

Estacionamiento

UN FOLLETO
INFORMATIVO
SOBRE
HABITABILIDAD

No importa cómo quieras verlo, estacionar un automóvil en Estados Unidos es costoso.

Los automóviles permanecen sin ser usados el 95% del tiempo, y si bien los conductores estacionan gratis en el 99% de los lugares a los que van, los costos de estacionar están siendo asumidos por los comercios y por los gobiernos. Estudios realizados muestran que en uno de cada tres viajes en auto a destinos cercanos, los conductores pierden entre tres y ocho minutos buscando un lugar para estacionar.¹

Dado que la familia promedio en Estados Unidos posee 1.9 automóviles,² muchos municipios exigen dos espacios de estacionamiento cubiertos por cada vivienda unifamiliar o para dos familias. La mayoría de las ciudades también exigen espacios de estacionamiento internos (fuera de la calle): hasta cuatro espacios de estacionamiento por cada 1,000 pies cuadrados de espacios de oficina.³ En entornos de baja densidad sin alternativas de tránsito, el estacionamiento puede requerir más del 50% del terreno

usado para un edificio.⁴

“El costo de todos los espacios de estacionamiento en Estados Unidos excede el valor de todo los automóviles y hasta podría llegar a exceder el valor de todas las carreteras”, señala el investigador de planificación urbana de University of California Los Angeles (UCLA) Donald Shoup.⁵ El costo de oportunidad también puede ser alto, ya que cada espacio de estacionamiento puede reducir el número de nuevas unidades de vivienda y las actividades comerciales, sociales, recreativas y de otro tipo en un 25%.⁶

Alrededor del 96% del costo financiero del estacionamiento está incluido en los cargos de alquiler y de vivienda propia, así como en precios más elevados en las tiendas y muchos otros cargos. Solo el 4% del costo está cubierto por estacionamientos de pago inmediato, como los parquímetros. De hecho, si los conductores pagaran el valor real por el estacionamiento en la

Continúa ➡

“El costo de los espacios de estacionamiento en Estados Unidos excede el valor de todo los vehículos y hasta podría llegar a exceder el valor de todas las carreteras”.



Los estacionamientos en la calle, como el que se aprecia en esta manzana de Seattle, es el tipo de estacionamiento más beneficioso. El estacionamiento en diagonal y de reversa es el método más seguro y sencillo, puesto que los conductores ya detuvieron el tráfico antes de retroceder y acceder al espacio, y pueden ver el tráfico que se aproxima cuando maniobran para salir. Además, colocar carga en el vehículo es más cómodo y se realiza apartado del tráfico.

medida en que lo usaran, el gasto de usar un vehículo prácticamente se duplicaría.⁷

El estacionamiento fuera de la calle es el tipo de estacionamiento más caro. Cada espacio suele ocupar de 300 a 350 pies cuadrados, su costo de construcción oscila entre \$3,000 y \$27,000, y su administración y mantenimiento anual demandan alrededor de \$500.⁸

Los estacionamientos en la calle son más eficientes y pueden generar ingresos. Si distintos vehículos utilizan un mismo espacio de estacionamiento en la calle de forma frecuente — alrededor de 12 a 15 vehículos diferentes por día — ello genera hasta \$300,000 en ingresos.⁹

Derribando mitos

■ “No hay suficiente espacio para estacionar en las zonas muy concurridas”.

En el centro de Raleigh, North Carolina, hay alrededor de 40,000 espacios de estacionamiento, de los cuales aproximadamente 9,000 están en estacionamientos multipisos administrados por la ciudad. La ocupación de estos es por debajo del 60% durante la mayor parte de los días, y esto le ha generado una deuda de más de \$100 millones a la ciudad.¹⁰

Un estudio de edificios de oficinas en 10 ciudades de California encontró que el pico de demanda de estacionamientos promedió tan solo el 56% de la capacidad. En otro estudio, el pico de demanda de estacionamiento en nueve complejos de oficinas suburbanos cerca de Filadelfia y San Francisco promedió apenas el 47% de la capacidad, y ningún complejo de oficinas registró una demanda de estacionamiento mayor que el 60% de su capacidad.¹¹



Podría haber mayor disponibilidad de espacios si se regulara y fijaran precios para darle prioridad a las estadías cortas.

