

## Una semana de Pico y Placa

Ha concluido la primera semana de aplicación de la restricción vehicular denominada “pico y placa” en la ciudad de Quito y con ello se pueden empezar a realizar algunas evaluaciones, aunque todavía preliminares. Como punto de partida general se puede decir que los resultados iniciales se presentan satisfactorios y positivos en muchos campos.

Quizás el más importante tenga que ver desde la perspectiva cualitativa. En esa línea se debe remarcar que la ciudadanía quiteña si colabora y participa de las políticas públicas; muestra de ello son las sanciones aplicadas a las personas que no sabían, no lograron organizarse o simplemente decidieron correr el riesgo de una sanción. El número de castigados es absolutamente marginal (promedio diario de 150) respecto de la cantidad de vehículos que salen de circulación cada día (alrededor de 70 mil).

En esa misma línea, hay que decir que muchas políticas urbanas no requieren de grandes inversiones económicas para realizarse. Este es el caso del “pico y placa”, que se ejecuta con relativamente pocos recursos económicos y que tiene probablemente el impacto social más alto de cualquier medida que se haya aplicado en Quito a lo largo de su historia. Las construcciones de una vía, de un paso a desnivel o de un túnel –por poner ejemplos en el ámbito de la vialidad- tienen costos más altos e impactos sociales más reducidos que la medida señalada.

También se deberá evaluar al final del día el sentido de construir ciudadanía a partir de este tipo de políticas. El conjunto de la población construye sus propias estrategias de movilidad frente a la restricción, lo cual significa no solo la potenciación del contacto social sino también la construcción de imaginarios de la ciudad a partir de los mapas y senderos mentales que se construyeron. Desde el lunes la ciudad empezó a consumirse y, por tanto, a producirse, de manera distinta

Sin duda que el Pico y placa no solo que impactó a los propietarios de los vehículos sino también al conjunto de la sociedad local de la ciudad. Primero la expectativa generada por estrategia de comunicación, la difusión por los medios y el comentario ciudadano se regó socialmente. Segundo, la aplicación de la medida produjo un “repensar” la ciudad no solo de las personas que usan el transporte privado sino también el transporte público

Desde lo cuantitativo hay que decir que el transporte se ha hecho más rápido, tanto que se podría decir que mejoró la velocidad de la ciudad. Las largas colas de vehículos en los principales ejes viales de la ciudad disminuyen significativamente y probablemente la tasa de ocupación vehicular aumentó

Lo que queda hacia el futuro son dos ámbitos de actuación según el plazo de las mismas: por un lado, a corto plazo, corregir y consolidar la medida con un conjunto de políticas como: semaforización, estacionamientos públicos y privados, reformas geométricas y mejora del sistema de buses, entre otros. Y por otro lado, a mediano y largo plazo, atacar el problema del incremento sostenido del parque automotor para no estar en la misma situación que se estuvo antes de la aplicación de la medida.