades como ir a restaurantes, etc.).

A mediados de los años noventa, la ciudad de Gante (Bélgica) quitó las plazas de aparcamiento de las calles y espacios públicos de su centro histórico, creando de esta manera una zona peatonal de 35 hectáreas. Desde 1999 a 2008 se dio la vuelta a la tendencia previa de pérdida de población, mientras que la inversión per cápita y la tasa de creación de nuevas empresas fueron un 20% y un 25% superiores a la media de su región. Este éxito desde el punto de vista económico no se puede atribuir solamente al aumento de la calidad de vida derivado de la conversión de las zonas de aparcamiento en superficie en espacios públicos, pero estos cambios tuvieron su importancia en la obtención de estos resultados.

Relación entre la superficie comercial y el número de plazas de aparcamiento fuera de la calzada en relación con las ventas. Centros históricos del Reino Unido



Fuente: Ayuntamiento de Edinburgh, 2005

La gestión del aparcamiento no penalizará los principales ejes comerciales, sino que apoyará la economía local

Poder aparcarse en una ciudad es menos importante para el éxito comercial de lo que los comerciantes se imaginan. Los consumidores escogen el sitio en el cual realizar sus compras en función de la variedad y la calidad de las tiendas, así como de la personalidad del lugar. Así pues, el aparcamiento es un factor a tener en cuenta, pero no es el factor principal. De hecho, investigaciones recientes demuestran que no hay relación entre la cantidad de plazas de aparcamiento que dispone una zona comercial y su éxito.

La gente que va a pie, en bicicleta o en transporte público a comprar visita más tiendas y más a menudo que aquellos que van en coche.

Si el aparcamiento no está regulado, los visitantes y compradores potenciales probablemente tendrán problemas para encontrar un sitio donde aparcarse cerca de su destinación. Cuando no hay gestión del aparcamiento, las plazas situadas cerca de los comercios se suelen utilizar como aparcamientos de larga duración (¡incluso por los propios comerciantes!) en lugar de estar disponibles para los clientes. Henley es una de las muchas ciudades del Reino Unido en las que existe este problema: “Se haría un mejor uso del espacio público si hubiera una regulación del aparcamiento, ya que permitiría el acceso a un mayor número de potenciales clientes”. Ésta es la reflexión del encargado municipal de gestión del aparcamiento en su calle principal (Henley Standard, 2013).

La calidad de los itinerarios a pie entre las zonas de aparcamiento y las áreas comerciales



Fuente: Harry Schiffer - Eltis

Los aparcamientos situados a corta distancia a pie son percibidos de manera positiva

El constante incremento de coches puede dar la sensación de que nunca habrá suficiente espacio para aparcar. Además, mucha gente querría poder aparcar delante de sus tiendas preferidas. Así pues, para conseguir un equilibrio entre las necesidades de aparcamiento y el espacio disponible se debería de potenciar zonas de aparcamiento cuya distancia a pie sea razonable. Estudios recientes muestran que las rutas a pie entre las zonas de aparcamiento y los ejes comerciales son bien aceptadas por los visitantes si están bien diseñadas. Por lo tanto, el reto es influenciar el “mapa mental” de los conductores, que casi siempre sobreestiman el tiempo y la distancia del recorrido a pie entre el aparcamiento y su destino final. Los mapas y los elementos de señalización urbana son elementos de ayuda efectivos.

Copenhague (Dinamarca) es un buen ejemplo de ciudad reductora de plazas de aparcamiento en el centro y que, al mismo tiempo, ha invertido en una red de itinerarios a pie y en bicicleta de alta calidad.

Uso inteligente del inmovilizado de una empresa



Fuente: FGM-AMOR

¡La gestión del aparcamiento no detendrá las inversiones de las empresas en la ciudad!

En Ámsterdam (Holanda) se ha ido reduciendo el número de plazas de aparcamiento en el centro desde los años noventa y tiene una de las tarifas de aparcamiento en superficie más elevadas de Europa. A pesar de esto, Ámsterdam es todavía uno de los mejores sitios en los que hacer negocios según los máximos ejecutivos de las mayores empresas europeas (Cushman & Wakefield, 2012).

