

Ciudad de México, 18 de mayo de 2016

BOLETÍN DE PRENSA
EL PESO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

URGEN EXPERTOS A ACTUALIZAR POLÍTICAS DE ESTACIONAMIENTO EN INMUEBLES Y DESTINAR RECURSOS GENERADOS A MOVILIDAD SUSTENTABLE

- **Ante la crisis de la mala calidad del aire y la congestión vehicular que vive la Ciudad de México, es urgente revisar las políticas de desarrollo urbano y movilidad que son contrarias a un modelo de desarrollo compacto, incluyente y sostenible**
- **La suposición de que el requisito de cajones de estacionamiento ayuda a mitigar la congestión vial es errónea ya que representa un subsidio al automóvil e incentiva su uso**
- **La garantía de estacionamiento abundante y accesible se traduce en más congestión vehicular y mayores emisiones de contaminantes, que repercuten negativamente en la salud y productividad de las personas**
- **El crecimiento desproporcionado del espacio para estacionamiento de automóviles en la CDMX incentiva un mayor uso de los vehículos y se desperdicia suelo urbano bien ubicado y conectado**
- **En México entre 2009 y 2013, de los más de 16 millones de m² proyectados de desarrollos inmobiliarios, 42% son de estacionamiento, con lo cual se sumarían más de 250 mil cajones**

Ante la crisis de la mala calidad del aire y la congestión vehicular que vive la Ciudad de México, es urgente revisar las políticas de desarrollo urbano y movilidad que son contrarias a un modelo de desarrollo compacto, incluyente y sostenible.

Este es el caso de los requerimientos de estacionamiento tanto para las nuevas construcciones (definidos en el Reglamento de Construcciones y su norma técnica complementaria) como para los establecimientos mercantiles (definidos en la Ley de Establecimientos Mercantiles).

De acuerdo con el análisis del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), la normatividad vigente parte de la premisa errónea de que un mayor espacio para estacionamiento ayuda a mitigar la congestión vial. En la práctica, esto representa un subsidio al automóvil ya que al asegurar el estacionamiento en el origen y destino de un viaje se incentiva su uso. La garantía de estacionamiento abundante y accesible se traduce en más congestión vehicular y mayores emisiones de contaminantes, lo que repercute negativamente en la salud y productividad de las personas.

De acuerdo con un análisis de 251 desarrollos inmobiliarios construidos en la Ciudad de México entre 2009 y 2013, de los más de 16 millones de m² proyectados, 42% son de estacionamiento, con lo cual se sumarían más de 250 mil cajones. Si se aprovechara la superficie de construcción máxima permitida conforme a la ley actual, esto implicaría **añadir 8.3 millones de nuevos cajones de estacionamiento a la ciudad** (reforzando la tendencia de dedicar casi la mitad de toda la superficie construida al estacionamiento).

En los próximos tres años se espera la construcción de 1.2 millones de m² de oficina. Con la legislación actual, se obligaría a la construcción de 40 mil cajones de estacionamiento con un costo conservador de 7 mil millones de pesos. Con estos recursos se podrían construir cuatro líneas de Metrobús de 20 km cada una, esto permitiría absorber los viajes generados por el desarrollo. El número de personas beneficiadas entre una alternativa y la otra es de 40 mil contra 600 mil.

Política de estacionamiento a nivel internacional

La tendencia internacional es hacia una eliminación de los mínimos de estacionamientos para cambiarla por máximos en la mayoría de las ciudades:

- Desde 1982, Nueva York estableció un límite máximo al número de cajones de estacionamiento en el centro de Manhattan para controlar el nivel ofertado. Como resultado, el número total de espacios en estacionamientos públicos se redujo de 127 mil a 102 mil de 1978 a 2010.
- Reino Unido tiene un documento que invita a sus ciudades a aplicar un número máximo de estacionamientos. Para ejemplificar la eficacia de esta medida, el edificio de la empresa aseguradora Swiss Re cuenta con 48 mil m² de oficinas y comercio y sólo con cinco lugares de estacionamiento de uso restrictivo, exclusivos para personas con discapacidad.

Otro mecanismo eficaz es la reducción de los estacionamientos en función de la cercanía al transporte público:

- En París se permite un descuento de 100% del requerimiento mínimo de estacionamiento a las construcciones que se encuentren en un radio de 500 metros de una estación de transporte público masivo. Para los desarrollos habitacionales se complementa con un límite máximo de un cajón por cada 100 m².
- En Ottawa se implementaron máximos de construcción de cajones para autos en los predios ubicados a menos de 600 metros de distancia de estaciones de transporte público masivo, así como máximos mucho más estrictos en la zona central de la ciudad.

Recientemente, Sao Paulo, Brasil, se convirtió en la primera metrópoli latinoamericana en eliminar el requerimiento de estacionamiento en toda la ciudad e implementar máximos en corredores de transporte público masivo, a través de la publicación de un nuevo Plano Director para la ciudad.

