



Políticas de aparcamiento y la implementación de un mecanismo de financiación

País :	España
Provincia:	Tarragona
Población:	133.545 (año 2013)
Área:	55,03 km ²
Densidad de población:	2.426,77/km ²

Cómo se han superado las restricciones legales existentes

a.) En su país, ¿los ayuntamientos pueden decidir las tarifas del aparcamiento sin ninguna intervención regional o estatal?

La ciudad de Tarragona puede decidir sus propias tarifas de aparcamiento sin ninguna interferencia por parte del gobierno regional o estatal. Los municipios españoles establecen las tarifas de aparcamiento a través de sus ordenanzas fiscales, de modo que los Ayuntamientos son los responsables finales de la regulación del aparcamiento a nivel local.

b.) ¿Los ayuntamientos tienen la posibilidad de decidir si destinan los ingresos de las áreas de estacionamiento regulado a la financiación de actuaciones de movilidad sostenible?

La ciudad de Tarragona puede decidir cómo utilizar los ingresos provenientes de la regulación del aparcamiento. Por lo tanto, estos ingresos pueden destinarse a la financiación de estudios y/o medidas de movilidad sostenible.

c.) ¿Quién controla las áreas reguladas de aparcamiento? ¿Existe un control efectivo?

¿Sólo se controla las áreas reguladas de aparcamiento o también las infracciones, como por ejemplo aparcar en los pasos de peatones o encima de las aceras?

La ciudad de Tarragona dispone de una política de control del estacionamiento regulado que ejecutan la Policía Local y la empresa municipal de aparcamientos ("Aparcaments Municipals de Tarragona", AMT).

Por un lado, los vigilantes de la empresa municipal de aparcamientos controlan:

- Las plazas de aparcamiento en las cuales la duración del aparcamiento está limitada;
- Las plazas de aparcamiento en las cuales se tiene que pagar una determinada tarifa (esto incluye las zonas para residentes).

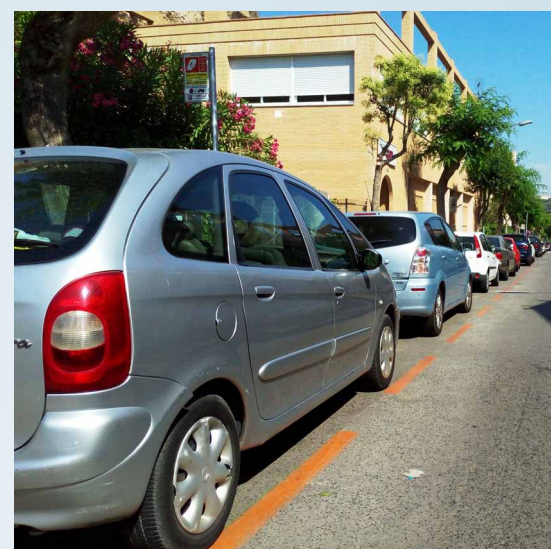
Por otro lado, la Policía Local controla:

- Las infracciones generales en el estacionamiento, como por ejemplo aparcar en pasos de cebra o encima de la acera;
- Las infracciones con los discos horarios en las zonas de carga y descarga.

d.) En caso de haber tenido que superar algún tipo de impedimento legal, ¿cómo lo ha superado la ciudad?

No hubo restricciones legales en el momento de desplegar el área regulada de aparcamiento que se proponía en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio (aprobado en 2012).

¿Qué dificultades ha habido en el proceso de implementación del nuevo mecanismo de financiación? ¿Fue necesario hacer algún cambio legislativo o administrativo? En caso afirmativo, ¿qué cambios se llevaron a cabo y cómo se convenció a las personas



responsables? ¿Qué argumentos funcionaron en su ciudad?

El mecanismo de financiación que propone el proyecto PUSH&PULL (en inglés “core funding mechanism”) se podría implementar bien en el presupuesto general del Ayuntamiento bien en el presupuesto específico de las empresas municipales.

Por un lado, los Ayuntamientos en España tienen tres fuentes de financiación principales:

- Impuestos locales;
- Transferencias presupuestarias del Estado;

- Ingresos procedentes de concesiones y valores patrimoniales.

El equipo de gobierno de cada ayuntamiento es el responsable de definir las diferentes partidas del presupuesto municipal anual. Así pues, existen algunas restricciones legales para poder implementar este mecanismo de financiación en el presupuesto municipal, ya que todos los ingresos municipales tienen que pasar por una única caja común.

