

# Les opinions dels experts

## El paper dels garatges com a complement del transport públic

### L'activitat

Barcelona, un model a seguir a tot el món



Desmantlant tòpics. Així va començar la taula rodona organitzada per EL PERIÓDICO DE CATALUNYA amb l'objectiu d'analitzar la situació actual dels aparcaments i la mobilitat a les ciutats. I és que aquests dos temes no són antagònics. És més, es complementen. Una política a favor del transport públic no ha d'estar renyida amb una política a favor dels aparcaments. Els participants del debat aposten per garatges nets, il·luminats, amplis, amables i intel·ligents tant en infraestructura com en el seu aspecte emocional. Característiques, totes elles, que han fet de la ciutat de Barcelona un model a seguir per a altres ciutats d'Europa i de la resta del món.

El sector del pàrquing fa temps que no és un negoci secundari vinculat a una altra activitat. Avui l'estacionament és una activitat econòmica en si mateixa que a Espanya factura més de 1.000 milions d'euros a l'any. En un context com l'actual, en què la crisi afecta qualsevol aspecte de la societat, s'ha de començar a pensar en el pàrquing del futur, que tendirà més cap a la prestació de serveis que cap al lloguer d'espai. Aconseguir una alta fidelització, arribar a una bona adaptabilitat de l'espai i assegurar un ús eficient del cotxe als carrers són punts clau per garantir una bona mobilitat a la ciutat i un funcionament òptim de l'aparcament.

# Optimitzar aparcaments per millorar les ciutats

Professionals del sector defineixen com seran els pàrquings del futur i garanteixen una bona mobilitat gràcies a l'ús eficient del cotxe privat

**M** VÍCTOR CORREAL  
Àrea Monogràfica

La gestió dels aparcaments s'ha anat realitzant des de l'àrea metropolitana cap a l'exterior. Les primeres paraules que s'escolten a la seu del Gremi de Garatges de Catalunya les pronuncia Ramon Llopart, vicepresident de l'Associació Espanyola d'Aparcaments i Garatges (Asesga) i gerent de l'empresa Alfa-3: **"Ara ja estem treballant en la tercera corona, perquè els aparcaments que es van construir a Barcelona o a Terrassa ja estan fets"**. Una nova gestió que és, a la vegada, un canvi estructural important. **"Més important encara que el temps de crisi en què vivim"**. La vicepresidenta del Gremi de Garatges, Maria Luisa Godia, mostra els números exactes del que ha representat la crisi en el sector. **"Ens surt entre un vuit i un deu per cent de baixada"**. Pel que fa a la resta, el sector del pàrquing generalment és un negoci on sempre treballen els mateixos empleats, on treballen les mateixes famílies i que es va **"modernitzant dia a dia per donar més qualitat a l'usuari"**.

**"¿Un vuit o un deu per cent? –se sorprèn Josep Bergadà, gerent d'Horripresa– doncs no està malament. Jo, que estic en negocis industrials, he de dir que la caiguda dels preus ha sigut brutal"**. En el sector immobiliari, òbviament, tot està molt parat. També en la construcció d'aparcaments.

Bergadà incideix en la situació actual que descriu Llopart: **"El treball on estem focalitzant és en aquesta segona i tercera corona metropolitana. Ciutats petites d'uns 25.000 habitants que volen recuperar els seus cascals antics, les seves zones comercials i treure els cotxes d'aquests llocs mitjançant la utilització d'aparcaments horaris"**. Un treball que només es pot fer mitjançant acords amb ajuntaments, a la inversa de com es feia abans. **"Com que no hi ha una alta rendibilitat, és l'ajuntament qui cedeix facilitats perquè se li construeixi l'aparcament"**, explica.

Àngel López, director de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, assegura que les infraestructures de pàrquing apareixen quan són més rendibles, però també apareixen quan la ciutat estableix aquesta necessitat. **"Barcelona, des dels anys 70, va observar que per mantenir una situació equilibrada del vehicle privat als carrers havia d'apostar pels aparcaments subterranis"**. López es congratula de la bona dotació de l'estacionament fora de calçada que existeix a la ciutat, amb més places d'aparcament subterrani que cotxes censats: **"Si que és veritat que hi ha llocs on el dèficit d'estacionament és important, sobretot quan als barris d'aquests districtes se segueixen polítiques de reservar l'espai dels carrers per a un ús més eficient que el de tenir cotxes aparcats"**. El director de Mobilitat preveu un canvi en la concepció de l'aparcament. **"Segu-**

### REPTES PER ALS PRÒXIMS ANYS

→ El pàrquing del futur haurà d'avançar cap a la prestació de serveis més que cap al lloguer d'espai

→ Les experiències d'aparcaments robotitzats a tot Espanya han tingut el fracàs com a resultat

→ Els garatges, en el seu procés de renovació d'actius, representen el sector que més s'han modernitzat en els últims anys

rament, el pàrquing del futur haurà d'anar cap a la prestació de serveis més que cap al lloguer d'espai".