Un estudio sobre el entorno empresarial en las 30 ciudades más grandes de Holanda realizado por el Ministerio de Economía holandés, demuestra que ninguna empresa se trasladó debido a la falta de aparcamiento (Ecorys, 2005).

En Oxford (Reino Unido) se detuvo la construcción de aparcamientos en los nuevos edificios del centro urbano en 1973. Actualmente, se mantiene como una ciudad de éxito a nivel económico (Oxfordshire County Council, 2005).

Las inversiones en plazas de aparcamiento para bicicletas en espacios anteriormente utilizados para estacionar coches dan servicio a un mayor número de trabajadores utilizando el mismo o incluso menos espacio. Se trata, pues, de un uso inteligente del inmovilizado de una empresa.

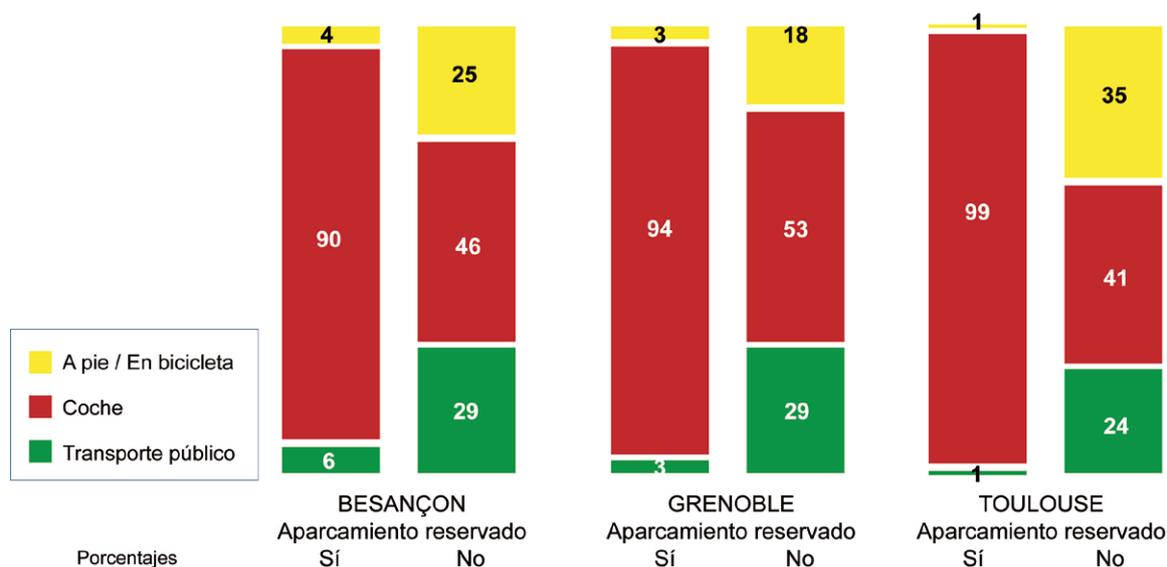
Consulte también el caso de estudio de la ciudad de Nottingham (Reino Unido), el 'Nottingham Workplace Levy': http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Consulte también el caso de estudio del sistema de gestión del aparcamiento en la Universidad Politécnica de Graz (Áustria):

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

¡Influenciar los viajes pendulares!

Trabajadores con/sin aparcamiento reservado en Francia



Fuente: 'Citadins face à l'automobilité', un análisis comparativo de las ciudades de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berna, Ginebra y Lausana, 1998.

