

# Menos pico y placa para norte y centro

En pocos días se anunciará un nuevo cambio para la restricción vehicular en Bogotá. **Estudio sugiere cobro de 5.500 pesos por ingreso a ciertas zonas.**

A dos semanas de que se cumpla un año de la implementación del actual pico y placa en la capital del país

**Movilidad** —por horas y por matrículas pares e impares—, la Secretaría de Movilidad se prepara para nuevos cambios que le apuntan a reducir la restricción gradualmente en el norte y centro de la ciudad.

Según el titular de ese despacho, Rafael Rodríguez, se trata de eliminar la medida en aquellos sectores donde no existe tanta congestión ni demanda de vehículos. “Para tranquilidad de los bogotanos, el horario seguirá igual. La idea es que lentamente eliminemos el pico y placa en donde no se necesite”, explicó.

Estas dos zonas —la primera, desde la calle 170 hacia el norte y desde el cerro de La Conejera hacia la carrera 7a.; y la segunda, en pleno centro— se sumarían a la que ya existe en el sur de la ciudad, donde los carros circulan libremente durante todo el día.

En el caso del centro, sin embargo, habría una modalidad diferente: los vehículos podrían desplazarse sin importar la placa, con la condi-



ción de que lleven mínimo tres ocupantes.

Lo que está por establecerse es cuál sería el impacto en la autopista Norte, pues, según cifras de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, cada día salen del perímetro urbano un promedio de 9.500 vehículos y entran 1.870.

La otra novedad que traería la nueva medida tiene que ver con convenios que se harían con estacionamien-

El 3 de julio del año pasado se eliminó la restricción en el sur de la ciudad. Rodrigo Sepulveda / EL TIEMPO

tos en la entrada del norte de Bogotá, para que quienes lleguen de municipios vecinos dejen sus carros y se movilicen en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) hasta Los Héroes (avenida Caracas con 80).

Con los nuevos cambios, la Administración busca avanzar hacia el desmonte gradual del pico y placa, una de las promesas de campaña del alcalde Gustavo Petro.

No obstante, los expertos señalan que la restricción no debe desaparecer sin antes avanzar en otros frentes, para que la movilidad no colapse. José Stalin Rojas, del Observatorio de Movilidad de la U. Nacional, dijo que para eliminar la medida “falta implementar todo el SITP, hacer las obras pendientes, avanzar con el reparcheo de las vías y recuperar la cultura ciudadana, que esta y las administraciones anteriores desbarataron”.

El excandidato a la Alcaldía Carlos Guevara, del movimiento político Mira, dijo: “El pico y placa es una medida que está llegando a su límite, y prueba de ello son el aumento del parque automotor, la pérdida de competitividad, el aumento en los

“Para tranquilidad de todos los bogotanos, el horario del pico y placa seguirá igual”.

Rafael Rodríguez  
SECRETARIO DE MOVILIDAD

“Antes de eliminar la medida, falta hacer obras y recuperar la cultura ciudadana”.

José Stalin Rojas  
UNIVERSIDAD NACIONAL

tiempos de viaje y el deterioro de la calidad de vida”.

## Una medida alternativa

A su turno, los ciudadanos que a diario utilizan las vías de la ciudad temen que las mismas colapsen con tantos vehículos en circulación. Así lo revela un estudio conocido por EL TIEMPO y realizado por CPG Consultants Ltd., firma de Singapur que asesora al Distrito en estas materias.

La percepción de la gente es que conducir en las horas valle (entre las 8:30 a.m. y las 3 p.m.), cuando no rige la medida, se ha convertido en una pesadilla. Así mismo, mientras que en las horas pico de la mañana hay hasta 61.000 vehículos en las calles, en las horas valle hay 80.000, en avenidas como la carrera 68 a la altura de la calle 26 y en la calle 127 con 45.

El mismo documento sugiere la implementación de los cobros por congestión, una medida con la que se espera reemplazar el pico y placa hacia el futuro (lea el recuadro), pues su efecto se agotó y estimuló la compra del segundo carro.

Según el estudio en mención, desde que se modificó la medida, en julio del 2012, solo el 50 por ciento de los carros de Bogotá circula en las vías durante el horario de la restricción (de 6 a.m. a 8:30 p.m. y de 3 p.m. a 7:30 p.m.), lo que reduce la congestión en un 27 por ciento.

No obstante, para Guevara “el Alcalde no puede tomar una decisión a la ligera de pasar de una política no fiscal (pico y placa) a una política fiscal (tasas por congestión), dado que implica poner nuevamente en los hombros de los ciudadanos el costo de la pésima planeación, falta de gobernabilidad y los problemas de corrupción en obras de infraestructura”.

