

De mínimos a máximos: cómo los estacionamientos están cambiando

(Fuente: transecto.com)

Ajustar las políticas de estacionamientos es una estrategia clara para tener mejores ciudades. Hay ciudades que son ejemplos para emular.-



Los estacionamientos son un tema poco estudiado y conversado, inclusive en círculos académicos y profesionales de la planificación urbana y la arquitectura. Sin embargo, cada vez hay más voces que están cuestionando nuestro histórico acercamiento al problema de los estacionamientos con ejemplos claros de por qué es necesario modificar nuestro enfoque, Hay ciudades en Latinoamérica que están a la vanguardia en la región.

El problema de los estacionamientos.-

En «*El alto costo del estacionamiento gratuito*», escrito por el economista y profesor de UCLA Donald Shoup en 2005, se cuenta que los estacionamientos se convirtieron en un problema en la década de los 20s cuando la popularización del automóvil generó estragos en los centros urbanos que no disponían de espacio de estacionamiento. Prosigue Shoup:

En la década de los 30s, las ciudades comenzaron a requerir estacionamientos «fuera de la calle» en sus ordenanzas de zonificación para lidiar con la escasez de estacionamientos y los resultados fueron milagrosos. Los planificadores asumieron que la mayoría de las personas se moverían a todas partes en auto y se estacionarían en el lugar mientras trabajaban, compraban o cenaban y luego manejarían a su siguiente destino.

Esta idea rápidamente se transformó en lo que en el argot urbano se conoce como *mínimos de estacionamiento* donde para cada uso de suelo se consideró un número de estacionamientos a proveer. En las décadas siguientes, estas ideas fueron adoptadas en prácticamente todas las ciudades del mundo. Hoy, esta simple regulación urbana rige la manera en que hacemos ciudad.

¿Un problema de oferta?

El argumento de Shoup no trata sobre la provisión de estacionamiento per se sino sobre la provisión de **estacionamiento gratuito**. Al requerir por ley que se dispongan de **estacionamientos gratuitos** a las edificaciones, básicamente se está subsidiando su construcción, [sin contar con los efectos negativos de estas prácticas](#). Shoup argumenta que cuando los conductores no pagan por el estacionamiento, *todos lo hacemos*. Si los comercios, las empresas, las oficinas, etc., proveen **estacionamiento gratuito**, este se paga en mayores precios de alquiler de los productos que compramos y en los precios de las viviendas.

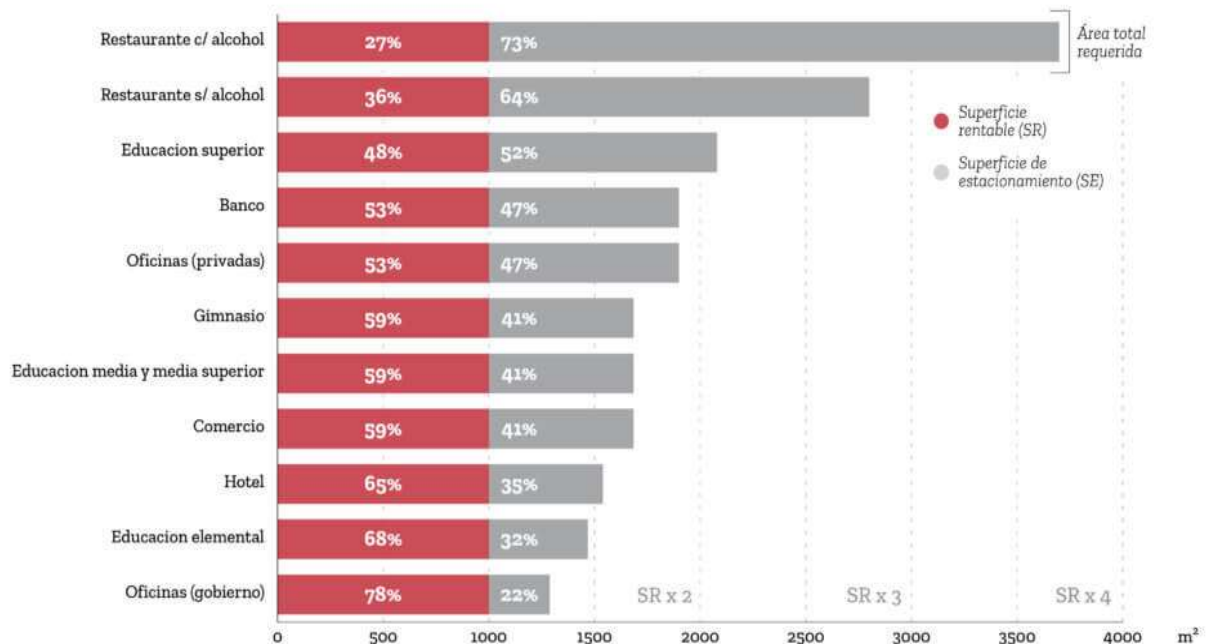
Como con cualquier producto cuyo precio está por debajo de lo que el mercado está dispuesto a pagar, la demanda será tan alta que aumentar su oferta no resuelve el problema; esto es lo

que ocurre con los estacionamientos gratuitos. Si quisiéramos llevar esta política a su máxima expresión, construyendo suficientes estacionamientos para “cubrir esa demanda”, las ciudades se transformarían en un gran terreno baldío. El problema entonces, como lo plantea Shoup, no es de oferta sino de gestión; es decir, cómo regulamos la demanda por los estacionamientos existentes.

