eldiario.es

EN COLABORACIÓN CON theguardian

# Las grandes ciudades se están quedando sin parkings... a propósito

La clásica queja del urbanita es que nunca encuentra lugar para aparcar, ¿pero necesitan aún menos aparcamientos las ciudades del mundo?

El aparcamiento gratis contribuye a la congestión del tráfico: el tiempo que pasamos buscando estacionamiento equivale a emitir 730 toneladas de dióxido de carbono al año

Con la reducción de las plazas de aparcamiento en Copenhague, la proporción de personas que van en coche a trabajar ha caído de un 22% a un 16%



NATE BERG – 2/10/2016

Con espacio para unos 20.000 vehículos, el aparcamiento que rodea el centro comercial West Edmonton en Alberta (Canadá) es considerado el más grande del mundo. Las grandes extensiones de asfalto y las estructuras de cemento de varios pisos de esta zona de aparcamiento hacen que ocupe cerca de la mitad de los 480.000 metros cuadrados del centro comercial, en lo que alguna vez fue la periferia de la ciudad de Edmonton. A un par de calles de distancia, un vecindario de casi 500 hogares ocupa la misma superficie.

A pesar de su gran tamaño, el aparcamiento del centro comercial West Edmonton no es muy diferente a la inmensa mayoría de los lugares destinados para aparcar en el resto del mundo. Como se necesitan cerca de 19 metros cuadrados por cada vehículo, además del espacio para maniobrar, los aparcamientos suelen ser grandes, planos y con mucho espacio disponible. A menudo, su tamaño eclipsa el de los edificios a los que están asociados.

Aun cuando están ocultos en estructuras subterráneas o dentro de rascacielos, los aparcamientos son grandes y, con frecuencia, están vacíos. Los espacios para aparcar cerca de casa suelen estar vacíos durante los días laborales. Los que hay cerca del trabajo, vacíos por la noche. Según un estudio de 2010, en Tippecanoe County (Indiana) había un promedio de 2,2 lugares para aparcar por cada auto registrado.

Durante mucho tiempo, Estados Unidos ha estado a la vanguardia en la construcción de lugares de aparcamientos. A mediados del siglo XX, los códigos de planificación urbanos empezaron a incluir requerimientos y normas para que la mayoría de las construcciones incluyeran zonas de aparcamiento y su cantidad aumentó de forma espectacular. Según un estudio de 2011 de la Universidad de California (UCLA), hay más de 800 millones de plazas de aparcamiento en EEUU, casi 65.000 kilómetros cuadrados.

Según Michael Kodransky, director de investigaciones globales del Instituto de Transporte y Desarrollo de Políticas, "a medida que se implementaron las normas de creación de aparcamientos en los códigos de planificación, gran parte de las zonas céntricas de varias ciudades quedaron completamente devastadas". Explica que "en efecto, lo que las ciudades obtuvieron fue un gran servicio de aparcamiento, pero nadie va a la ciudad solo porque tiene un gran servicio de aparcamiento".

Cada vez más, las ciudades se replantean este enfoque. A la vez que empiezan a priorizar el desarrollo de zonas urbanas transitables a pie y un estilo de vida urbana que no haga necesario un coche todo el rato, las autoridades municipales empiezan a alejarse de las políticas que estipulaban muchos espacios para aparcar. Muchas ciudades están cambiando las normas de planificación que requerían una cantidad mínima de aparcamientos en función del tipo de construcción. Otras están moviendo los precios para desincentivar el uso de vehículos como único medio de transporte cuando hay otras opciones disponibles. Algunas incluso están impidiendo activamente la construcción de nuevos aparcamientos.

**Un censo de aparcamientos**

Para saber cuántos aparcamientos hay hoy en San Francisco y cuántos se podrían permitir perder, las autoridades de transporte de esa ciudad dieron a conocer los resultados de lo que se cree es el primer censo de zonas de aparcamiento de toda una ciudad. Contaron cada plaza de aparcamiento accesible de manera pública, incluidos terrenos, garajes; también los aparcamientos gratuitos y los que tenían parquímetro. Los resultados arrojaron que la ciudad tiene 444.541 espacios para aparcar; más de la mitad, en la calle y gratis.

Según Hank Willson, analista principal de la Agencia Municipal de Transporte de San Francisco (SFMTA), esperaban que el censo reflejara que hay mucho espacio para aparcar en esta ciudad: "En San Francisco, dedicamos una enorme cantidad de espacio a los coches. Y, aunque siempre da la sensación de que nunca hay suficiente espacio, la realidad es otra".

Tener un inventario de los aparcamientos en la ciudad ha permitido que San Francisco implemente mejoras en los espacios públicos, como agregar carriles para las bicicletas o pequeños espacios verdes a un costado de la calle: con los datos pueden calmar la inevitable preocupación de los vecinos por la pérdida de aparcamientos. "Podemos demostrar que la eliminación de 20 plazas de aparcamiento equivale a eliminar el 0,1% del total de las plazas que hay a una corta distancia de la zona", explicó Steph Nelson de la SFMTA.

