

Estimado lector,

EPOMM ha sido uno de los socios del proyecto Push&Pull, que celebró su última reunión de trabajo en Enero de este año. El proyecto fue inspirador y nos ha proporcionado gran cantidad de resultados interesantes para cualquier ciudad – ya sea grande o pequeña, avanzada o no avanzada – que esté interesada en mejorar su gestión del aparcamiento, sus finanzas y en hacer su movilidad urbana más sostenible. ¡Este e-update puede servirle como punto de partida para mejorar sus políticas de aparcamiento! Esperamos inspirarle mediante la presentación de los hechos más destacados y el rápido acceso a recursos útiles.

Además, le proporcionamos información sobre las próximas conferencias – cómo nuestro 21º ECOMM, la 4ª conferencia sobre Planes de Movilidad (PMUS) o la 4ª Conferencia Europea sobre Logística en Bicicleta. Por favor, consulte el último capítulo.

Avanzando hacia una buena gestión del aparcamiento



Plaza de aparcamiento reconvertida en Örebro (Suecia)

Una buena gestión del aparcamiento ha demostrado ser un punto de inflexión en muchas ciudades: libera espacio público, ayuda al comercio local, reduce el tráfico de agitación, disminuye el uso del coche y aumenta el de los modos más sostenibles, mejora la distribución urbana de mercancías, genera beneficios, aumenta la seguridad, apoya la planificación urbana y puede hacer las ciudades más atractivas. Por un lado, todo esto se puede conseguir a un coste relativamente bajo – de hecho, puede autofinanciarse! Por otro lado, una mala gestión del aparcamiento puede conseguir todo lo contrario: uso indiscriminado del espacio público, menos accesibilidad para los modos de transporte sostenible, menos seguridad y, en definitiva, ciudades muy orientadas al vehículo privado.

El **proyecto Push&Pull** ha desarrollado importantes recomendaciones para llegar a una buena gestión del aparcamiento.

- **Utilice la gestión del aparcamiento de forma estratégica:**

No se limite a hacer pagar por aparcar. El aparcamiento puede suponer más ingresos, una reducción del uso del vehículo privado, una mejora de la accesibilidad, influenciar en el reparto modal, impactar en la tasa de motorización o liberar espacio público. ¡Integre el aparcamiento en su Plan de Movilidad y establezca objetivos!

- **Implemente a la vez medidas “push” y “pull”:**

Las medidas “push” significan reducir los privilegios del vehículo privado: por ejemplo, extender las zonas reguladas de aparcamiento, incrementar las tarifas por estacionar, introducir áreas de aparcamiento para residentes, etc. Estas medidas son a menudo impopulares en el momento de su implementación.

- **Utilice los ingresos provenientes la regulación del aparcamiento de forma clara y transparente:**

Cada ciudad participante en el proyecto Push&Pull implementó el mecanismo de financiación llamado “core funding mechanism”. Este sistema consiste en que los ingresos provenientes la regulación del aparcamiento se utilizan – al menos parcialmente – para financiar los costes de la gestión del aparcamiento (personal, infraestructura, tecnología, etc.), las medidas “pull” y hasta el presupuesto general de la ciudad. Si todo esto se realiza de forma transparente y se comunica bien, los ciudadanos pueden ver directamente los grandes beneficios debidos a la gestión del aparcamiento.

- **¡Mejore y siga creciendo!**

Todas las ciudades empiezan con regulaciones del aparcamiento a pequeña escala. No obstante, las ciudades más experimentadas – las que llevan una década o más aplicando este tipo de políticas – han seguido mejorando y creciendo, y actualmente utilizan la regulación del aparcamiento como una herramienta estratégica de gestión de la movilidad. Como buen ejemplo, [vea la evolución de la ciudad de Graz \(Austria\)](#), desde 1979 hasta hoy.



Source: Municipal Mobility Company of the City of Ghent

Utilización de los ingresos del aparcamiento en Ghent en 2015 (Haga clic en la imagen para ampliarla)/L

El brillante ejemplo de Ghent



Gent (E: Ghent, F: Gand)

MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



Detalle del Plan de Circulación – [clic](#) para descargarse el documento completo

Evidentemente, Ghent es inspiradora por ser una ciudad bella, energética e histórica, y que se caracteriza por su gran hospitalidad. No obstante, también lo es porque lidera perfectamente todas las recomendaciones anteriores y porque ha llevado la integración estratégica de la gestión del aparcamiento a otro nivel: en 2012 integraron la empresa municipal de aparcamientos y el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento para crear la **Empresa de Movilidad** (Mobiliteitsbedrijf). El nuevo Director tuvo que integrar dos culturas corporativas distintas y ha llegado a doblar el número de trabajadores de la empresa (actualmente son cerca de 160). La empresa es 100% propiedad del Ayuntamiento pero es autónomo en cuanto a su presupuesto, que proviene mayoritariamente por los ingresos de la regulación del aparcamiento. Este tipo de organización presenta numerosas ventajas:

- Pueden invertir en movilidad sostenible de forma fácil y estratégica.
- Tienen un enfoque coherente y disponen de todos los datos.
- Es una forma de gestión integrada, alejada de la separación por Departamentos tan usual en la mayor parte de ciudades.
- Y, finalmente, gozan de continuidad a pesar de los cambios electorales, lo que asegura un pensamiento a largo plazo, así como capacidad de actuación y de planificación).

