

REPENSANDO LA GESTIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS DESPUÉS DEL COVID-19

(Fuente: intertraffic.com)

- **Caídas en los niveles de estacionamiento desde COVID-19.-**

Si existe una eventualidad para la que los administradores de estacionamientos rara vez se preparan, es una pandemia global que confina a más de la mitad de la población del planeta en sus hogares.

Las autoridades locales y nacionales planean para lo imprevisto y esperan lo inesperado, pero esos eventos espontáneos son típicamente terremotos, deslizamientos de tierra, huracanes, protestas o el afortunado accidente ocasional de múltiples vehículos en las carreteras.

Sin embargo, en los últimos 2 años nuestras ciudades han tenido que lidiar con caídas sin precedentes en los niveles de tráfico y estacionamiento, Glasgow, por ejemplo, informó que durante los meses de abril-2020 a Mar-2022 sus carreteras estaban operando al 40% de su capacidad, y los aparcamientos trabajan al 50% durante la mayor parte de las últimas semanas, entonces, ¿qué lecciones han aprendido de esta caída posiblemente única en la vida que también "coincidió" con un marcado aumento en la velocidad promedio del tráfico, y no necesariamente en el buen sentido.

Kristina Nilsson, vicepresidenta de comunicaciones de los tecnólogos de movilidad suecos **VOI**, señala que las ciudades de todo el mundo ahora ven el tráfico y el aparcamiento (y en el sentido más amplio, la movilidad) de manera algo diferente. “En Milán, los funcionarios de la ciudad están transformando 35 km de calles en carriles para bicicletas y ampliando las aceras para proteger a los residentes **una vez que se levanten las restricciones de COVID-19**. El centro de Bruselas se

convirtió en una zona de 20 km / h. Las autoridades alemanas, colombianas y mexicanas han recuperado más de 150 km de carreteras en sus capitales, con una burocracia mínima utilizando los recursos existentes, como conos, luces temporales y separadores de carriles. Y las ciudades de Estados Unidos, como Filadelfia, Denver y Oakland, han cerrado completamente las carreteras a los automóviles. En Nueva York, el consejo de la ciudad está planeando una reconfiguración de las carreteras para caminar y andar en bicicleta, convirtiendo 75 millas de carreteras en "calles para la gente". Sin embargo, Nilsson tiene una palabra de advertencia: "El peligro es que estos 'carriles corona' serán solo modificaciones temporales, cuando lo que se necesita es un cambio permanente".

- **Movilidad: refinar, redefinir, repensar, adecuar.-**

Entonces, ¿Covid-19 ha significado que las autoridades de toda Europa y América hayan tenido que redefinir lo que realmente significa la gestión del tráfico, movilidad y estacionamientos? ¿Han podido utilizar los datos de tráfico para otros fines? Y, lo que es igual de importante, ¿cómo algunos de los principales actores en el espacio comercial han podido ayudarlos a lograr sus objetivos recientemente remodelados? Nadia Feddo, directora de marketing de los innovadores de planificación, simulación y predicción del tráfico Aimsun, cita un proyecto inspirado en el coronavirus en París como ejemplo de cómo su empresa con sede en Barcelona ha desempeñado un papel importante en el nuevo enfoque de una ciudad para gestionar el tráfico. "En respuesta al coronavirus, París introdujo más de 45 km de nuevas ciclovías, conocidas como 'coronapistes' y restringió el tráfico motorizado en áreas como las carreteras a lo largo del río Sena como parte del plan 'Paris Respire' (Paris Breathes) para limpiar el aire de la ciudad y mejorar la calidad de vida.

"Con el fin de reasignar el espacio vial sin efectos secundarios negativos para otros usuarios de la carretera, los urbanistas utilizaron el modelo de movilidad Aimsun Next para probar los esquemas viales de forma virtual. Estos modelos simulan

cómo el tráfico multimodal, incluidos ciclistas y peatones, utilizará los nuevos diseños, antes de que lleguen al mundo físico. La remodelación de la Place de la Nation ha aumentado el espacio peatonal en un 50% y ha restringido el tráfico alrededor del perímetro después de la planificación con el software de modelado Aimsun Next, que ayudó a los planificadores a predecir el impacto de las diferentes posiciones de los cruces peatonales en el flujo del tráfico; el resultado fue una mejora ampliamente bienvenida en el área” y ampliación de la necesidad de puestos de estacionamiento.