Los resultados del censo también ayudan a los planificadores a entender en qué casos las nuevas construcciones deben proveer espacios de aparcamiento y en cuáles no es necesario. Muy a menudo, la información demuestra que la ciudad no puede solucionar la escasez de aparcamiento (ya sea aparente o real) construyendo más espacios y que la respuesta está en los métodos alternativos de transporte.

Con esta idea en mente, la ciudad implementó el sistema de precios dinámicos propuesto por Donald Shoup, eminente profesor de investigación de planificación urbana de la UCLA. En su libro *The High Cost of Free Parking*, Shoup explica cómo el aparcamiento gratis o muy barato en la calle contribuye a la congestión del tráfico. Un estudio en un vecindario cercano al campus de la UCLA demostró que los conductores recorrían un promedio de 3,3 minutos por la zona en busca de un lugar para aparcar. Tomando como base el número de espacios para aparcar en la zona, esa cantidad de minutos añaden hasta cerca de 1,5 millones de kilómetros más de recorrido en el transcurso de un año, con el consiguiente consumo de más de 175.000 litros de combustible y la emisión de 730 toneladas de dióxido de carbono.

Después de que San Francisco pusiera en funcionamiento un proyecto piloto en el que se informa al instante de la disponibilidad y del sistema de precios dinámicos de los aparcamientos, la cantidad de tiempo que las personas pasan buscando un lugar para dejar el auto disminuyó en un 43%. Aunque no hay ninguna información disponible sobre su eficacia para que haya menos gente conduciendo en San Francisco, varios investigadores demostraron que un incremento del 10% en el precio del aparcamiento puede reducir la demanda entre un 3% y un 10%.

**Calles mejores para los peatones y ciclistas**

A veces, la oferta de aparcamientos cae simplemente porque nadie los necesita. Desde 1990 y cada cinco años, la ciudad de Filadelfia ha llevado a cabo un inventario de aparcamientos en el centro de la ciudad, en el que que se incluían las plazas accesibles al público y se analizaban las tasas de ocupación en los establecimientos de 30 o más aparcamientos. Debido a la gran variedad de opciones de transporte, al entorno accesible a pie y a la alta población residencial céntrica, Filadelfia se dio cuenta de que necesitaba menos aparcamientos. Entre 2010 y 2015, la cantidad de lugares para aparcar en la calle cerca del centro se

redujo un 7%, en cerca de 3.000 espacios. Según Mason Austin, planificador de la Comisión de Planificación de la ciudad de Filadelfia y coautor del inventario más reciente de aparcamiento, gran parte del fenómeno está ligado al reemplazo de terrenos por nuevas construcciones.

Según Austin, al mismo tiempo ven que "baja la ocupación muy pero muy poco, así que lo que eso dice es que la demanda de este tipo de aparcamiento público está bajando un poco". Cree que "eso podría ser alarmante si también tuviéramos cierto descenso de la actividad económica, pero en realidad lo que está sucediendo es que, al mismo tiempo, estamos viendo que sube el empleo y que la vitalidad del mercado está en alza".

Muchas ciudades de EEUU están cambiando los requisitos de planificación urbana y de aparcamiento para reducir y hasta eliminar los mínimos de aparcamiento. Pero en las ciudades europeas el enfoque es aún más estricto. Entre las más agresivas se encuentra Zúrich. En 1996, la ciudad suiza decretó que no habría más aparcamiento: las autoridades establecieron un límite sobre la cantidad de espacios para aparcar y estableció un sistema de intercambio en el que pedían a los desarrolladores que necesitaran nuevas plazas que eliminasen la misma cantidad de aparcamientos de las calles de la ciudad. El resultado ha sido que las calles se han vuelto aún más transitables para los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público.

Copenhague también ha estado reduciendo los aparcamientos en la zona céntrica de la ciudad. La conversión de las calles comerciales en peatonales, el aumento de los precios de aparcamiento, las licencias y el desarrollo de instalaciones subterráneas en las afueras son responsables de la reducción de las plazas de aparcamiento en el centro de la ciudad. La proporción de personas que van en coche a trabajar ha caído de un 22% a un 16%.

La ciudad de París ha demostrado ser aún más agresiva. A partir de 2003, comenzaron a eliminar aparcamientos en la calle y los sustituyeron por instalaciones subterráneas. Aproximadamente 15.000 plazas de aparcamiento han sido eliminadas desde entonces.

Pero el progreso no se limita a Europa. Según Kodransky, varias ciudades en todo el mundo están reconsiderando sus políticas de aparcamiento. São Paulo, por ejemplo, se deshizo de sus requisitos de aparcamiento mínimo e instrumentó un máximo a construir en proyectos específicos. Pekín, Shenzhen y Cantón esperan poder emular el enfoque de los precios dinámicos iniciado por San Francisco.

A medida que las ciudades comienzan a pensar con más cuidado acerca de la relación entre el aparcamiento y el desarrollo urbano, la densidad y la accesibilidad del transporte público, lo más probable es que los espacios de aparcamiento en todo el mundo sigan disminuyendo. "A la larga, el tema del aparcamiento debe ser abordado como parte de un conjunto de otros problemas", opina Kodransky. "Se trató el tema con una visión muy estrecha, como algo que quedaba en segundo plano. Pero cada vez más ciudades se están dando cuenta de que tienen un gran potencial entre manos con estos terrenos que no se están explotando de la manera más eficiente".