**"Barcelona va ser pionera en el tema dels garatges"**, apunta Josep Maria Torres, president del Gremi de Garatges, l'amfitrió del debat. **"Hem de recordar que en el pàrquing rotatori o pàrquing horari vam ser els primers d'Europa. Aquesta ciutat sempre ha tingut inquietud sobre aquest negoci"**. Torres posa com a exemple garatges com el de la plaça de Catalunya de Barcelona, de 4.000 i 5.000 places d'aparcament i que es va posar en marxa fa més de 35 anys. Una infraestructura avançada a la seva època, encara que **"en aquell moment no era un negoci gaire pròsper"**. **"Ara anem passant la crisi com podem. Hi ha garatges al centre de Barcelona que estan patint molt"**, comenta Torres. Encara que malgrat aquestes circumstàncies, hi ha **"una certa estabilitat"**.

### TRANSPORT PÚBLIC CONTRA PÀRQUING

Quan a Barcelona, com en altres ciutats, es comencen a fer aparcaments subterranis per fer front a l'escassetat de vivendes amb garatge propi, es produeix la circumstància que l'aparcament, com a concepte, passa a ser una qüestió social. L'aparcament passa de ser propietat d'un edifici a estar a disposició de la ciutat. **"En aquest sentit, hi ha hagut durant molts anys gent que pensava que els aparcaments anaven contra el transport públic o viceversa"**,



Participants en la taula rodona organitzada per

lamentava el vicepresident d'Asesga, Ramon Llopart, que nega aquest raonament: **"No. Aparcaments i transport públic són plenament complementaris. És més, si una de les dues branques falla, l'altra trontolla"**. Llopart ho exemplifica: **"Si en un barri no hi ha prou aparcament i el ciutadà que viu en aquest barri ha hagut de deixar el seu cotxe a la nit mal estacionat, l'endemà al matí s'haurà d'emportar l'automòbil a treballar. No és lliure per apostar per anar en autobús"**.

Àngel López li dona la raó. **"Efectivament, el millor complement del transport públic és un bon ús del vehicle privat"**. Es necessiten mútuament. **"Ni tot es pot fer en vehicle privat ni tot es pot fer en transport públic. I el vehicle privat necessita aparcament"**. Per López, el ciutadà ja no només es planteja tenir un aparcament de propietat, amb aparcaments d'abonament, de rotació, per hores...



**Josep BERGADÀ**

GERENT D'HORMIPRESA

“Els pàrquings han de ser una infraestructura molt neta, molt sòlida i de llarga durada”



**Josep Maria TORRES**

PRESIDENT DEL GREMI DE GARATGES

“Un espai més gran a les places les fa més còmodes i ajuda a fidelitzar els clients”



**María Luisa GODIA**

VICEPRESIDENTA DEL GREMI DE GARATGES

“En els últims anys s'ha guanyat molt en qualitat, fruit del treball dur dels garatgistes”



**Ramón LLOPART**

VICEPRESIDENT D'ASESGA I GERENT DE L'EMPRESA ALFA-3

“El transport públic és complementari amb una bona política d'aparcaments”



**Àngel LÓPEZ**

DIRECTOR DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

“El model d'el meu cotxe i el meu aparcament deixarà pas a un transport més col·lectiu i eficient”



LEO FACCIO

EL PERIÒDICO a la seu del Gremi de Garatges. D'esquerra a dreta, Ramon Llopert, María Luisa Godia, Josep Maria Torres, Àngel López i Josep Bergadà.

reixen pàrquings de residents, en canvi hi ha llocs on potser no cal construir més aparcament, com per exemple al passeig de Gràcia.

**EL PÀRQUING DEL FUTUR**

“Els aparcaments robotitzats al nostre país han sigut un fracàs”. Així de rotund es manifesta Ramon Llopert quan se li planteja l'ús de les noves tecnologies: “Ara ja no treballem en aquests estacionaments intel·ligents, sinó en aparcaments que siguin intel·ligents emocionalment”. Llopert es refereix a uns aparcaments que guanyin en aspectes emocionals per a l'usuari, com neteja, il·luminació, videovigilància o eliminació de columnes. “És molt més amable aparcar en aquestes condicions”, recalca.