El último cambio de alto perfil en las calles de París será la renovación de los icónicos Campos Elíseos, convirtiendo la carretera de 2 km en un "jardín extraordinario", cuidadosamente modelado para mejorar la calidad del aire y hacer que el espacio esté más centrado en las personas. Favoreciendo la gestión de aparcamientos en otros lugares.

“Trabajando para el estudio de arquitectura PCA-STREAM, los modeladores de Aimsun construyeron un escenario de referencia para calibrar el comportamiento del vehículo en toda el área de estudio utilizando los conjuntos de datos de recuento y tiempo de viaje disponibles” y sitios de aparcamiento, continúa. “Este cuidadoso trabajo de calibración reprodujo los niveles de tráfico de la vida real, particularmente en intersecciones complejas y muy concurridas como Place de l'Étoile o Place de la Concorde, incorporando los supuestos de cambios en la demanda de viajes basados en el análisis de las tendencias del tráfico y disponibilidad de puestos de estacionamiento por parte de Ciudad de París. Esto aseguró un enfoque holístico para los cambios en el diseño de la red, reduciendo significativamente el riesgo de que el esquema de los Campos Elíseos causara una congestión de tráfico no intencional en el área más amplia”.

"Este cuidadoso trabajo de calibración reprodujo los niveles de tráfico de la vida real, particularmente en intersecciones complejas y muy transitadas como Place de l'Étoile o Place de la Concorde, incorporando los supuestos de cambios en la demanda de viajes”.

Plusvalías de Glasgow: Un enfoque holístico de la gestión del tráfico que conduce a calles más seguras y más espacios para aparcar es un plan que se repite en

Glasgow, como aclara el Jefe de Estrategia de Transporte de la ciudad, Marshall Poulton.

“Glasgow, como muchas otras ciudades, experimentó una caída dramática en los niveles de tráfico y estacionamiento hacia finales del año 2021 ó como resultado del primer cierre. El tráfico de automóviles se redujo en aproximadamente un 70% y el uso de aparcamiento bajó en un 50%, eso duró unos meses. El gobierno escocés actuó muy rápidamente para apoyar a las ciudades de Escocia y creó lo que se llamó el proyecto Spaces for People. Básicamente fue una respuesta rápida a la pandemia para proporcionar infraestructura temporal para ayudar a los organismos públicos y llevar cambios a las calles para apoyar el distanciamiento físico. El gobierno escocés asignó alrededor de £ 30 millones (euros 35 millones) al fondo y obtuvimos algo en la región de £ 7,5 millones. El objetivo principal de esta estrategia de Espacios para las personas fue triple. Uno era inhibir el resurgimiento del cierre posterior al Covid-19, otro objetivo era fomentar la recuperación económica apoyando la operación segura de todos los negocios y el tercero era garantizar opciones seguras y físicamente distanciadas para viajar en transporte público. Pero como estoy seguro de que muchas otras ciudades testificarán, fue un momento realmente extraño y tuvimos que reaccionar muy rápido para implementar muchas de estas medidas”.

Como muchas ciudades están descubriendo, algunas de las medidas temporales implementadas durante el transcurso del último año han demostrado ser tan exitosas que sus líderes tienen que tomar una decisión sobre si hacerlas permanentes.

Poulton dice: “Como parte de Spaces for People, cerramos al tráfico una o dos calles del centro de la ciudad y eso ha demostrado ser un gran éxito. George Square, donde se encuentra el edificio de las cámaras de la ciudad, ha tenido dos lados cerrados durante algunos meses y, aunque es difícil decir qué tan exitoso ha sido desde el punto de vista de la gestión del tráfico y estacionamientos, ha sido bien recibido y en realidad ya formaba parte de un plan a más largo plazo para hacer esto. La pandemia nos ha dado la oportunidad de probarlo y creo que la forma en que está yendo podría ser permanente”.