Por otro lado, los ayuntamientos españoles sí pueden aplicar este mecanismo de financiación

en sus empresas municipales ya que esta alternativa presenta menos dificultades legales.

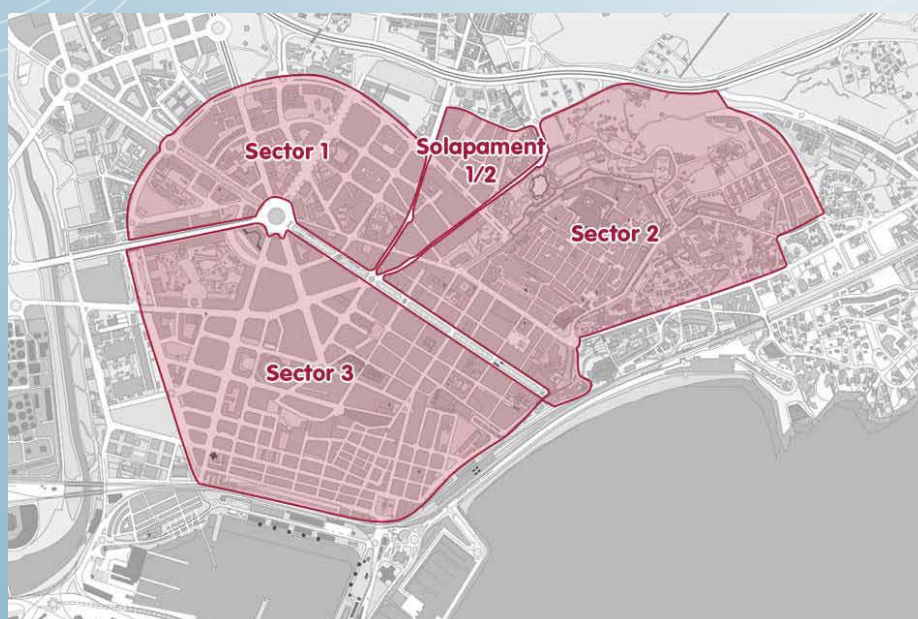
De hecho el Ayuntamiento de Tarragona ya aplica este mecanismo de financiación ya que una parte de los ingresos provenientes de los aparcamientos municipales se utiliza para financiar el transporte público y realizar estudios de movilidad urbana.

¿Quién paga por aparcar en su ciudad?

¿Cuántas plazas de aparcamiento en la vía pública (y fuera de ella) están controladas por el ayuntamiento? ¿Cuántas de ellas tienen algún tipo de regulación, ya sea horaria o tarifaria? Describa la tarifa horaria que hay que pagar en cada caso. Explique las diferentes tarifas existentes para residentes y las condiciones para ser reconocido como residente.

En el centro de Tarragona reside el 45% de los habitantes y se concentran los principales equipamientos, centros de trabajo y atractivos comerciales y turísticos. Por lo tanto, en esta parte de la ciudad se producen la mayoría de movimientos.

Actualmente hay 3 zonas de estacionamiento regulado con 1.168, 786 y 461 plazas. Respectivamente (y 496 plazas que se solapan en las zonas 1 y 2). La primera zona de estacionamiento regulado (“Sector 2” en la siguiente figura) se implementó en Tarragona en octubre de 2012:



La regulación del aparcamiento en Tarragona distingue 3 tarifas distintas:

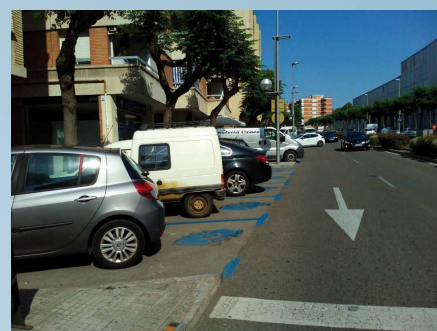
Zona verde para residentes	Zona naranja para aparcamiento de larga duración	Zona azul para aparcamiento de corta duración
Son plazas destinadas al estacionamiento de larga duración para los residentes y de corta duración por los no residentes (que pueden estacionar un máximo de 2 horas). Residentes: 0,40 €/día No residentes: - 30 min: 0,75 € - 1 hora: 1,10 € - 2 horas: 3,00 €	Son plazas destinadas al estacionamiento de larga duración (máximo 1 día). La tarifa es por días tanto para residentes como para no residentes, pero los residentes tienen descuento. - Residentes: 0,40 €/día - No residentes: 2,30 €/día	Son plazas creadas para facilitar el estacionamiento en zonas de la ciudad con mucha demanda. Están destinadas a estacionamientos de corta duración (máximo 2 horas). - 30 min.: 0,75 € - 1 hora: 1,10 € - 2 horas: 3,00 €

Existen dos formas de demostrar la condición de residente: el distintivo de residente y la tarjeta de residente.

