



## Parqueaderos, cada vez más caros en los centros de las ciudades

Aparcar en el centro de Bogotá es más costoso, en comparación con Barranquilla y Medellín.

Por: BOGOTÁ |  
© 11:39 a.m. | 1 de julio de 2016



Foto: Archivo particular  
75 horas al año gastan en Madrid y Barcelona para parquear



67

COMPARTIDOS

Los habitantes de las dos principales ciudades de España (Madrid y Barcelona) invierten un poco más de tres días al año (75 horas) mientras buscan sitio para parquear sus carros en los centros de estas urbes. El indicador revela una disminución en la calidad de vida de los conductores.

La cifra fue revelada por la firma Avancar, especialista en uso de vehículos compartidos, y difundida por el portal digital lainformacion.com. Al revisar los datos, se encuentra que **entre ambas ciudades la que más gasto en euros demanda por parqueos de hora o fracción, al año**, en las mismas zonas urbanas es la capital de Cataluña (682); entre tanto, la capital española implica un gasto de 585 euros.

Al sacar la media de las dos urbes se encuentra que sus ciudadanos gastan 634 euros cada año en dicho rubro, lo que en términos colombianos equivale a 2'040.000 pesos cada 365 días. ¿Por qué se da ese costo elevado, aun cuando solo se habla de horas o fracciones?

**“La mayoría de ciudades capitales en Europa ha privilegiado el centro para el uso peatonal y ha desestimulado el uso del vehículo, encareciendo la entrada a estas zonas.** Esa es la tendencia”, ilustra José Stalin Rojas, director del Centro de Estudios de Logística y Movilidad (Celm) de la Universidad Nacional.

Pablo Sotomayor, arquitecto experto en desarrollo urbano, de la Universidad Nacional, apunta que “75 horas al año dentro del carro, solo para buscar parqueadero en el centro, es un dato que afecta la economía y la calidad de vida. Y eso que en estas ciudades tienen metro”.

En ese panorama surge la segunda inquietud, **a partir del caso de Bogotá, que en la pasada administración le apuntó a hacer parte del centro más peatonal que vehicular** (peatonalización de la carrera 7.ª y establecimiento de bicicletas públicas en ese corredor); y en la actual también se anunció, en mayo pasado, que se peatonalizarán nuevas vías y se ofrecerán buses circulares hacia el 2017.

Entonces, ¿encarecer los costos para los vehículos en el centro es positivo o negativo? “En las ciudades europeas hay una costumbre de dejar los automóviles en las vías, porque hacerlo es más o menos seguro. Pero en Bogotá no se puede hacer esto. Ahora, en el Distrito deben incorporar una especie de seguro en los parqueaderos, de tal forma que si algo pasa con lo que uno deja en estos sitios, respondan, porque hoy ponen un aviso diciendo que no responden: eso no debería ser”.

### Costo

EL TIEMPO adelantó un sondeo con parqueaderos de Barranquilla, Medellín y la capital colombiana para establecer una media de cuánto se paga por hora o fracción en los centros de estas ciudades. **La tarifa media más económica de las tres fue Medellín, que apenas llegó a 2.300 pesos, seguida por Barranquilla con 2.600 pesos y la más costosa fue Bogotá, con 3.900 pesos.**

¿Cómo explicar la diferencia de costos que ubica tan arriba a Bogotá, más allá de la consabida explicación que señala que esta es la ciudad más costosa de Colombia? El director del Celm apunta que el contraste obedece a que estos tres centros son diferentes.

**“En Barranquilla los vehículos aún se suben encima de los andenes, invaden el espacio peatonal** (y por eso tienden a pagar menos en parqueo); en Medellín ya hay una mejor y amplia oferta de parqueaderos, lo que disminuye el costo (además de que se puede llegar en metro); en tanto Bogotá cuenta con menor oferta para parquear”, explica Rojas.

Sotomayor complementa: “El bogotano se desplaza en carro particular hacia el centro, ante la falta de un buen transporte masivo, cómodo, no como TransMilenio. **El conductor está dispuesto a pagar esos costos y algunos optan por alquilar parqueaderos por meses**”.

El arquitecto agrega que es partidario de restringir el acceso de carros al centro de la capital, para lo que sugiere unos cordones perimetrales que definan las zonas en las que se debería hacer cambio de modo de transporte (intercambio modal en términos técnicos) y así desde estos lugares buscar el centro en SITP, bicicleta o de forma peatonal. Todo lo anterior para ayudar a mejorar la movilidad, disminuir costos de desplazamiento y **evitar que los bogotanos también pasen más de tres días por año solo en la búsqueda de un espacio para parquear.**

### ‘Carsharing’, una opción

Una tendencia que se abre pista para disminuir gastos por aparcamiento, gasolina y seguros de vehículos en España, es el denominado ‘carsharing’. Este consiste en una especie de suscripción mensual a alguna de las empresas que provee el servicio, a partir del cual el usuario puede disponer de vehículos ubicados en distintos puntos de la ciudad, a diferentes horas del día y duraciones de uso variables. Después de moverse en ellos, quien toma el servicio los regresa a los lugares en los que fueron tomados.

Para desbloquear un carro se separa el mismo con unas horas o un día de anticipación, y al teléfono inteligente llega un código que permitirá abrir el vehículo, el cual será asignado según la proximidad al usuario. A diferencia del alquiler de carro, **en el ‘carsharing’ los automotores están dispersos por la ciudad, lo que disminuye los tiempos de desplazamiento a la vez que ayuda al medioambiente.**

“Cada ‘carsharing’ de nuestra empresa elimina de las calles 15 vehículos particulares”, expuso una empresa líder de este renglón en España. “Noventa por ciento de nuestros socios condujeron alrededor de 8.800 kilómetros o menos al año. Esto se traduce en más de 121 millones de litros de petróleo que se quedan bajo tierra o 829 litros de combustible ahorrados por cada socio”, reveló la misma corporación.

“Estrategias como esta son interesantes. También se da el caso de los que comparten recorridos en carros particulares con gente que va hacia el mismo destino. Para el caso del centro sería interesante, porque **en Bogotá se tiene la costumbre de llevar el carro de la casa al lugar de trabajo, y si fuera posible lo meterían a las oficinas**”, opinó Pablo Sotomayor, arquitecto experto en desarrollo urbano.



67

COMPARTIDOS