A continuación se describen algunos otros logros:

- Han desarrollado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) muy detallado y con unos objetivos muy ambiciosos (se puede descargar [aquí en Holandés 27MB](#)).
- Parte de este PMUS es un nuevo “Plan de Aparcamiento”. Aunque este Plan aún se encuentra en fase de implementación, ya casi ha doblado el número de plazas de aparcamiento reguladas y ha modernizado por completo el sistema (prácticamente sin papel y digital).
- Otra parte del PMUS es el llamado “Plan de Circulación”, cuya implementación está prevista para este mismo año y cuyo principal objetivo es doblar la ya muy extensa zona peatonal. Además, este Pla pretende impedir la conexión en vehículo privado entre los barrios de la ciudad, redirigiendo este tipo de tráfico por el anillo de circunvalación. Los objetivos de esta medida son básicamente dos: por una parte, la reducción del uso del vehículo privado e incrementar la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público. Por otra parte, recuperar parte del espacio público.
- Para esta recuperación del espacio público también se ha previsto un programa extensivo de calles pacificadas. Este programa prevé que los residentes puedan solicitar la conversión temporal o permanente de su calle en una calle pacificada.
- En cuanto a la movilidad en bicicleta, la ciudad de Ghent tiene el objetivo de proporcionar un aparcamiento en la vía pública a menos de 100 metros de cada vivienda.
- Y todo esto no cuesta ni un céntimo al Ayuntamiento. Por ejemplo, en 2015 la Empresa de Movilidad contribuyó con 6 millones de Euros al presupuesto general de la ciudad. Esta cifra está destinada a incrementarse debido a la extensión prevista del área regulada.

)

Grandes ejemplo de otras ciudades P&P



Las ratios de aparcamiento de Örebro – Haga clic en la imagen para ampliarla



Nuevas tarifas en la ciudad de Tarragona

Aunque explicamos el caso de la ciudad de Ghent para poder presentar un ejemplo de plena implementación de las políticas push&pull, el resto de ciudades participantes en el proyecto también han implementado medidas pioneras. A continuación pasamos a detallar algunas de ellas:

La población de Örebro (Suecia) está creciendo sostenidamente en los últimos años (por encima del 1% anual) e intenta minimizar la organización de sus nuevos desarrollos urbanos entorno al vehículo privado. Para ello, ha revisado sus ratios de aparcamiento: han reducido los requerimientos mínimos de aparcamiento y han introducido una ratio máxima de plazas de aparcamiento por vivienda. Todo ello está llevando hacia un modelo de grandes zonas de aparcamiento colectivas que sustituye a los aparcamientos privados en cada vivienda. Además, todas estas medidas se han acompañado de campañas para incentivar el uso del transporte público, así como de la movilidad a pie y en bicicleta.

Nottingham es la primera ciudad británica y europea que introdujo el sistema **Workplace Parking Levy**: cada empresa o centro de trabajo que disponga de más de 10 plazas de aparcamiento para sus trabajadores tiene que pagar al menos 400 Euros anuales por cada plaza. Nottingham utiliza los ingresos provenientes de este sistema (actualmente cerca de 8 millones de Euros al año) para mejorar su sistema de transporte público e introducir 2 nuevas líneas de tranvía.

Las dos ciudades rumanas (Bacau e Iasi) se han beneficiado de la **Guía para la gestión del aparcamiento en Rumanía** desarrollado por el proyecto Push&Pull como un ejemplo para el



GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE

document cadru și îndrumător tehnic
pentru administrațiile publice din
România pentru a sprijini
sustenabilitatea gestionării
sistemului de parcuri urbane



Nueva Guía para la gestión del aparcamiento en Rumanía

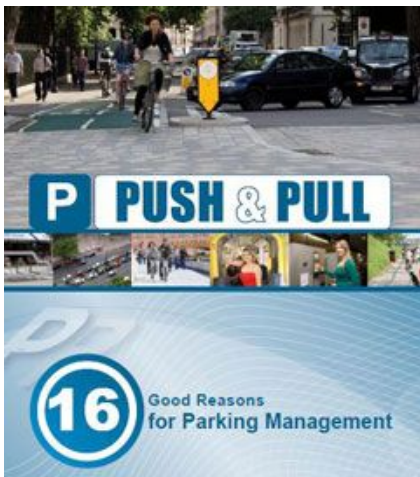
resto de nuevos Estados Miembro de la Unión Europea en los cuales este tipo de directrices tampoco existan. Así pues, Bacau e Iasi fueron pioneros en su país en cuanto a establecer una política de aparcamiento integrada.