El distintivo de residente (100€ anuales o 25€ trimestrales) permite al titular aparcarse en la correspondiente zona verde sin tener que comprar tiques de aparcamiento horarios o diarios.

Además, el distintivo de residente proporciona otras ventajas en las zonas naranjas.

La tarjeta de residente (15€) permite al titular aparcarse en la correspondiente zona verde pagando 0,40 € al día.



Control del aparcamiento

¿Actualmente existe un sistema de control del aparcamiento en su ciudad? En caso afirmativo, ¿dónde y para qué tipo de estacionamientos? (por ejemplo, áreas reguladas o exclusivas para residentes). ¿Quién y cómo se realiza el control del aparcamiento?

El control del estacionamiento lo ejecuta la Policía Local y la empresa municipal de aparcamientos ("Aparcaments Municipals de Tarragona", AMT). Inicialmente el control del área regulada requirió de medidas severas como cepos y retirada de vehículos por parte

de la grúa. Estas medidas de control fueron impopulares pero se demostraron efectivas en la mejora de la indisciplina y el control del aparcamiento.

El sistema de vigilancia con vehículos equipados con cámaras ha sido la iniciativa de control del estacionamiento más relevante que se ha implementado en Tarragona en el marco del proyecto PUSH&PULL. Estos vehículos están equipados con una tecnología que permite el reconocimiento automático de las matrículas de los vehículos estacionados.

En Tarragona estos vehículos se utilizan para controlar los barrios más periféricos y también en aquellas zonas en las cuales otros sistemas de control se han demostrado ineficaces, como las cercanías de los centros escolares o los pasos de cebra. Finalmente, también se utilizan en puntos donde las infracciones en el aparcamiento penalizan la fluidez del tráfico, como las paradas de autobús y de taxi.

¿Cuáles son los objetivos de la política de movilidad en su ciudad y qué peso tienen la normativa de aparcamiento en poder alcanzarlos?

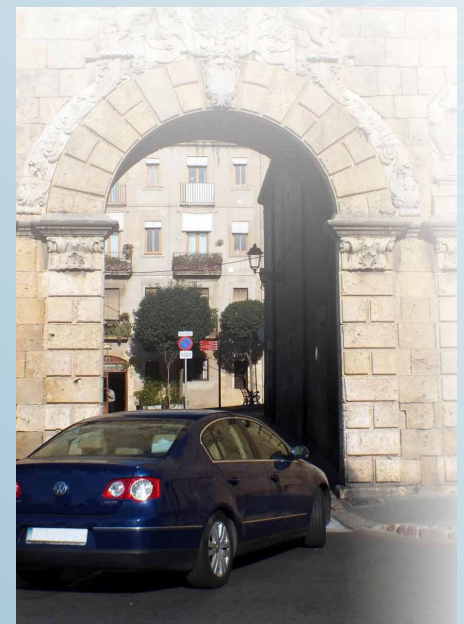
Describa los objetivos de su política de movilidad. Por ejemplo: ¿su ciudad quiere combatir las infracciones en el aparcamiento? ¿Ganar dinero? ¿No permitir que los vehículos pendulares aparquen en las calles residenciales? ¿Ganar espacio público para los peatones y los ciclistas? ¿Llenar los parkings subterráneos? ¿Luchar contra la congestión del tráfico y mejorar las condiciones para el uso de medios alternativos al vehículo privado? Explicar qué resultados se quieren obtener y como la política de aparcamiento contribuye a alcanzarlos.

Antes de la aprobación del PMUS el uso del vehículo privado crecía de manera constante y había problemas de aparcamiento en el centro de la ciudad. De hecho, existía una punta de tráfico estable durante todo el día. A continuación se describen dos ejemplos de la situación anterior a la aprobación del PMUS:



Vehículo entrando en la parte antigua

- el 80% de las emisiones contaminantes de gases de efecto invernadero eran causadas por el tráfico;
- el 97% de las incidencias del transporte público se debían a la congestión del tráfico y a las infracciones en el aparcamiento.