Aunque es difícil decir qué tan exitoso ha sido el cierre de dos lados de George Square al tráfico desde el punto de vista de la gestión del tráfico, ha sido bien recibido y en realidad ya era parte de un plan a más largo plazo para hacer esto".

● **Tráfico sostenible: nuevos hábitos.-**

Para Michael Ganser, vicepresidente de consultoría de soluciones en Kapsch TrafficCom, hay dos ejemplos brillantes de cómo las ciudades y sus habitantes se están adaptando a lo que se está volviendo cada vez más normal (debido a que ya no califica como la 'nueva normalidad' después de un año y medio completo de cierres y restricciones).

“Alrededor del 62% de los ciudadanos austriacos están dispuestos a limitar los viajes en coche a determinados horarios para mejorar la calidad del aire urbano. El 86% está a favor de reducir las emisiones relacionadas con el tráfico mediante soluciones de transporte respetuosas con el medio ambiente. Aunque ya existía un amplio consenso teórico entre la población, la práctica durante la crisis del coronavirus está demostrando estar en desacuerdo con las expectativas: el número de pasajeros en el transporte público local ha disminuido drásticamente y el cambio a automóviles eléctricos sigue siendo la excepción. Por otro lado, estamos viendo un fuerte aumento en el cambio a bicicletas y bicicletas eléctricas”.

"Aunque ya existía un amplio consenso teórico entre la población, la práctica durante la crisis del coronavirus está demostrando estar en desacuerdo con las expectativas”.

Los expertos en movilidad y aparcamiento han aconsejado a las ciudades que aprovechen al máximo esta ventana de oportunidad para lograr los objetivos climáticos del Acuerdo de París mediante acciones específicas.

“Las autoridades públicas de muchas grandes ciudades de Europa han reaccionado rápidamente durante la pandemia y han creado más espacio para ciclistas y peatones”, dice Ganser. “Para mantener el distanciamiento social, se han ampliado los carriles bici e incluso se han creado nuevas rutas ciclistas en lo que ha sido una

verdadera historia de éxito. Por lo tanto, los responsables deben aprovechar la oportunidad que existe ahora para volver a encaminar las cosas. En la práctica, los sistemas integrados digitalmente han demostrado ser muy eficaces aquí. La movilidad se puede gestionar de forma eficaz durante todo el año a pesar del aumento del volumen de tráfico de vehículos y la necesidad de puestos de estacionamiento, sin permitir que las emisiones de CO2 vuelvan a los niveles anteriores a la crisis”.

El Madrid ya ha demostrado cómo esto es posible. Con el fin de reducir fundamentalmente los atascos y los contaminantes aéreos, la capital española ha implantado un sistema de movilidad y aparcamiento inteligente.

“Un componente importante de esta solución es un sistema de gestión de semáforos adaptativo que se ajusta automáticamente para reflejar la situación actual del tráfico”, explica Ganser, así como Apps de búsquedas de aparcamientos. “Esto por sí solo ha permitido reducir los atascos en aproximadamente un 20% y las emisiones en aproximadamente un 10%. La clave para una gestión del tráfico aún más fluida y, por lo tanto, económicamente eficiente, radica en el uso de datos de vehículos anónimos que se integran en la red de gestión del tráfico a través de las Apps de búsqueda de parkings”. Kapsch ha agregado más de 200 unidades de medición de tráfico permanentes a la red existente que captura datos de tráfico en las carreteras de Madrid. Las autoridades de Madrid obtienen una visión general precisa de la situación actual del tráfico basándose en datos completos de movilidad, disponibilidad de puestos de aparcamiento capturados sobre peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de automóviles.

