



NOTICIAS ▾

OPINIÓN

ECONOMÍA

DEPORTES

ENTRETENIMIENTO

VIVIR

TECNOLOGÍA

BLOGS

TOMA LA PALABRA ▾



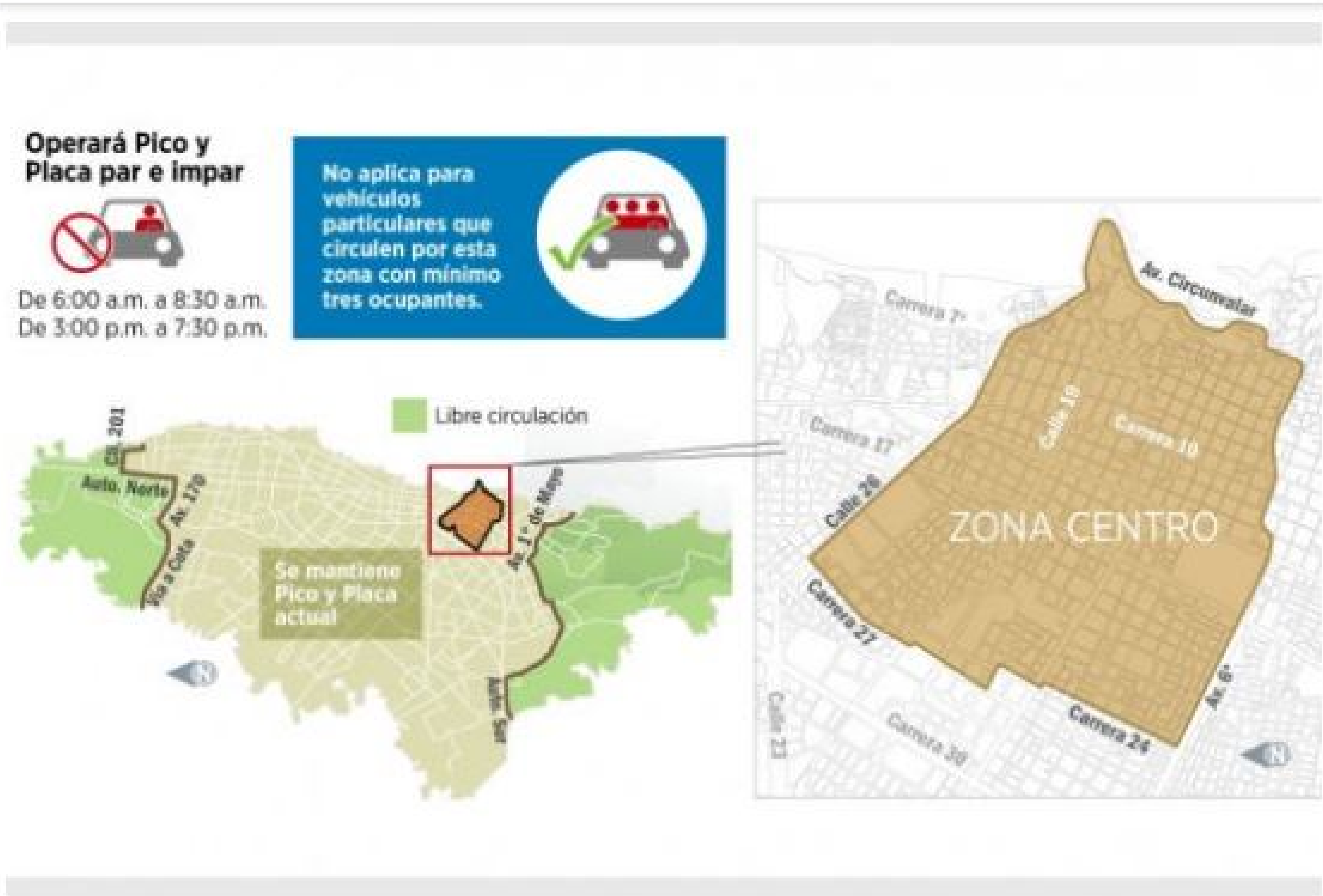
BOGOTÁ 3 MAYO 2014 - 8:35 AM

Se levanta la restricción para carros con mínimo tres personas

## Pico y Placa en el Centro, un plan piloto

En medio de críticas de inoperancia y falta de información, ayer empezó a regir la medida que intenta incentivar el uso compartido del carro.