■ “Necesitamos requerimientos mínimos de estacionamiento”.

La mayoría de las ciudades de EEUU incluyen requisitos mínimos de estacionamiento en sus códigos de zonificación, pero eso está provocando que se construyan más espacios de estacionamiento interiores (fuera de la calle) de lo necesario. Esto genera costos excesivos de desarrollo. Donde el estacionamiento excedente no se utiliza, los espacios vacíos pueden causar deterioro en una zona comercial o un vecindario.

El eliminar o reducir los requerimientos de estacionamiento en la calle les otorga mayor flexibilidad a los desarrolladores en cuanto a la cantidad de espacios de estacionamiento que proveen y cómo lo hacen. Este cambio abre la puerta a nuevas inversiones, especialmente en zonas céntricas y terminales de transporte, y, potencialmente, reduce el costo de la vivienda o de locales comerciales.¹²

■ “El estacionamiento gratuito atrae a clientes a nuestra tienda”.

Si se le da a elegir, el consumidor generalmente prefiere el estacionamiento gratuito, pero, en última instancia, lo estará pagando a través de impuestos y precios minoristas más elevados, y menores sueldos y beneficios.

De hecho, la alternativa es pagar por el estacionamiento en forma directa o indirecta.¹³

En Portland, Oregon, el valor de las propiedades y el volumen de clientes en las áreas de estacionamiento restringido próximas a terminales de transporte son mayores que en otras zonas.



En Seattle, Washington, el estacionamiento en diagonal y de reversa les brinda buena visibilidad a los conductores a la hora de salir del espacio.

Cómo hacerlo bien

Las políticas y programas de estacionamiento pueden tener muchas formas y tamaños. Intenta lo siguiente:

■ Estacionamiento no agregado

Al vender una casa adosada, condominio u otra unidad habitacional, un desarrollador puede ser autorizado a alquilar o vender espacios de estacionamiento separadamente. Este arreglo a menudo reduce el número de automóviles que el propietario de una vivienda elige tener y guardar. Para un estacionamiento multipisos, el valor puede superar los \$27,000 por espacio.¹⁴

■ Estacionamiento a cambio de un costo

Considera permitir que los desarrolladores paguen un costo en lugar de proveer espacio de estacionamiento. Por ejemplo, Palo Alto, California, permite que los desarrolladores le paguen a la ciudad \$17,848 por cada espacio de estacionamiento no provisto. Luego, la ciudad usa ese dinero para proveer espacios de estacionamiento públicos cerca del proyecto.

■ Estacionamiento compartido

Los espacios de estacionamiento públicos pueden habilitarse para su uso compartido entre obras privadas o públicas cuyos picos de demanda se produzcan en distintos horarios. El estacionamiento público compartido es más eficiente que el privado de uso exclusivo, porque se necesitan menos espacios para satisfacer la demanda total de estacionamiento. Ya no se necesitan muchos espacios para cubrir los picos de demanda de estacionamiento en todas las obras.

■ Permisos especiales adecuados

Una comunidad debería trabajar con los desarrolladores para promover los estacionamientos en la calle en vez de los estacionamientos interiores. Por ejemplo, pueden otorgarse permisos especiales a los desarrolladores a cambio de la instalación de portabicicletas, lo que representa un intercambio beneficioso dado que se pueden acomodar 12 bicicletas en el espacio que se requiere para estacionar un automóvil.

