

# Tarificació de l'aparcament de cotxes

MOBILITAT  
PRIVADA



## 12 Raons per tarifar l'aparcament

*Aquest escrit pretén abordar diversos dilemes que envolten les decisions sobre la gratuïtat o tarificació de l'aparcament en calçada. Són moltes, i sovint amb gran poder captivador, les veus que reclamen més aparcament i sempre gratuït; com si d'un dret es tractés. De fet, l'aparcament se situa entre els temes més sensibles dins de les polítiques municipals, i mentre que Barcelona està introduint canvis significatius, a moltes viles i ciutats catalanes encara resulta difícil modificar les inèrcies del passat. A continuació, doncs, un compendi de diferents motius per tarifar l'aparcament.*

### 1- Recurs escàs

Difícilment pot defensar-se la gratuïtat d'una activitat –aparcar– que no és universal (no tothom pot disposar de cotxe per realitzar aquesta activitat) i que exigeix un gran consum de sòl en un entorn on aquest recurs natural és escàs (els nuclis urbans).

### 2- Subsidi al cotxe

L'aparcament gratuït incrementa la demanda de mobilitat en vehicle privat perquè fa l'ús del cotxe més atractiu. En d'altres paraules, la gratuïtat d'aquest recurs limitat esdevé un subsidi col·lectiu a la mobilitat en cotxe, subsidi que incrementa el consum d'energia, la contaminació atmosfèrica i acústica, l'accidentalitat, etc.

### 3- L'aparcament fora calçada com a solució problemàtica

Les ciutats van resoldre el problema de la manca d'aparcament en calçada exigint dotacions d'aparcament fora calçada als nous creixements urbanístics. Ara bé, aquesta opció va realitzar-se per evitar tarifar l'aparcament en calçada i que fossin els preus els que reguessin la demanda. A causa de l'opció adoptada s'ha construït molta oferta d'aparcament que no només convida a conduir en moltes ocasions, sinó que sovint fa obviar la resta d'alternatives (Shoup, 2005). Cal pensar, per exemple, que tarifar el recurs de l'aigua forma part dels fonaments de la nova cultura de l'aigua.

### 4- L'excés d'aparcament empobreix

Sovint quan sentim que “no hi ha suficient aparcament”, el què vol dir és que “no hi ha suficient aparcament *gratuït a poques passes d'on jo vull anar*” (Shoup, 2005). Ara bé, pretendre atendre a aquest desig individual dels conductors és impossible si volem ciutats compactes, mixtes i on hi passin coses (entenen que als aparcaments no hi passa res des d'un punt de vista d'atractivitat urbana).

### 5- La gratuïtat genera el dèficit

L'aparcament és essencial per al sistema de transports, i produeix grans beneficis. Ara bé, això no implica que necessitem tant d'aparcament com sigui possible i que aquest hagi de ser gratuït. El menjar també produeix grans beneficis, però no per aquest motiu la societat demanda sempre més menjar i que aquest hagi de ser gratuït. De fet, els planificadors sovint estableixen les necessitats d'aparcament de manera diferent a com els economistes ho farien. Per exemple, els economistes no defineixen la demanda de menjar com la punta màxima de menjar que consumiria la gent en un *buffet*

lliure gratuït fins que l'última queixalada tingui un benefici zero. O dit en d'altres paraules: l'or és escàs i car, però no hi ha dèficit; el dèficit només “apareix” si s'infravaloren els costos (Shoup, 2005).

### 6- La gratuïtat genera més congestió

L'aparcament en calçada sovint és considerat comunal; és a dir, és gratuït i es regeix per la regla “primer que arriba, primer que se'n serveix”. En l'actualitat això implica que tenim cotxes a la ciutat circulant només a la recerca de l'aparcament gratuït en calçada. L'efecte d'aquest fenomen sobre la circulació i la congestió (i per tant, sobre la qualitat de vida a les ciutats) ha estat poc estudiat, però sovint es considera significatiu. Així doncs, aquesta cerca de l'aparcament gratuït en calçada, si bé té beneficis individuals (estalviar-se de pagar) comporta nombrosos costos col·lectius (Shoup, 2005).

### 7- Tarifar per retornar la competitivitat al cotxe

La tarifació de l'aparcament també ha d'esdevenir una eina per tal que el cotxe torni a ser un mitjà de transport que porti a la ciutat més avantatges que desavantatges. El cotxe és un mitjà de transport amb molts avantatges, sempre i quan el seu ús no sigui majoritari. Quan això succeeix, aleshores els seus avantatges es tornen en desavantatges: perill per a vianants i ciclistes, contaminació atmosfèrica i acústica, i sovint llargues esperes per la congestió que origina el propi ús majoritari del cotxe. En aquest sentit, la tarifació de l'aparcament no només desincentiva l'ús sovint abusiu que avui es fa del cotxe sinó que, al seu torn, permet oferir places d'aparcament lliures quan l'ús del cotxe és necessari, retornant així al cotxe la seva competitivitat, perduda —entre

d'altres motius— quan l'aparcament és gratuït.