Caso: Ciudad de México “menos cajones, más ciudad”.-

En el año 2014, el [Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo](#) (ITDP por sus siglas en inglés) publicó un estudio sobre los estacionamientos en Ciudad de México titulado “Menos Cajones, Más Ciudad: El Estacionamiento en la Ciudades Modernas”, donde se analiza el impacto de la política de estacionamientos de las ciudades, específicamente la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico del 2.004 que establece los *mínimos de estacionamiento*.

REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTO PARA UNA CONSTRUCCIÓN DE 1.000 M² (NORMA 2004)



Se estima que cada puesto de estacionamiento usa 27 m², incluyendo el espacio de circulación del vehículo. Fuente: ITDP, 2014.

Construir 1.000 m² nunca significa 1.000 m². Como se puede observar, dependiendo del uso los requerimientos de estacionamiento son muy distintos. Fuente: ITDP, 2.014.

Luego de analizar 251 proyectos de la ciudad, el reporte presentó varios hallazgos importantes. Aquí resalto los que considero más relevantes:

- *La provisión de estacionamientos no tiene lógicas de mercado:* el número de estacionamientos que se construye casi siempre equivale al mínimo impuesto, por lo que de no existir la norma, la probabilidad de construir menos estacionamiento sería muy alta;
- *La superficie dedicada a estacionamiento crece más rápido que cualquier otro uso del suelo:* el 42% de los m² proyectados de las construcciones analizadas son de estacionamiento, sumando más de 250 mil puestos;
- *El estacionamiento compite con los demás usos del suelo:* en varias delegaciones de la ciudad, el potencial constructivo de los edificios es irrealizable por las exigencias de estacionamientos;
- *Los estacionamientos condicionan el desarrollo urbano y suponen un costo de oportunidad gigantesco:* actualmente los desarrollos se plantean a partir de la provisión de estacionamiento posible, lo que se traduce en dedicar gran parte del suelo urbano a este uso en detrimento de la ciudad.

“Inicialmente, el lanzamiento del estudio en 2.014 fue una gran oportunidad para seguir conversando con la administración de la ciudad en la reforma de la norma de estacionamientos, por lo que se trabajó en un estudio más profundo (sin publicar)”. Sin embargo, este primer impulso no fue suficiente, la modificación no se realizó alegando la oposición de desarrolladores.

¿Cómo se logró modificar la norma?

Después de este primer acercamiento, surgió la propuesta de realizar un [concurso de ideas](#) para [transformar los estacionamientos de la ciudad](#). Los finalistas de este evento se

presentaron en el marco de un foro [realizado en 2.016](#), permitiendo unir a diversos actores del mundo público y privado en función de darle más impacto a la conversación sobre la reforma de la norma de estacionamientos y otras políticas para las ciudades Latinoamericanas.

Y este foro que es muy interesante, le habíamos dado espacio a muchos desarrolladores a presentar sus ideas aunque estuvieran en contra de las nuestras y a las autoridades entonces les hizo algo de ruido porque en realidad lo importante era hacer una campaña de comunicación con forma de concurso.

El gran impacto del concurso permitió seguir trabajando en las ideas ganadoras, lo que fue acumulando diversos apoyos de más actores en impulsar el cambio de la norma. Sin embargo, fue clave conversar con la oposición política de la administración de aquel entonces para lograr la modificación. Así, en el 2.017, cuando se presentan los ganadores del concurso el entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, en presencia también de la oposición política, anuncia el cambio de norma.