■ Incentivos para reducir la demanda

Las normas deberían permitir que los desarrolladores urbanos reduzcan la demanda de estacionamiento en lugar de aumentarla. Cuando se dispone de buenos medios de transporte, un programa que autorice a los empleados a intercambiar sus permisos de estacionamiento por dinero es un modo de reducir la

demanda. Otra herramienta es la “ubicación eficiente de la vivienda”. Los residentes y empleados en estas áreas tienden a conducir menos, a depender más de medios de transporte alternativos y a disfrutar de mejores opciones de transporte que aquellos que viven o trabajan en zonas menos accesibles.¹⁵ Esto puede calcularse para reducir la demanda de estacionamiento. Otras medidas para disminuir esa demanda incluyen el utilizar los espacios existentes más eficientemente, enforcar en diferentes tipos de usuarios, compartir el estacionamiento entre usuarios con picos de demanda diferentes, y trasladar el costo de estacionamiento del público en general a los usuarios.¹⁶

■ Proyectos público-privados

Las inversiones hechas en forma conjunta por sectores públicos y privados pueden usarse para ayudar a pagar la construcción de estacionamientos. Estas colaboraciones pueden reducir la carga de deuda directa del sector público a la vez que proveen la infraestructura necesaria. La corporación ParkIndy administra estacionamientos en Indianápolis, ahorrándole \$3 millones por año a la ciudad y eliminando su riesgo financiero. Indianápolis espera ganar alrededor de \$600 millones durante la vigencia del contrato.

■ El garaje ideal

Los garajes de uso combinado que cuentan con negocios minoristas en la planta baja, dos o tres plantas para estacionamiento, y condominios o apartamentos en la planta superior, pueden ofrecer espacios inmediatos y, con el tiempo, reducirlos. A medida que baje la demanda, algunos o muchos de esos espacios pueden convertirse en oficinas o unidades habitacionales.

■ Impacto reducido de los estacionamientos en superficie

Limita el ancho de los espacios con baja tasa de recambio a 8 pies y reserva cierto porcentaje de lugares para los autos compactos. Con un diseño cuidadoso es posible acomodar, en un ancho de 54 pies, dos franjas de estacionamiento a 90 grados más carriles de servicios. Considera requerir que el 15% del espacio total se use para embellecer el entorno, con plantas, árboles, jardines de lluvia, sistemas de biofiltración, adoquines u otros materiales permeables para depurar el agua en el lugar. Los espacios verdes deberían estar en los bordes, separando el lote de las calles adyacentes o con sectores con plantas para reducir las áreas pavimentadas.

■ Mejor diseño de edificaciones

Para mejorar el paisaje urbano, considera dedicar la primera planta de los estacionamientos públicos para uso comercial. Los desarrolladores pueden abordar proyectos en áreas ya urbanizadas sin juntar grandes espacios para estacionamiento, y los arquitectos tienen mayor libertad para diseñar edificios en un entorno más cómodo y agradable para los peatones.

Historias exitosas

■ Oakland, California: Vecindario en torno al transporte público de Fruitvale Village

Un importante desarrollo con mezcla de usos e ingresos mixtos surgió de la resistencia de la comunidad al plan del Sistema de Transporte Rápido del Área de la Bahía (BART, Bay Area Rapid Transit) de construir un gran garaje entre la estación Fruitvale y el centro comercial del barrio latino.

El Unity Council, una organización local sin fines de lucro, temía que la estructura apresuraría el deterioro del ya empobrecido vecindario. BART abandonó el plan y acordó trabajar con el vecindario en una alternativa, así que el garaje se construyó cerca, sobre una propiedad del Union Pacific Railroad. El nuevo vecindario de Fruitvale Village ahora vincula el vecindario y la estación del BART a través de un corredor peatonal y plazas repletas de tiendas, oficinas, apartamentos y servicios comunitarios. El vecindario incluye una clínica, un centro para el desarrollo infantil, un centro para adultos y una biblioteca, todo a una distancia que puede cubrirse a pie.