Tarragona (España) ha introducido restricciones de acceso a su centro histórico, ha desarrollado nuevas tarifas adaptadas a las necesidades de diferentes grupos objetivo y ha implementado zonas de aparcamiento en el perímetro de la ciudad. Este conjunto de medidas resultó en una disminución de la ocupación de las plazas de aparcamiento del 99% a un 80%. Esta mayor rotación del aparcamiento ha redundado en una reducción del tráfico de agitación y muchos conductores utilizan las zonas naranjas como aparcamientos de disuasión, convirtiéndose éstas en un "Park and Walk". Para más información, por favor consulte [fact sheet](#).

En la Universidad de Ljubljana había un conflicto de intereses ya que el nuevo campus universitario se planificó de un modo excesivamente orientado al vehículo privado. Aún así, el equipo del proyecto Push&Pull consiguió introducir la regulación del aparcamiento. Su gran éxito fue la ampliación del mecanismo de financiación comentado anteriormente ("core funding mechanism") a otras ciudades eslovenas (por ejemplo, Skofia Loka). Esta expansión del modelo push&pull también se produjo en Suecia, dónde Jönköping está adoptando el ejemplo de Örebro. No hay duda que más ciudades seguirán su ejemplo.

La ciudad de Cracovia (Polonia) implementó todo el paquete de medidas push&pull: gran expansión del área regulada de aparcamiento, disminución de la oferta de aparcamiento, mejora de la gestión del espacio público, utilización de los ingresos provenientes del aparcamiento regulado para hacer calles más habitables, más espacio para los peatones, creación de más de mil [aparcamientos para bicicletas](#), promoción de muchas campañas sobre movilidad sostenible y, finalmente, la integración de la política de aparcamiento en la política de movilidad general de la ciudad.

Recursos de Push&Pull y EPOMM



Uno de los recursos más útiles desarrollados por el proyecto Push&Pull

Si les interesa ampliar la información sobre estos temas, les recomendamos encarecidamente que echen un vistazo a los [e-update sobre gestión del aparcamiento](#) y sobre [la integración de la planificación territorial y la gestión de la movilidad](#).

Por su parte, el proyecto Push&Pull ha desarrollado una gran variedad de recursos (algunos de ellos traducidos hasta a 18 idiomas):

- Un vídeo introductorio de 3 minutos [vídeo](#).
- Folleto: "16 buenas razones para la gestión del aparcamiento".
- Un [catálogo](#) de casos reales con buenas prácticas de gestión del aparcamiento.
- Un [catálogo](#) de casos prácticos de buenas prácticas de gestión de la movilidad (que pueden ser financiadas mediante los ingresos del aparcamiento regulado).
- El [Informe final Push&Pull](#) de 36 páginas que proporciona un buen resumen del proyecto.
- Las [8 "fact sheet" de las 8 ciudades participantes](#) que muestran buenos ejemplos sobre cómo implementar el mecanismo de financiación de las medidas de promoción de la movilidad sostenible "core funding mechanism").
- [Material de formación](#) para 7 áreas temáticas relacionadas con la gestión del aparcamiento.

Tres conferencias

Les anunciamos las próximas conferencias:

- La próxima ECOMM se celebrará en Maastricht del 31 de Mayo al 2 de Junio. El programa se acabando de cerrar, las [preinscripciones](#) están abiertas y se prevé abrir las inscripciones oficiales en las próximas semanas.
- La 4ª Conferencia Europea sobre Planes de Movilidad (PMUS) se celebrará los días 29 y 30 de Marzo en Dubrovnik (Croacia). El [programa](#) ya está disponible on-line y las [inscripciones](#) ya están abiertas. Por favor, tengan en cuenta que la fecha límite para inscribirse es el 3 de Marzo (¡también para las tarifas especiales en hoteles!). Si participa en esta [breve encuesta](#) sobre el PMUS de su ciudad puede ganar un viaje gratis a la conferencia.
- Los días 20 y 21 de Marzo se celebrará en Viena (Austria) la [European Cycle Logistics Conference](#). Las [inscripciones](#) están abiertas hasta el 20 de Febrero. El [programa](#) ofrece una gran variedad de experiencias sobre el rápido auge de la distribución urbana de mercancías en bicicleta: su relación coste-rendimiento, su velocidad, su fiabilidad y





**EUROPEAN CYCLE
LOGISTICS CONFERENCE**
20-21 March 2017
VIENNA

de mercancías en bicicleta, su relación coste-eficiencia, su velocidad, su habilidad y otras novedades (por ejemplo: "cargo-bikes", sistemas de información, contenedores para la carga, etc.).

Para más eventos, por favor visite el [calendario EPOMM](#).



[ECOMM 2017](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)