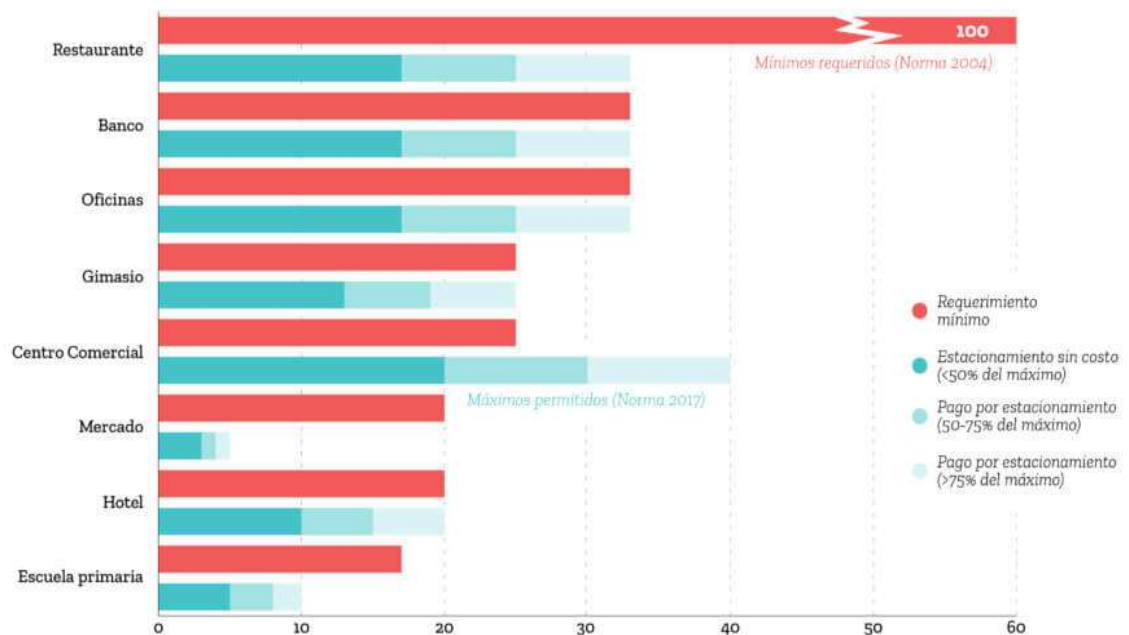
¿Cuál es el impacto de reducir los mínimos de estacionamiento?

Luego de casi una [década de trabajo](#), en el año 2.017 se modifica la normativa de estacionamientos de la ciudad con [tres grandes cambios](#):

- Eliminación de los mínimos de estacionamiento e imposición de máximos, que en algunos casos son mayores que los mínimos exigidos en la norma anterior;
- Incorporación de un mecanismo de cobro en función del porcentaje del máximo de estacionamiento permitido que se quiera construir (50% y 75% de los máximos reglamentados). Estos recursos irán destinados a un fondo de movilidad para la ciudad cuando el estacionamiento se construya en la Zona 1 (centro urbano de Ciudad de México);
- Obligación de construir un número mínimo de estacionamientos para bicicletas que se determina según el tipo de edificación, el tamaño y la ubicación.

REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTO

NORMA 2004 VS NORMA 2017



Con el cambio de norma los «mínimos requeridos» fueron sustituidos por «máximos permitidos». Además, se impuso un cobro que aplica a los desarrollos dentro del límite urbano de la ciudad donde hay oferta de transporte público. La Norma 2017 no sólo limita la oferta de estacionamientos sino que también les pone un precio. Fuente: ITDP, 2020.

Estos cambios permitieron al ITDP estudiar los impactos de la norma en la ciudad concluyendo en un [informe preliminar](#), publicado en octubre de este año, que continúa con el informe citado anteriormente. A pesar que los resultados no son concluyentes (por el poco tiempo de vigencia de la norma), los principales hallazgos de este segundo estudio son prometedores:

- *Reducción en la construcción de estacionamientos:* los desarrollos estudiados a los que se les aplicó la Norma 2017 destinaron 33% del área para la construcción de estacionamientos (una reducción de casi 10 puntos porcentuales);
- *Flexibilización en la construcción de estacionamiento:* incluso con la norma anterior, algunas construcciones hicieron peticiones para construir menos estacionamientos de

los permitidos. La nueva normativa da flexibilidad a las desarrolladoras para decidir cuánto quieren construir.

Impacto de la normativa en la provisión de estacionamientos.-

- Las entrevistas a distintos actores clave del proceso, como autoridades, académicos y desarrolladores, mostraron que todavía es posible hacer modificaciones a la normativa para reducir más aún los máximos existentes y esclarecer las reglas para los aportes al fondo. La clave de la reforma ha sido el enfoque de dar más libertad a la provisión de estacionamientos y no a la imposición de mínimos de forma desconectada tanto de las visiones de movilidad que se están promoviendo en CDMX, como de las verdaderas demandas de mercado existentes.
- A pesar que el resultado final (la nueva norma) no fue tan ambicioso como inicialmente se esperaba, fue importante porque permitió construir un compromiso entre diferentes actores para avanzar en la transformación de la ciudad. Lo más relevante, como mencionó Peón, fue transformar la manera en cómo se miran los estacionamientos, entendiendo que más que un mitigador de impactos urbanos éstos son un generador de los mismos.
- CDMX es una muestra de que si queremos cambiar de paradigma hacia ciudades más humanas donde se promueve la movilidad sostenible, tenemos que empezar a cambiar cada una de las políticas que aventajan al vehículo privado por sobre el resto. Es una locura que en pleno siglo XXI, con todos los desafíos urbanos a los que nos enfrentamos, sigamos valorando más las casas para los autos que las casas para las personas. Es hora de que los mínimos de estacionamiento se vayan.