Por: Redacción Bogotá



Desde ayer, dentro de un perímetro del Centro de la capital, pueden transitar vehículos con tres ocupantes o más sin ninguna restricción de Pico y Placa. La medida, que ha sido calificada de absurda o inoperante por algunos, es realmente el plan piloto de una estrategia más ambiciosa de la Alcaldía: incentivar el uso compartido del carro en toda la ciudad, como nueva fórmula para aliviar en algo el congestionado tráfico vehicular, que nada lo ha podido resolver.

Así lo reconoció, en diálogo con El Espectador, el asesor de la Secretaría de Movilidad del Distrito, William Pedraza, quien señaló que esperan que luego de un monitoreo del tráfico de este perímetro se ponga en práctica en otros corredores de la ciudad, en el segundo semestre de 2014, empezando por los que comunican el sur con el centro.

Por lo pronto, esta modificación “excepcional” a la medida del Pico y Placa, como lo denomina Movilidad, contempla un perímetro que comprende la avenida Circunvalar y la carrera 27, entre avenida Comuneros (o calle 6a) y la calle 26. Una pequeña zona que para algunos analistas no tendrá impacto en la movilidad de la capital. Para José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio (OLMT) de la Universidad Nacional, la estrategia “puede ser bien intencionada pero no es práctica”. Esto, piensa Rojas, producto de la falta de información y pedagogía que se ha hecho sobre esta medida, y sin tener en cuenta que su puesta en marcha requiere presupuestos que no se cumplen en la cotidianidad de los bogotanos. Por ejemplo, “una persona necesitaría definir con mucha anterioridad su trayecto con al menos dos pasajeros más, en un sector donde los trancones son grandes y la gente prefiere caminar”.

Rojas cree, además, que debe ser una campaña que debe partir del ejemplo, teniendo en cuenta que en el centro están las entidades del Distrito: “Me gustaría ver al alcalde Gustavo Petro compartiendo el carro con el Secretario de Movilidad y el de Cultura, Recreación y Deporte”. Para Juan Carlos Bocarejo, director del Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional de la Universidad de los Andes, el Pico y Placa del centro es confuso, aunque busca un efecto positivo para la movilidad como “la cultura ciudadana de compartir el carro”. Aun así cree que la medida podría generar un “ligero aumento de la congestión”, porque habrá más carros en el centro, que antes.

En el fondo, la discusión es mucho más compleja, como lo reconoce Bocarejo. Encontrarle una solución a la caótica movilidad, ya no puede venir de seguir “escudriñando las migajas de una política como la del Pico y Placa, que está agotada, acabada como solución al aumento de los vehículos”.

La realidad es que hay casi 1'700.000 carros en la capital y que muy poco ha servido el Pico y Placa, y las modificaciones que le hace la administración de turno. Según la Secretaría de Movilidad, entre 2002 y 2013 el parque automotor bogotano pasó de 590.939 a 1'652.637 vehículos. Un crecimiento de 179,7%. Mientras que las motocicletas, sin restricción de circulación, aumentaron de 111.626 unidades a 333.188 entre 2007 y 2012, un 198%.

Muchos entendieron que la forma de evadir la restricción fue comprar un segundo vehículo. Quizás por eso el llamado de la representante por Bogotá, Ángela María Robledo, es pertinente. La solución al caos de movilidad en la ciudad no necesita más “pañitos de agua tibia”, necesita cambios profundos, de pedagogía y cultura ciudadana, así como de mejoramiento del servicio público de transporte, su seguridad, y vías de acceso.