

Las opiniones de los expertos

El papel de los garajes como complemento del transporte público

la actividad

Barcelona, un modelo a seguir en todo el mundo



Desmontando tópicos. Así empezó la mesa redonda organizada por EL PERIÓDICO DE CATALUNYA con el objetivo de analizar la situación actual de los aparcamientos y la movilidad en las ciudades. Y es que los dos temas no son antagónicos. Es más, se complementan. Una política a favor del transporte público no debe estar reñida con una política a favor de los aparcamientos. Los participantes del debate apuestan por garajes limpios, iluminados, amplios, amables e inteligentes tanto en infraestructura como en su aspecto emocional. Características, todas ellas, que han hecho de la ciudad de Barcelona un modelo a seguir para otras ciudades de Europa y del resto del mundo.

El sector del parking hace tiempo que no es un negocio secundario vinculado a otra actividad. El estacionamiento es hoy una actividad económica en sí misma que factura más de 1.000 millones de euros en España al año. En un contexto como el actual, donde la crisis afecta cualquier aspecto de la sociedad, se debe empezar a pensar en el parking del futuro, que tenderá más hacia la prestación de servicios que hacia el alquiler de espacio. Alcanzar una alta fidelización, lograr una buena adaptabilidad del espacio y asegurar un uso eficiente del coche en las calles se antojan como puntos clave para garantizar una buena movilidad en la ciudad y un funcionamiento óptimo del aparcamiento.

Optimizar aparcamientos para mejorar las ciudades

Profesionales del sector definen cómo serán los parkings del futuro y garantizan una buena movilidad gracias al uso eficiente del coche privado

M VÍCTOR CORREAL
Área Monográficos

La gestión de los aparcamientos se ha ido realizando desde el área metropolitana hacia el exterior. Las primeras palabras que se escuchan en la sede del Gremi de Garatges de Catalunya las pronuncia Ramon Llopart, vicepresidente de la Asociación Española de Aparcamientos y Garajes (Asesga) y gerente de la empresa Alfa-3: **"Ahora ya estamos trabajando en la tercera corona, porque los aparcamientos que se construyeron en Barcelona o en Terrassa ya están hechos"**. Una nueva gestión que es, a la vez, un cambio estructural importante. **"Más importante aún que el tiempo de crisis en el que vivimos"**. La vicepresidenta del Gremi de Garatges, María Luisa Godia, muestra los números exactos de lo que ha representado la crisis en el sector. **"Nos sale entre un ocho y un diez por ciento de bajada"**. Por lo demás, el sector del parking generalmente es un negocio donde siempre trabajan los mismos empleados, donde trabajan las mismas familias y que se va **"modernizando día a día para dar más calidad al usuario"**.

"¿Un ocho o un diez por ciento?" —se sorprende Josep Bergadà, gerente de Hornimpresa— **pues no está mal. Yo, que estoy en negocios industriales, debo decir que la caída de precios ha sido brutal"**. En el sector inmobiliario, obviamente, todo está muy parado. También en la construcción de aparcamientos. Ber-

gadà incide en la situación actual que describía Llopart: **"El trabajo donde nos estamos focalizando es en esta segunda y tercera corona metropolitana. Ciudades pequeñas de unos 25.000 habitantes que quieren recuperar sus cascos antiguos, sus zonas comerciales y sacar los coches de estos lugares mediante la utilización de aparcamientos horarios"**. Un trabajo que solo se puede realizar mediante acuerdos con ayuntamientos, a la inversa de como se hacía antes. **"Como no hay una alta rentabilidad, es el ayuntamiento quien cede facilidades para que se le construya el aparcamiento"**, explica.

Àngel López, director de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, asegura que las infraestructuras de parking aparecen cuando son más rentables, pero también aparecen cuando la ciudad establece esta necesidad. **"Barcelona, desde los años 70, observó que para mantener una situación equilibrada del vehículo privado en las calles, requería apostar por los aparcamientos subterráneos"**. López se congratula de la buena dotación del estacionamiento fuera de calzada que existe en la ciudad, con más plazas de aparcamiento subterráneo que coches censados: **"Si que es verdad que hay lugares donde el déficit de estacionamiento es importante, sobre todo cuando en los barrios de estos distritos se siguen políticas de reservar el espacio de las calles para un uso más eficiente que el de tener coches aparcados"**. El director de Movilidad prevé un cambio en la concepción del apar-

RETOS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

→ El parking del futuro deberá avanzar hacia la prestación de servicios más que hacia el alquiler de espacio

→ Las experiencias de aparcamientos robotizados en toda España han tenido el fracaso como resultado

→ Los garajes, en su proceso de renovación de activos, representan el sector que más se han modernizado en los últimos años

camiento. **"Seguramente, el parking del futuro deberá ir hacia la prestación de servicios más que hacia el alquiler de espacio"**.