“Estas mediciones se complementan con datos de otras fuentes, como los proveedores de transporte público local, proveedores de servicios de parking y la policía, antes de ser integradas y analizadas por nuestra plataforma de software EcoTrafIX™ APParking™, agrega Ganser. “Esto no solo permite a las autoridades municipales responder de inmediato a los accidentes y embotellamientos; Los datos también permiten a la ciudad gestionar los flujos de tráfico, disponibilidad de puestos de estacionamiento y optimizar continuamente la movilidad urbana que cubre todos

los modos de transporte. Como resultado, tanto las personas como el medio ambiente se benefician".

- **Adaptarse a las nuevas situaciones de aparcamiento.-**

Joost de Ruiten de Dynniq, director general de Peek & Parking Traffic, ha visto la pandemia como un período de reflexión y una oportunidad para reevaluar la gama de productos de gestión del tráfico y estacionamiento de la empresa.

“Ciertamente ha sido, desde la perspectiva de la gestión del tráfico, una situación muy interesante. Después de los primeros meses de bloqueo, la gente comenzó a querer saber cuál sería el impacto en el tráfico y los aparcamientos, ahora que teníamos poca o ninguna idea de cuánto duraría. Así que tuvimos que adaptarnos a una nueva situación. Vimos una caída dramática en el tráfico y la ocupación de puestos de estacionamiento, pero la caída en el uso del transporte público fue aún mayor. Curiosamente, las ventas de coches de segunda mano, en los Países Bajos y otros países, de hecho aumentaron. Vimos una caída en la gestión del tráfico y en los usuarios de las carreteras, pero al mismo tiempo vimos surgir una dinámica completamente nueva”.

“Vimos una caída en la gestión del tráfico y en los usuarios de las carreteras y aparcamientos, pero al mismo tiempo vimos un aumento en las ventas de coches de segunda mano”.

Además, las horas en que las personas estaban en las carreteras y en los parkings estaban cambiando y la fluctuación a lo largo de la semana fue completamente diferente.

“Esto condujo a una situación sin precedentes para las aplicaciones de gestión del tráfico y aparcamientos de las ciudades y las autoridades viales”, relata de Ruiten.

“Donde, por lo general, haces una simulación, por ejemplo, y elaboras la mejor solución y escenario para administrar el tráfico, de modo que puedas, desde una perspectiva central, dirigir el escenario diferente que estableces basado, por

ejemplo, en Moscú, pero todos esos sistemas y escenarios de repente dejaron de aplicarse. Después del verano empezaron a llegar las preguntas: por favor, ¿puedes ayudarnos, facilitarnos todo tipo de datos, KPIs, etc, todas las diferencias de uso de la carretera? Así que eso es con lo que les ayudamos. Tenemos un equipo de ingenieros de tráfico y aparcamiento altamente capacitados en la gestión del tráfico que realizaron todo tipo de simulaciones y procesamiento de datos para ver cuáles son las diferencias y cómo debemos adaptarnos".

Con bloqueos y restricciones que iban y venían a intervalos preocupantemente regulares, De Ruiter y su equipo tenían que pensar con rapidez.

“Es realmente difícil crear una nueva aplicación o escenario de gestión de tráfico y aparcamiento e implementarlo porque después de uno o dos meses ya no va a funcionar. Lo que estamos viendo, en términos reales, es la gestión del tráfico y aparcamiento como servicio (TMaaS). Sabemos y entendemos que el tráfico fluctúa y entendemos que una vez que se levanten los cierres, la gente volverá a salir a la carretera y todavía no utilizará el transporte público" sino los puestos de estacionamiento disponibles.

Desde una perspectiva posterior a Covid-19, TMaaS les ayudará a comprender mejor, de forma mensual o trimestral, los requisitos de gestión del tráfico y el uso de la carretera y los aparcamientos. Eso requerirá que volvamos a analizar toda la situación de forma regular y luego hagamos que la aplicación de gestión del tráfico y aparcamiento se adapte a la nueva situación. Para este verano tendremos un flujo totalmente automatizado como motor de servicio de nuestra aplicación de gestión de tráfico y aparcamiento. No iría tan lejos como para decir que ya es IA (inteligencia artificial), pero ciertamente ayudará a producir mejores informes automatizados, basados en los datos que salen de las señales de tráfico y requerimiento de parkings, y así sucesivamente".