### 8- Tarifar segons la taxa d'ocupació desitjada

El preu correcte per tarifar l'aparcament en calçada és el preu mínim que asseguri que els conductors podran aparcar fàcilment (Shoup, 2005). Cal fixar-se en el fet que parlar de preu mínim comporta assegurar que l'ús d'un cordó d'aparcament es maximitza, és a dir, que si destinem espai públic a l'aparcament és desitjable que no estigui mig buit (perquè en un cordó d'aparcament no hi podem fer res diferent que aparcar, tant si està mig buit com quasi ple). En concret, diversos autors consideren que el preu correcte s'ha de calcular en funció d'obtenir una ocupació del 85 %. Així, doncs, es tracta que el preu sigui resultat directe de les ratios d'ocupació que volem assegurar (Shoup, 2005).

### 9- Tarifar en funció de la demanda

L'objectiu de tarifar l'aparcament és gestionar-lo de manera eficient. No es tracta, doncs, de finançar el cost de proveir l'aparcament, sinó de gestionar un recurs escàs, evitant a la vegada que la ciutat pateixi els costos col·lectius de l'aparcament gratuït. I aquesta és la decisió política. Per tant, la decisió política no s'ha d'involucrar en els preus. Des de la política cal decidir quina és la taxa d'ocupació que la ciutat vol assegurar per tal d'oferir un bon servei. A partir d'aquesta decisió, la resta és una qüestió tècnica per ajustar els preus als diferents moments del dia per tal d'assolir el compromís polític adquirit. En d'altres paraules, l'ajuntament estableix les ratios d'ocupació a assolir, mentre que la demanda —no l'ajuntament— estableix els preus necessaris que evitin dèficits i assegurin un bon servei (Shoup, 2005).





## 10- Tarifar per internalitzar costos

Tarifar l'aparcament (i per tant, eliminar un dels subsidis a la mobilitat en cotxe) no significa que anar en cotxe esdevingui inassequible. Contràriament, significa fer més transparents els costos de l'ús del cotxe i per tant incentivar noves estratègies més d'acord amb els costos reals de la mobilitat: realització de desplaçaments fora de l'hora punta perquè l'aparcament sigui més barat, reducció de la durada de l'aparcament, compartir el cotxe, o realització de viatge en altres modes de transport (Shoup, 2005). Sovint no és necessària l'existència d'una gran oferta de transport col·lectiu per justificar la tarificació de l'aparcament, atès que a moltes viles i ciutats catalanes s'utilitza el cotxe per a desplaçaments curts, on els mitjans idonis que han de substituir l'ús del cotxe són els modes no motoritzats.

## 11- Equitat de la tarificació

En termes d'equitat, tarifar l'aparcament és òptim perquè els beneficis de fer pagar per aparcar són percebuts per tots els habitants (reducció contaminació, accidentalitat, etc.), mentre que els beneficis de l'aparcament gratuït només són percebuts pels conductors. Addicionalment, els beneficis de la tarificació es poden fer fins i tot més extensius a tothom en funció de l'ús que es faci de la recaptació obtinguda.

## 12- Equitat en la política de transports

Molta gent considera injust pagar per aparcar, però no troba injust pagar per altres recursos naturals com l'energia, l'aigua o el menjar. És realment injust pagar per aparcar? De fet, tarifar l'aparcament comporta imputar els costos als que l'utilitzen, en comptes de subvencionar-lo entre tothom, usuaris del cotxe o no (Shoup, 2005). I de

quins costos parlem? Sobretot, del cost d'oportunitat, és a dir, del cost de no tenir en aquell espai una filera d'arbres, bancs per seure, un carril bici o una vorera més ampla. Una política d'equitat en els transports no pot basar-se en subvencionar l'ús del cotxe per fer-lo més assequible, sinó en tornar el màxim de competitiu l'anar a peu, la bicicleta i el transport col·lectiu. La competitivitat d'aquests mitjans de transport assegura no només que es beneficia tothom, sinó que l'elecció del cotxe com a mitjà de transport no sigui distintiu d'una determinada renda econòmica.

**Màrius Navazo**  
Geògraf

### Referències

**Shoup, D.** (2005): *The high cost of free parking*, American Planning Association, Chicago.