"Barcelona fue pionera en el tema de los garajes", apunta Josep Maria Torres, presidente del Gremi de Garatges, el anfitrión del debate. **"Cabe recordar que en el parking rotatorio o parking horario fuimos los primeros de Europa. Esta ciudad siempre ha tenido inquietud acerca de este negocio"**. Torres pone como ejemplo garajes como el de la plaza de Catalunya de Barcelona, de 4.000 y 5.000 plazas de aparcamiento y con más de 35 años a sus espaldas. Una infraestructura avanzada a su época, aunque **"en ese momento no era un negocio muy boyante"**. **"Ahora vamos pasando la crisis como podemos. Hay garajes en el centro de Barcelona que están sufriendo mucho"**, comenta Torres. Aunque a pesar de estas circunstancias, existe **"una cierta estabilidad"**.

TRANSPORTE PÚBLICO CONTRA PÁRKING

Cuando en Barcelona, como en otras ciudades, se empiezan a realizar aparcamientos subterráneos para hacer frente a la escasez de viviendas con garaje propio, se produce la circunstancia que el aparcamiento, como concepto, pasa a ser una cuestión social. El aparcamiento pasa, de ser propiedad de un edificio a estar a disposición de la ciudad. **"En este sentido, ha habido durante muchos años gente que pensaba que los aparcamientos iban contra el transporte público o viceversa"**, lamenta el vice-



Participantes en la mesa redonda organizada por EL PERIÓDICO DE CATALUNYA

presidente de Asesga, Ramon Llopart, que niega tal razonamiento: **"No. Aparcamientos y transporte público son plenamente complementarios. Es más, si una de las dos ramas falla, la otra se tambalea"**. Llopart lo ejemplifica: **"Si en un barrio no hay suficiente aparcamiento y el ciudadano que vive en ese barrio ha tenido que dejar su coche por la noche mal estacionado, a la mañana siguiente deberá llevarse su automóvil a trabajar. No es libre para apostar por ir en autobús"**.

Àngel López le da la razón. **"Efectivamente, el mejor complemento del transporte público es un buen uso del vehículo privado"**. Se necesitan mutuamente. **"Ni todo se puede realizar en vehículo privado ni todo se puede hacer en transporte público. Y el vehículo privado precisa aparcamiento"**. Para López, el ciudadano ya no solo se plantea tener un aparcamiento de propiedad, con aparcamientos de abono, de rotación, por horas... Ahora ya empieza a



Josep BERGADÀ

GERENTE DE HORMIPRESA

“Los párkings deben ser una infraestructura muy limpia, muy sólida y de larga duración”



Josep Maria TORRES

PRESIDENTE DEL GREMI DE GARATGES

“Un mayor espacio en las plazas las hace más cómodas y ayuda a fidelizar a los clientes”



María Luisa GODIA

VICEPRESIDENTA DEL GREMI DE GARATGES

“En los últimos años se ha ganado mucho en calidad, fruto del trabajo duro de los garajistas”



Ramón LLOPART

VICEPRESIDENTE DE ASESGA Y GERENTE DE LA EMPRESA ALFA-3

“El transporte público es complementario con una buena política de aparcamientos”



Àngel LÓPEZ

DIRECTOR DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

“El modelo de ‘mi coche y mi aparcamiento’ dejará paso a un transporte más colectivo y eficiente”



LEO FACCIO

or EL PERIÓDICO en la sede del Gremi de Garatges. De izquierda a derecha, Ramon Llopert, María Luisa Godia, Josep Maria Torres, Àngel López y Josep Bergadà.

bio hay lugares donde puede que no se necesite construir más aparcamiento, como en el Passeig de Gràcia.

EL PÁRKING DEL FUTURO

“Los aparcamientos robotizados en nuestro país han sido un fracaso”. Así de rotundo se manifiesta Ramon Llopert cuando se le plantea el uso de las nuevas tecnologías: “Ahora ya no trabajamos en estos estacionamientos inteligentes, sino en aparcamientos que sean inteligentes emocionalmente”. Llopert se refiere a unos aparcamientos que ganen en aspectos emocionales para el usuario, como limpieza, iluminación, videovigilancia o eliminación de columnas. “Es mucho más amable aparcarse en estas condiciones”, recalca.

