

PICO Y PLACA

En diciembre los problemas estructurales del transporte urbano de Quito se evidencian de manera significativa; debido a las fiestas aniversarias de la ciudad, a las navidades y al cambio de año. Muchas de estas actividades estacionales significan un cambio en el uso del espacio público y un incremento de la utilización del parque automotor. A ello se suma un problema coyuntural: la crisis energética que produjo problemas en el sistema de semaforización, en la iluminación y en el abastecimiento del trolebús.

Frente a esta realidad se tuvo una demanda creciente de la población canalizada por los medios de comunicación, las encuestas de opinión y los grupos sociales vinculados al transporte. Estas demandas se dirigieron hacia el Municipio de Quito y hacia su máxima autoridad: el alcalde. De allí que su salida oportuna e inmediata ha significado su visibilización en el escenario de la opinión pública y la legitimidad de su autoridad; lo cual es bueno pero también lo hace blanco de lo que ocurra.

Por eso la propuesta del “pico y placa” tendría que ser analizada profundamente no solo en el ámbito sectorial del tránsito y el transporte, si no también –por ejemplo- en lo económico, que según la Cámara de Comercio de Bogotá, la medida en esta ciudad significó una reducción económica del 16%; y en lo político, la presidenta Bachelet - cuando estableció el sistema Transantiago- perdió el 11 por ciento de apoyo.

Pero también sería bueno conocer lo que significa en el propio ámbito de la movilidad. El parque automotor de Quito es de 415 mil vehículos y crece al 9% al año. De estos dos datos se desprenden dos elementos ineludibles: por un lado, que si bien el actual problema del transporte de Quito es importante, lo peor estaría por venir, porque en el 2025 se tendría el triple de vehículos. Esto significa, de manera ineludible, la necesidad de tomar medidas preventivas para que el parque automotor no crezca como lo está haciendo (ver, por ejemplo, propuestas en Singapur donde se establecen cupos anuales).

Y, por otro lado, que la medida restrictiva se neutralizaría en los dos años siguientes si se mantiene el ritmo de crecimiento actual. En la ciudad de San Pablo se demoró tres años en llegar al nivel en que comenzó. En Bogotá se inició con una restricción horaria que ha sido incrementada en dos ocasiones; primero, por dos horas y el año pasado por casi todo el día (6 a 20 hrs); también se empezó con la disminución del 20 por ciento de vehículos y ahora está en el 40 por ciento. ¿Que quiere decir esto? Que la medida tiene impactos positivos en el corto plazo (dos años) y que luego se neutraliza, que en el camino se requieren más restricciones de tiempo y de vehículos, y que es irreversible.

Si la propuesta tiene estos problemas ¿Por que no experimentar algunas medidas complementarias? Por ejemplo: porqué no pensar en instrumentos vinculados al uso del espacio como: peajes urbanos, modificación de la ordenanza que establece la relación entre vivienda y estacionamientos, cambio del impuesto al rodaje y el establecimientos de la sobre tasa de la gasolina, entre otras, que incluso producirían recursos al municipio para las medidas complementarias.

En definitiva: es más conveniente la economía (impuesto, peajes, aranceles) que la policía (control); así como también es más eficiente el manejo del espacio (peajes) que el del tiempo (pico y placa). En todo caso: ¿Porque no hacer una política mixta de economía y policía y del tiempo y el espacio?