

60 por ciento apoya que el pico y placa sea todo el día

Por: REDACCIÓN BOGOTÁ | 8:10 p.m. | 30 de Marzo del 2014



El 60 por ciento de bogotanos prefiere que la medida sea todo el día.

Foto: Archivo / EL TIEMPO

Alcalde (e) Rafael Pardo dijo que la decisión no está tomada y que el miércoles anunciará cambios.

Si el alcalde (e) Rafael Pardo se ciñe a los resultados de la encuesta hecha la semana pasada por la Secretaría de Movilidad, para saber si los bogotanos quieren volver al pico y placa de todo el día, ese sería el anuncio, este miércoles.

Así lo dio a entender el propio Pardo este fin de semana cuando anticipó que el 60 por ciento de 9.000 personas encuestadas la semana pasada prefiere que así sea. (Vea la infografía: 'Pico y placa' para mejorar la movilidad en Bogotá).

Aunque el mandatario no lo confirmó, sí dijo que, de confirmarse el cambio, la etapa pedagógica se haría en Semana Santa, para imponer sanciones desde el 14 de abril. "La medida no está definida. Queremos dar a conocer los estudios y las decisiones, pero debe quedar claro que será temporal", señaló Pardo, que también anunció que el miércoles estará listo el proyecto de cobros por congestión que presentarán al Concejo. (Lea también: [¿Solo 'pico y placa' para mejorar la movilidad?](#)).

La postura de los expertos en movilidad es unánime: **los cambios en el pico y placa no son solución de largo plazo para el caos de movilidad en la ciudad.**

Pero el director de Fenalco Bogotá, Juan Esteban Orrego, afirmó que volver a la medida, tal y como la implementó Samuel Moreno en su gobierno, podría beneficiar solo a los taxistas, que tienen pocos pasajeros en las horas valle (de 8:30 a. m. a 3 p. m.), pues los conductores usan sus carros en ese periodo. (Lea también: [El miércoles se decidiría si habrá Pico y Placa todo el día](#)).

"Lo importante es que la restricción sea de corto plazo y no definitiva", dijo el directivo, que hizo un llamado a autoridades para hacer un plan integral.

TM y el SITP, a medias

Lo que se busca con las modificaciones del pico y placa es desestimular el uso del carro particular. Para esto, los ciudadanos deben encontrar en el transporte público la alternativa para desplazarse; de lo contrario, aumentará la compra de un segundo vehículo o de una moto.

A José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, le preocupa el incremento de pasajeros en TransMilenio (TM), ahora que está al límite de su capacidad.

Aunque ya se sincronizaron los semáforos en 70 intersecciones para priorizar los articulados, medidas de fondo como la ampliación de estaciones y la conexión de troncales tardarán en llegar.

"Los usuarios deberán ser pacientes y acudir a la cultura ciudadana para no repetir las escenas de bloqueos por las dificultades en el servicio", explicó Rojas.

La alternativa es el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), pero las dificultades de los usuarios para entender las rutas y la ausencia de servicios en algunas zonas de la ciudad les impiden a muchos usarlo.

"Estamos revisando, zona por zona, los cronogramas de la implementación del SITP, que apenas va en el 42 por ciento", dijo Pardo.

Pero en este frente afrontará la crisis financiera de Coobús y Egobus, operadores privados que tienen a su cargo el 40 por ciento de las rutas, si el dinero para continuar con la compra y actualización de la flota de buses que se requiere.

Pagar por congestionar

Ninguna política de movilidad que implique cobros distintos al impuesto de rodamiento o la sobretasa a la gasolina es popular. Pero mecanismos como esos han probado ser más efectivos que el pico y placa, porque en lugar de prohibir el uso del vehículo particular, los conductores pueden elegir si pagan más o no por congestionar o por estacionar en las vías.

El Distrito ya tiene los resultados de dos estudios de un modelo de cobros por congestión (uno de CPG Consultores, una firma de Singapur, y otro de las firmas Posse Herrera, Inverlink y Steer Davies). **Ahí se sugiere implantarlos entre las calles 72 y 116 y entre la Autonorte y el borde oriental.**

Para poner la medida en práctica, el Ministerio de Transporte debe regularla y el Concejo de Bogotá, aprobarla. En este sentido, Pardo aseguró que el Distrito tendrá listo el proyecto de acuerdo este miércoles.

Otra medida que reduciría el uso del carro es el cobro por parqueo en vía.

Pese a que en septiembre del 2012 se abrió el proceso de licitación para

cobrar en vías locales e intermedias aledañas a las calles 72 y 100, en

Usaquén, Chapinero, centro histórico, el Centro Internacional y los barrios

Restrepo y Santander, el proyecto no salió adelante y el Distrito no ha

vuelto a referirse al tema.

REDACCIÓN BOGOTÁ