Josep Bergadà, gerent d'Hormipresa, admet que l'estacionament sempre s'ha dividit en dues grans tipologies: l'amable i l'agressiu. “L'amable és el que et proporciona intel·ligència emocional, on no et sents com en un túnel fosc, sinó que hi veus gent, hi veus amplitud. L'altre, on constantment tens problemes, és l'agressiu”. Per la vicepresidenta del Gremi de Garatges, en els últims anys s'ha guanyat molt en qualitat fruit del treball dur dels garatgistes: “S'han hagut d'adaptar a moltes lleis noves i això ha representat molta inversió. Des del gremi s'incideix que el garatgista tingui un aparcament net i ordenat”.

Torres afirma que des de la implantació de càmeres de seguretat les companyies de seguretat els han baixat la prima. “Això vol dir que hem reduït considerablement la conflictivitat. Sempre queda clar si hi ha hagut algun problema dins del garatge o no”. I assegura que si les places tenen més espai són més còmodes i “cren fidelització en els clients”. Llopert encara va més lluny: “Els garatges, en la seva renovació d'actius, són els que més han fet en els últims anys. En tema de cambres, vigilància, control, barreres, seguretat i incidències, la seva evolució ha estat extraordinària”.

Hi ha maneres d'utilitzar la tecnologia de forma eficient en la construcció d'aparcaments, reduint costos i temps. Bergadà les exposa: “Es tracta de fer l'aparcament amb prefabricats de formigó, amb una fabricació prèvia que es fa en tallers. El pàrquing es construeix a peces, que després es traslladen al lloc”. Aquesta rapidesa marca el futur dels aparcaments, que han de ser una infraestructura molt neta, molt sòlida i de llarga durada. López aprofundeix en la seva adaptabilitat en el futur. “Els cotxes es modificaran, però l'espai seguirà”, assenyala. ©

**el model**

TRANSBORD AMB BUS O METRO PER ACCEDIR A LES GRANS URBES

**Places d'enllaç o 'park and ride'**

AQUESTA MENA d'estacionaments per a automòbils, que tenen l'objectiu d'animar els conductors a aparcar el seu vehicle privat i accedir al centre de les ciutats mitjançant el transbord en transport públic, va ser un dels temes que es van tractar a la taula rodona d'EL PERIÒDICO.

Uns aparcaments que els contertulis no van dubtar a situar lluny de la gran ciutat. Per Ramon Llopert, “la gent ha localitzat els seus aparcaments d'enllaç a uns 60 o 80 quilòmetres de la seva ciutat. L'aparcament està en origen, no en

destí”. Formalment, hi ha pocs aparcaments d'enllaç ben gestionats, però realment n'hi ha molts. Segons el director de Mobilitat, Àngel López, s'ha fracassat en la manera de gestionar-los. “La vinculació del preu d'aquest aparcament, evidentment tan barat perquè sigui interessant la seva connexió amb el transport públic, fa que no hi hagi gestors interessats en aquesta infraestructura, que té una estada molt llarga i, en canvi, el que s'hi pot cobrar és molt poc”.

López distingeix els estaciona-

ments d'enllaç dels aparcaments de dissuasió, que per les seves característiques o la seva situació eviten que els cotxes entrin de ple a la ciutat. “Són aparcaments amb una situació més còmoda i més barata, on després, a partir d'allà, es pot agafar el transport públic, però que no estan concebuts com un enllaç”. Els anomenats *park and ride* han d'estar més allunyats de la gran ciutat, prop dels eixos ferroviaris, amb condicions de gestió còmodes, segures i vinculades a la targeta de transport.

Ara ja es comença a plantejar la necessitat de tenir el cotxe. “Entrem així en unes relacions encara més interessants, on no ens és necessari tenir un cotxe per utilitzar-lo, ni tenir una plaça per aparcar-lo”. El model d'“el meu cotxe i el meu aparcament” deixarà pas a un transport més col·lectiu i eficient.

**MOTOR DE L'ECONOMIA**

“Jo hi afegiria una cosa”, puntualitza Josep Maria Torres. “Un bon transport públic és aquell que no prohibeix, sinó que permet que una persona pugui deixar el seu cotxe lliurement”. Torres defensa no només el dret a utilitzar el cotxe, sinó també l'obligació d'utilitzar-lo. “El cotxe no és únicament el motor de l'economia, sinó que està al servei de l'economia”.

En aquest sentit, Àngel López afegeix una consideració. “Si es té cotxe, s'ha de tenir aparcament”. Hi ha moltes zones de Barcelona on es requere-