Las plazas de aparcamiento reservadas en los centros de trabajo influyen significativamente la elección del modo de transporte

Al iniciar un desplazamiento – a menudo, desde casa – la disponibilidad de aparcamiento en destino es un factor determinante en la decisión final sobre el modo de transporte a utilizar. Una plaza de aparcamiento reservada en el centro de trabajo es, por ejemplo, un factor crucial cuando los trabajadores tienen que decidir si utilizar o no su coche para desplazarse a su trabajo. Estudios realizados en diferentes ciudades francesas y suizas ponen de relieve que los trabajadores que disponen de una plaza de aparcamiento reservada en su centro de trabajo utilizan su coche para ir a trabajar mucho más que aquellos trabajadores que no disponen de ella.

La limitación del aparcamiento gratuito o disponer tan solo de plazas de aparcamiento de pago – o cualquier otra modalidad de gestión del aparcamiento – conducirá hacia un cambio significativo en la conducta de los usuarios del vehículo privado.

¡Los vehículos estacionados también pueden causar riesgos!



Fuente: 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.).

¡Las infracciones de aparcamiento son importantes!



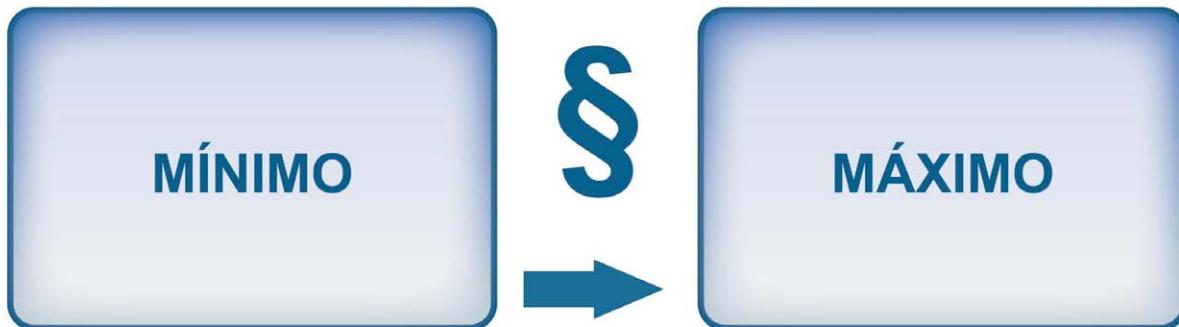
Fuente: Foto Wolf

Sancionar las infracciones de aparcamiento es necesario y no se trata de una persecución a los conductores

Ejecutar la normativa vigente, ya sea mediante agentes de la autoridad (lo cual crea nuevos puestos de trabajo) o cámaras de vigilancia, es esencial para evitar las infracciones de aparcamiento y asegurarse que la gestión del aparcamiento funciona correctamente. Son muchos los que se benefician de ello, como por ejemplo los vehículos de emergencias o los vehículos de reparto, pero también los ciclistas o personas con movilidad reducida (PMR). La aplicación de sanciones en infracciones de aparcamiento tiene una alta aceptación social. En cambio, la colocación de obstáculos físicos en las calles (como balizas) para prevenir infracciones de aparcamiento es una solución menos útil, ya que es un modo de desperdiciar espacio público. No obstante, la no colocación de este tipo de obstáculos se puede entender como un permiso tácito para aparcar libremente allí dónde no los haya.

Aplicar la normativa de aparcamiento vigente es necesario para garantizar que los conductores respeten las regulaciones definidas por cada Ayuntamiento. Tiempo atrás, la policía era la encargada de realizar esta tarea, pero la experiencia ha demostrado que se pueden obtener mejores resultados traspasando esta tarea a empresas privadas, ya sea mediante vigilantes o el uso de nuevas tecnologías, como vehículos con lectores de matrículas.

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 reurbanización, 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.

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 inversores privados sobre la construcción de nuevos garajes.

Ver también el capítulo “reducción del tráfico de agitación”

Utilización de las tarifas de aparcamiento en Ámsterdam



Fuente: 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 de 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.

Para más información sobre el proyecto PUSH&PULL: www.push-pull-parking.eu



Cofinanciado por el Programa "Energía Inteligente para Europa" de la Unión Europea

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