■ Calgary, Alberta, Canada: El centro

La ciudad de Calgary determinó que 24 espacios de estacionamiento por cada 100 puestos de trabajo es la relación correcta.

Calgary cobra precios de mercado por sus espacios de estacionamiento en la zona céntrica, los que oscilan entre \$700 y \$900 por mes. Las tarifas se ajustan anualmente para asegurar una oferta y uso equilibrados. Ese modo de fijar precios contribuyó a impulsar un resurgimiento de viviendas más compactas, haciendo crecer la economía en el centro y sus alrededores, y derivando en la construcción de millas de nuevos senderos, puentes de primera clase para peatones y ciclistas, y la reconstrucción de andenes que permiten que los trenes se desplacen con mayor eficiencia.

■ La historia de tres ciudades: Menos es más

Desde 1980, Berkeley, California, al igual que el pueblo de Arlington y la ciudad de Cambridge, ambos en Massachusetts, comenzaron a limitar las superficies dedicadas a estacionamiento. Las investigaciones realizadas muestran que la cantidad de gente y de empleos aumentó, así como los ingresos. La menor cantidad de espacios para estacionamiento permitió que el tejido urbano se uniera con más lugar para negocios, restaurantes, empleos y otras cosas que hacen que una ciudad sea exitosa. El espacio para estacionamiento extra no es necesario ya que la gente está conduciendo menos y viviendo más cerca del núcleo urbano, donde casi el 30% de las personas va al trabajo caminando o en bicicleta.¹⁷

POR QUÉ IMPORTA

MUCHO DINERO POR ESTACIONAMIENTO GRATUITO

\$105 mil millones a \$310 mil millones*

Presupuesto de la NASA: \$18.56 mil millones

Presupuesto para la defensa nacional: \$705.6 mil millones

Gasto federal en educación: \$65.5 mil millones

EL ESTACIONAMIENTO CUESTA MÁS QUE LOS AUTOS

Valor promedio anual estimado para estacionar un vehículo: \$12,000

Depreciación promedio del valor de construcción de carreteras, por vehículo: \$6,542

Valor promedio aproximado de un vehículo estadounidense: \$5,507



AARP LIVABLE COMMUNITIES

Mail: 601 E Street NW, Washington, DC 20049
Email: livable@aarp.org
Online: aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

Mail: 2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
Email: community@walklive.org
Online: walklive.org