Josep Bergadà, gerente de Hormipresa, admite que siempre se ha dividido el estacionamiento en dos grandes tipologías: el amable y el agresivo. “El amable es el que te proporciona inteligencia emocional, donde no te sientes como en un túnel oscuro, sino que ves gente, ves amplitud. El otro, donde constantemente tienes problemas, es el agresivo”. Para la vicepresidenta del Gremi de Garatges, en los últimos años se ha ganado mucho en calidad fruto del trabajo duro de los garajistas: “Se han tenido que amoldar a muchas leyes nuevas y esto ha representado mucha inversión. Desde el gremio se incide en que el garajista tenga un aparcamiento limpio y ordenado”.

Torres afirma que desde la implantación de cámaras de seguridad las compañías de seguridad les han bajado la prima. “Eso quiere decir que hemos reducido considerablemente la conflictividad. Siempre queda claro si se ha producido algún percance dentro del garaje o no”. Y asegura que un mayor espacio de las plazas las hace más cómodas y “crean fidelización en los clientes”. Llopert va todavía más lejos: “Los garajes, en su renovación de activos, son los que más han hecho en los últimos años. En tema de cámaras, vigilancia, control, barreras, seguridad e incendios, su evolución ha sido extraordinaria”.

Hay maneras de utilizar la tecnología de forma eficiente en la construcción de aparcamientos, reduciendo costes y tiempo. Bergadà las expone: “Se trata de hacer el aparcamiento con prefabricados de hormigón, con una fabricación previa que se realiza en talleres. El parking se construye a piezas, que luego se trasladan al lugar”. Esta rapidez marca el futuro de los aparcamientos, que deben ser una infraestructura muy limpia, muy sólida y de larga duración. López ahonda en su adaptabilidad en el futuro. “Los coches se modificarán, pero el espacio seguirá”, concluye. ☺

el modelo

TRANSBORDO CON BUS O METRO PARA ACCEDER A LAS GRANDES URBES

Plazas de enlace o ‘park and ride’

ESTE TIPO DE estacionamientos para automóviles, cuyo objetivo es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el trasbordo en transporte público, fue uno de los temas que se trató en la mesa redonda de EL PERIÓDICO.

Unos aparcamientos que los contenturios no dudaron en situar lejos de la gran ciudad. Para Ramon Llopert, “la gente ha localizado sus aparcamientos de enlace a unos 60 o 80 kilómetros de su ciudad. El aparcamiento está en origen, no en

destino”. Formalmente, hay pocos aparcamientos de enlace bien gestionados, pero realmente existen muchos. Según el director de Movilidad, Àngel López, se ha fracasado en la manera de gestionarlos. “La vinculación del precio de ese aparcamiento, evidentemente tan barato para que sea interesante su conexión al transporte público, hace que no existan gestores interesados en esa infraestructura, que tiene una estancia muy larga y en cambio, lo que se puede cobrar es muy poco”.

López distingue los estaciona-

mientos de enlace de los aparcamientos de disuasión, que por sus características o su situación evitan que los coches entren de pleno en la ciudad. “Son aparcamientos con una situación más cómoda y más barata donde después, a partir de allí, se puede coger el transporte público, pero que no están concebidos como un enlace”. Los llamados *park and ride* deben estar más alejados de las gran ciudad, cerca de los ejes ferroviarios, con condiciones de gestión cómodas, seguras y vinculadas a la tarjeta de transporte.

plantearse la necesidad de tener el coche. “Entramos así en unas relaciones todavía más interesantes, donde no nos es necesario tener un coche para utilizarlo, ni tener una plaza para aparcarlo”. El modelo de “mi coche y mi aparcamiento” va a dejar paso a un transporte más colectivo y eficiente.

MOTOR DE LA ECONOMÍA

“Yo añadiría una cosa”, puntualiza Josep Maria Torres. “Un buen transporte público es aquel que no prohíbe, sino que permite que una persona pueda dejar su coche libremente”. Torres defiende no solo el derecho a utilizar el coche, sino también la obligación de utilizarlo. “El coche no es únicamente el motor de la economía, sino que está al servicio de la economía”.

En este sentido, Àngel López añade una consideración. “Si se tiene coche, se debe tener aparcamiento”. Hay muchas zonas de Barcelona donde se requieren párkings de residentes, en cam-