Aparcamiento en doble fila

Los objetivos del PMUS de Tarragona 2012-2017 son los siguientes: reducir la contaminación del aire, disminuir el uso del vehículo privado, aumentar el espacio público destinado a los peatones y los ciclistas, cuidar de la salud de los ciudadanos, promover un

estilo de vida saludable, mejorar la cohesión social, promover un transporte público eficiente y revitalizar el centro de la ciudad.

Para alcanzar estos objetivos el PMUS de Tarragona incluye un Plan de Acción con 80 medidas para la mejora de la movilidad a pie, en bicicleta, en transporte público y en vehículo privado, así como de la distribución urbana de mercancías y la seguridad vial.

En el desarrollo e implementación de las actuaciones del PMUS la ciudad de Tarragona ha seguido el enfoque PUSH&PULL, que se basa en la combinación de incentivos y penalizaciones para inducir el cambio de actitudes en el ámbito de la movilidad. Por ejemplo, se espera empujar a los

conductores de vehículos privados a utilizar medios de transporte más sostenibles haciendo que aparcar el coche en determinadas zonas de la ciudad sea más caro. Otro ejemplo es la creación de aparcamientos de disuasión en las afueras de la ciudad (park&ride y zonas naranjas) y al mismo tiempo de alternativas de transporte sostenible (como una nueva red de transporte público) que hagan que más gente se mueva a pie, en bicicleta o en transporte público.

La actuación más importante del PMUS de Tarragona ha sido la introducción de la regulación del aparcamiento en la ciudad.

A pesar de la oposición inicial de los vecinos, la regulación del

aparcamiento ya no es un tema de controversia política. Para llegar a este grado de aceptación, el ayuntamiento de Tarragona organizó cerca de 50 reuniones con los distritos, vecinos y actores locales relevantes para aumentar el grado de conocimiento de las medidas de regulación del aparcamiento. De hecho, actualmente los vecinos reclaman al Ayuntamiento la extensión del área regulada a todos los barrios del municipio.

Los resultados más significativos de las medidas de regulación del aparcamiento en Tarragona han sido los siguientes:

Quantitative	Qualitative
• reducción del índice de ocupación de las plazas de aparcamiento; • reducción del tiempo medio de estacionamiento; • reducción de las infracciones; • mejor rotación del aparcamiento (más coches pueden utilizar el mismo número de plazas de aparcamiento a lo largo del día).	• la oposición inicial de los vecinos se ha transformado apoyo; • mejor uso del espacio público; • los vecinos de los barrios dónde aún no se han implementado medidas de regulación del aparcamiento reclaman al Ayuntamiento la extensión del área regulada a sus vecindarios.

¿Quién decide cómo se utiliza el presupuesto de movilidad?

El equipo de gobierno del Ayuntamiento determina qué actuaciones se financian anualmente mediante el presupuesto del departamento de Movilidad. No obstante, desde que el Pleno municipal aprobó el PMUS en 2012, todos los grupos políticos del consistorio están comprometidos en la implementación de las medidas que recoge su Plan de Acción.

Obviamente algunos temas aún son foco de debate entre políticos, técnicos municipales y actores locales relevantes, pero los objetivos de la política de movilidad permanecen constantes e invariables.



Tarjeta de residente

¿Qué proyectos o actuaciones se han financiado desde la implementación de este nuevo mecanismo de financiación? ¿Qué otros proyectos se van a financiar en los próximos 1-2 años?

La ciudad de Tarragona planea invertir parte de los ingresos de la regulación del aparcamiento en las siguientes medidas:

- En la financiación del transporte público;
- Para instalar punto de recarga de vehículos eléctricos;
- Para instalar sensores de aforo de vehículos en las principales avenidas de la ciudad;
- Para diseñar la red de carriles bici conjuntamente con los principales actores relevantes locales;
- Para integrar los parquímetros y las validadoras de los autobuses y así permitir la introducción de nuevas tarifas park&ride.



Nueva flota de autobuses



Autobuses de barrio



Parquímetro

Contacto:

Sergi Arts

Aparcaments Municipals de Tarragona (AMT)

Correo electrónico: : sarts@aparcamentstgn.cat

Página web: www.aparcamentstgn.cat



www.push-pull-parking.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

La responsabilidad sobre el contenido de esta publicación recae en sus autores. Esta publicación no tiene necesariamente porqué reflejar la opinión de la Unión Europea. Ni la EASME ni la Comisión Europea se hacen responsables del uso de la información que contienen la presente publicación.