En México, la Torre Bancomer de 54 pisos cuenta con 3 mil cajones de estacionamiento, estando a 270 metros del CETRAM Chapultepec, muy cerca de una estación de Metro, de colectivos, del RTP en Reforma, así como de estaciones de Ecobici. En contraste, la Torre Shard en Londres de 72 pisos solo tiene 47 cajones y se ubica a 207 metros de la estación de metro London Bridge.

De acuerdo con Bernardo Baranda, Director para Latinoamérica de ITDP “es necesario que la Ciudad de México aborde una estrategia integral de movilidad y desarrollo urbano sustentables. Si el gobierno local está haciendo un esfuerzo por promover principios de

Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), debe actualizar la política de estacionamiento en inmuebles y optimizar el espacio para dedicarlo a las personas y a una movilidad más eficiente”.

Propuestas IMCO-ITDP:

- Eliminar el requerimiento de un número mínimo de cajones de estacionamiento para las nuevas construcciones y cambiarlo por un límite máximo.
- Las construcciones que excedan el máximo de estacionamientos deberán aportar recursos por cada cajón adicional.
- Implementar un esquema de incentivos fiscales que promuevan la reducción de construcción de cajones de estacionamiento en las zonas de mayor accesibilidad al transporte público.
- Eliminar los estacionamientos como una obligación en la Ley de Establecimientos Mercantiles.
- Facilitar el uso compartido de los estacionamientos existentes entre los usos del suelo con demandas en horarios complementarios.
- Fortalecer y crecer el programa de cobro del estacionamiento en la vía pública (parquímetros) para desincentivar una mayor demanda de estacionamiento. Deberá hacerse a través de procesos más competidos y transparentes.
- Etiquetar o destinar un porcentaje de los recursos aportados por estacionamientos para ampliar cobertura y capacidad del transporte público en toda la zona metropolitana.
- Proveer información detallada de cada aportación para facilitar monitoreo ciudadano de los ingresos y gasto de los recursos (en formato de datos abiertos).

Hacia adelante, y con base en el éxito de las propuestas anteriores, se proponen las siguientes medidas:

- Restringir el número de espacios que se pueden añadir en cada construcción, así como la cantidad total de estacionamientos públicos y privados en las zonas más congestionadas de la ciudad.
- Controlar de manera estricta la ubicación, cantidad y los criterios de calidad de los estacionamientos públicos.

Calidad del aire en la Ciudad de México

La calidad del aire en la Ciudad de México empeora año con año. Durante 2010, en 197 días se registraron más de 100 puntos IMECA, es decir, más de la mitad del año (54%). En los 138 días que van de 2016, el porcentaje ya va en 86% (118 días). De acuerdo con los cálculos realizados por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), la mala calidad del aire en la Ciudad de México genera 247,729 consultas por infecciones respiratorias agudas, asma y enfermedades isquémicas del corazón, 4,449 hospitalizaciones relacionadas con causas respiratorias y 1,823 muertes prematuras. Los vehículos son una importante fuente de emisiones de los principales contaminantes que afectan la salud.

Congestión vehicular en la Ciudad de México

Con datos del Índice de Tráfico de Tom Tom –fabricante de sistemas GPS– en 2016 y de entre 295 ciudades medidas, la Ciudad de México obtuvo el primer lugar en congestión vehicular. Se estima que los habitantes de la ciudad y quienes transitan por ella tienen que invertir en promedio 97% más tiempo para trasladarse en hora pico matutina y 94% de

tiempo adicional durante las horas pico vespertinas. Esta estimación es 4% más alta que en 2015, lo que sugiere que las políticas recientes de movilidad no han impactado en la congestión vial de la forma esperada.

Para entrevistas favor de comunicarse con:

IMCO - Romina Girón, romina.giron@imco.org.mx, Cel. 044 (55) 4785 4940

ITDP - Verónica Ortiz, veronica.ortiz@itdp.org, Cel. 044 (55) 5471 9931

Tel. 3626 2963 ext. 1000

Sobre el IMCO

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) es un centro de investigación aplicada basada en evidencia. Nuestra misión institucional es ser consultores de la sociedad mexicana en materia de políticas públicas. Somos una institución independiente, apartidista y sin fines de lucro, dedicada a elaborar propuestas viables para mejorar la capacidad de México para atraer y retener talento e inversiones.

El IMCO se fundó en 2004 y desde entonces su trabajo se ha enfocado en generar análisis y propuestas de política pública con el fin de promover un debate informado en torno al desarrollo del país.

<http://www.imco.org.mx>

[TW: @IMCOMx](#)

[FB: IMCOMx](#)

Sobre el ITDP

Fundado en 1985, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global, con el objetivo de reducir las emisiones de carbono, la contaminación ambiental, los accidentes de tráfico y con ello mejorar la calidad de vida de las ciudades en donde tenemos presencia. En México, ITDP trabaja en 4 áreas estratégicas: Transporte público, transporte no motorizado, desarrollo urbano sustentable y reducción de tráfico.

www.mexico.itdp.org

[TW: @ITDPmx](#)

[FB: ITDP México](#)