Pico y Placa, ¿alguna vez ha funcionado?

12/09/2019

El tráfico en el Perú afecta a cada vez más personas. Movilizarse en las ciudades más grandes del país, en especial en Lima, es un problema que se hace más grave con el paso de los años. El tráfico, además, tiene efectos negativos ampliamente comprobados sobre la salud pública, el medio ambiente, la economía familiar y el presupuesto estatal. Como medida para intentar frenar este mal, a mediados de este año se implementaron restricciones vehiculares bajo el nombre de “Pico y Placa” en las principales avenidas de Lima y con la denominación de “Plaqueo” en el centro histórico de Arequipa.

Esta medida consiste en restringir el paso de vehículos particulares en ciertas zonas y horarios según el último dígito de su placa para disminuir el tráfico y la contaminación ambiental. Varios lugares alrededor del mundo han implementado esta medida, pero en América Latina son especialmente populares. Santiago de Chile, Ciudad de México, São Paulo, Bogotá, Medellín y Quito, son algunas ciudades con

ejemplos de diversas modalidades del *Pico y Placa*. Sin embargo, en todos los casos, los resultados no han sido los esperados ni en reducción del tráfico ni en la disminución de la contaminación ambiental de manera sostenida.

Varios estudios han analizado los efectos de esta medida y la mayoría coincide en que el impacto inicial del *Pico y Placa* es positivo, pero este disminuye con el tiempo. Aunque no hay un claro consenso sobre las causas, los indicios apuntan a que las personas poco a poco se acostumbran al sistema y lo evaden generando que el tráfico se desplace a otras avenidas u otros horarios. Además, también es probable que la fiscalización de la medida por parte de las autoridades sea cada vez menor mientras más tiempo pasa.

Una de las razones más comentadas en la opinión pública por la que esta medida no tendría éxito es que los hogares comprarían un segundo vehículo. Sin embargo, estudios más recientes explican que muy pocas personas pueden asumir el costo que implica tener un segundo carro. En su lugar es más fácil desplazarse por las zonas en las que no hay *Pico y Placa* o cambiar de horario para no verse afectado. En cualquier caso, solo toma algo tiempo para que los conductores se adapten y los resultados iniciales de desvanezcan.

A pesar de las distintas características que tiene el *Plaqueo* de Arequipa y el *Pico y Placa* de Lima, sus símiles en la región indican que están destinados a fracasar. Dada esta situación, entonces, ¿qué alternativas son efectivas para reducir el tráfico? Diversas investigaciones coinciden en que la mejor medida son los peajes al tráfico, lo cual implica, en términos prácticos, que un auto particular tendría pagar para conducir en una vía congestionada. Sin embargo, esta medida es rápidamente rechazada por su inviabilidad política. En su lugar, la respuesta se encuentra en el transporte público, el modo más eficiente en el uso de las vías públicas para la movilidad urbana.

Las iniciativas que incentivan el uso del transporte público o la pequeña movilidad como las bicicletas tienen un gran impacto en reducir el tráfico y la contaminación ambiental. En el caso del transporte público, no solo la mejora en su calidad, ordenamiento y capacidad tienen efectos importantes, sino sobre todo asegurar un menor tiempo de viaje. Los carriles o avenidas exclusivas para transporte público han demostrado ser muy efectivos en la disminución del tráfico. En el caso del de las bicicletas, la principal herramienta para fomentar su uso son las ciclovías segregadas o peatonalización de calles. La existencia de una infraestructura segura permite que los ciclistas inexpertos usen por primera vez ese medio de transporte sin miedo de sufrir un accidente.

Sin embargo, más allá de las propuestas que han tenido mejores resultados, no hay receta mágica para eliminar el tráfico. Las ciudades tienen una capacidad limitada de espacio para los vehículos y mientras el parque automotor siga creciendo también lo hará el tráfico. Es un problema que tomará bastante tiempo en resolverse y solo lo hará si las autoridades apuestan por un sistema de transporte sostenible y eficiente en el uso del suelo. Mientras tanto, las decisiones en esta materia deben asegurar que aquellos que menos contribuyen al tráfico sean los que menos lo sufran.

Para más detalle se pueden consultar los siguientes estudios:

Sobre el impacto del *Pico y Placa*:

- Bonilla (2019) The More Stringent, the Better? Rationing Car Use in Bogotá with Moderate and Drastic Restrictions
- Cantillo y Ortúzar (2014) Restricting the use of cars by license plate numbers: A misguided urban transport policy
- Carrillo, Malik y Yoo (2016) Driving restrictions that work? Quito’s Pico y Placa Program

- Guerra y Millard (2017) Getting around a license-plate ban: Behavioral responses to Mexico City’s driving restriction
- Nie (2017) Why is license plate rationing not a good transport policy?
- Zhang, Lin y Umanskaya (2017) The effects of license plate-based driving restrictions on air quality: Theory and empirical evidence

Sobre las alternativas más efectivas para reducir el tráfico:

- Bull (2003) Congestión de tránsito: El problema y cómo enfrentarlo
- Fuller et al. (2012). The impact of public transportation strikes on use of a bicycle share program in London: interrupted time series design
- González, Posada y Sánchez (2012) The need for congestion pricing in Medellin: An economic perspective
- Hidalgo et al. (2013) TransMilenio BRT system in Bogota, high performance and positive impact – Main results of an ex-post evaluation
- Mahendra (2008) Vehicle Restrictions in Four Latin American Cities: Is Congestion Pricing Possible?
- Pucher, Dill y Handy (2010) Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review
- Ramos et al. (2017) From restricting the use of cars by license plate numbers to congestion charging: Analysis for Medellin, Colombia.
- Santos, Behrendt y Teytelboym (2010) Part II: Policy instruments for sustainable road transport