NOTAS A PIE DE PAGINA

1. Shoup, D. The University of California Transportation Center, Berkeley, Calif. (1997) "The High Cost of Free Parking." *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 17, pp 3-20, UCTC N.º 351. <http://www.uctc.net/papers/351.pdf>.
2. U.S. Department of Transportation. (1990) Nationwide Personal Transportation Survey
3. Shoup, D. The University of California Transportation Center, Berkeley, Calif. (1997) "The High Cost of Free Parking." *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 17, pp 3-20, UCTC N.º 351. <http://www.uctc.net/papers/351.pdf>
4. U.S. Environmental Protection Agency. (Enero del 2006) Parking Spaces / Community Places Finding the Balance through Smart Growth Solutions. EPA 231-K-06-001. <http://www.epa.gov/smartgrowth/pdf/EPAParkingSpaces06.pdf>
5. Shoup, D. 1999, *Instead of Free Parking* sinopsis del Journal of Planning Education and Research. <http://shoup.bol.ucla.edu/InsteadOfFreeParking.pdf>
6. Transform. (2002) *Housing Shortage/Parking Surplus*. <http://www.transformca.org/files/reports/housing-shortage-parking-surplus.pdf>
7. Durning, A. Sightline Institute. (Agosto del 2013) "Parking Karma." Sightline Daily: News & Views for a Sustainable Northwest. <http://dailysightline.org/2013/08/28/parking-karma/>
8. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute. (Agosto del 2013) *Transportation Cost and Benefit Analysis I: Parking Costs*. <http://www.vtpi.org>
9. Shoup, D. 1999, *Instead of Free Parking* sinopsis del Journal of Planning Education and Research. <http://shoup.bol.ucla.edu/InsteadOfFreeParking.pdf>
10. Wig, J. "The State of Parking in Downtown Raleigh." (Junio del 2013) Raleigh Public Record. <http://bit.ly/1oyfwhf>
11. Shoup, D. The University of California Transportation Center, Berkeley, Calif. (1997) "The High Cost of Free Parking." Reimpresión del *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 17, pp. 3-20, UCTC N.º 351. <http://www.uctc.net/papers/351.pdf>
12. Metropolitan Transportation Commission. (Junio del 2012) *Parking Code Guidance: Case Studies and Model Provisions*. <http://bit.ly/1kGsaLY>
13. Municipal Research and Services Center. "Parking Demand and Pricing." Última consulta: 9 de marzo del 2014: <http://www.mrsc.org/about.aspx>
14. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute. (Agosto del 2013) *Transportation Cost and Benefit Analysis II – Parking Costs*. <http://www.vtpi.org/tca/tca0504.pdf>
15. Litman, T. Victoria Transport Policy Institute. (Actualizado a diciembre del 2010) TDM Encyclopedia-Location Efficient Development and Mortgages: Taking Advantage of Consumer and Transportation Benefits at Accessible Locations. <http://www.vtpi.org/tdm/tdm22.htm>
16. Chicago Metropolitan Agency for Planning. (Abril del 2012) *Parking Strategies to Support Livable Communities*. <http://1.usa.gov/1i9o4XY>
17. McCahill, C., Garrick, N. (Febrero del 2013) "Cars and Robust Cities are Fundamentally Incompatible." *The Atlantic*, CITYLAB. <http://www.citylab.com/commute/2013/02/cars-and-robust-cities-are-fundamentally-incompatible/4651/>

FUENTES DE INFORMACIÓN

1. **Instead of Free Parking**. Donald Shoup. UCLA. <http://shoup.bol.ucla.edu/InsteadOfFreeParking.pdf>
2. **Parking Best Practices and Strategies for Supporting Transit Oriented Development in the San Francisco Bay Area**. MTC. (Junio del 2007) http://www.mtc.ca.gov/planning/smart_growth/parking/parking_seminar/Toolbox-Handbook.pdf
3. **Parking Code Guidance: Case Studies and Model Provisions**. MTC. (Junio del 2012) <http://bit.ly/1kGsaLY>
4. **Parking Spaces/Community Places Finding the Balance through Smart Growth Solutions**. EPA. (Enero del 2006) <http://www.epa.gov/smartgrowth/pdf/EPAParkingSpaces06.pdf>
5. **Walkable 101: Head-Out Angled Parking**. WALC Institute. Video. <http://www.walklive.org/project/videos/>
6. **Housing Shortage, Parking Surplus**. Report. (Julio del 2002) Transform.
7. **Principles of Urban Retail Planning and Development**, Capítulo 8: Parking. (2012) Congress for New Urbanism. <http://bit.ly/1mYPpPp>
8. **Cruising for Parking**. Transport Policy, Vol. 13, N.º 3, 2006. Donald Shoup. <http://shoup.bol.ucla.edu/Cruising.pdf>

MUCHO DINERO POR ESTACIONAMIENTO GRATUITO

* Los costos indirectos para las personas en Estados Unidos, basados en suposiciones respecto de la cantidad de espacios para estacionamiento en todo el país, y los costos de construcción y operación de dichos espacios en dólares del año 2011. Esos números equivalían del 1.2% al 3.7% de la producción económica total de EEUU Fuente: myparkingsign.com/blog/free-parking, cita de "Changing the Future", por Donald Shoup, *The High Cost of Free Parking* (2da. Ed.) pp. 589-605, American Planning Association.



AARP LIVABLE COMMUNITIES

601 E Street NW, Washington, DC 20049
livable@aarp.org
aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
community@walklive.org
walklive.org