

PICO Y PLATA, ¿LA SOLUCIÓN EN BOGOTÁ?

Pronunciamiento No. 9 del Tanque de Pensamiento AICentro

- *La Alcaldía de Bogotá anunció una nueva medida para la movilidad en la ciudad: los propietarios de vehículos pueden ser eximidos del Pico y Placa si pagan al distrito 4 millones de pesos al año.*
- *Desde el Tanque de Pensamiento Al Centro analizamos los diferentes impactos de la medida y la inconveniencia para la ciudad.*
- *A partir del mes de enero de 2020, solamente el ciudadano que pague 4 millones de pesos, podrá transitar sin restricción de pico y placa, una medida que consideramos **elitista e inequitativa** pues solamente las personas de altos ingresos podrán beneficiarse.*
- *El impacto positivo de la medida sería muy limitado, no solo porque no habrá una disminución del tráfico, sino porque existe un riesgo real de que la congestión empeore tras su implementación debido el enorme reto que implica ejercer control. ¿Qué tan efectiva será la policía? ¿Cómo se distinguirá a los carros exentos? ¿Cuánto le tomará a algún “emprendedor” falsificar el distintivo como ya sucedió en 1998 con las calcomanías?*
- *El caso comprobado en la ciudad de Cali, hace pensar que no se lograría el recaudo esperado para financiar el sistema de transporte público. ¿Qué se hará con lo recaudado? ¿Será mayor el bien que el daño?*
- *La situación ambiental de la ciudad podría empeorar debido al alto flujo de vehículos que transitarán en horas pico, afectando la calidad de vida de los ciudadanos.*
- *La opción sería el cobro por congestión: el objetivo de los impuestos pigouvianos es internalizar las externalidades del uso de un bien (o servicio) público. Como cada carro que circula exacerba la congestión, el cobro debe aplicarse a todos.*

El anuncio que hizo el pasado 30 de Octubre, el gobierno saliente de Enrique Peñalosa causó conmoción y polémica entre los bogotanos: la expedición del decreto que contempla que los propietarios de vehículos pueden estar exentos del pico y placa siempre y cuando paguen al distrito 4,2 millones de pesos al año. **Desde AICentro analizamos los impactos, ventajas y desventajas que tendría la medida.**

Si bien esta decisión no es sorprendente, pues ya estaba anunciada desde el inicio de la administración Peñalosa, y fue aprobada por el Concejo de Bogotá cuando se adoptó el Plan de Desarrollo, ahora parece una realidad y se espera su reglamentación mediante decreto. Esta no es una medida nueva en el país. En Cali, ya se implementó desde el 2017 sin grandes resultados porque no logró disminuir la congestión, ni obtuvo el recaudo esperado, donde solo 1.600 propietarios de vehículos se han sumado a la medida.

Con el 'pico y plata', como es bautizado por el Tanque de Pensamiento AlCentro, la Alcaldía pretende desincentivar el uso de un segundo carro y a su vez generar nuevos ingresos para Bogotá.

Al respecto, el Secretario de Movilidad Juan Pablo Bocarejo expresó en medios de comunicación que el distrito contempla que de los 1,8 millones de vehículos particulares matriculados al menos 50.000 estarían dispuestos a pagar para evitar la restricción del pico y placa. Además, mencionó que para el primer año de recaudo esperan obtener 177.000 millones de pesos y que en 5 años esperan recaudar 460.000 millones de pesos. La pregunta es, **¿será posible que Bogotá si logre el recaudo esperado a diferencia de Cali?**

Otro de los aspectos que ha sido debatido es la situación de los carros blindados, que hasta antes del anunciado decreto, se mantenían al margen del pico y placa. Al menos 15.000 vehículos blindados, a excepción de los que pertenecen a la UNP, tendrían la misma condición de los carros particulares y podrían pagar para evitar el pico y placa.

La decisión ha generado un sinsabor entre quienes la ven como una norma elitista y desigual que solo beneficia a un selecto grupo (quedando relegado un número de personas que no tienen capacidad de pago y que deberán continuar con la restricción), con relación a quienes la defienden argumentando un beneficio financiero para la ciudad. No obstante, consideramos improbable que se logre lo estimado.

Adicionalmente, el control de las autoridades es un tema que no es suficientemente robusto, ya que no contempla el uso de un distintivo en el automóvil (como una calcomanía), ni el uso de un carnet particular. A juicio de la Secretaría de Movilidad, el control se hará directamente por los policías de tránsito que tendrán la posibilidad de parar los vehículos de manera aleatoria para chequear la matrícula y corroborar si efectivamente cumple con la norma. Esto, sin duda, ocasionaría demoras y más congestión, además de tener en cuenta que no hay la fuerza pública suficiente para estar al tanto del cumplimiento de los 900 mil vehículos que tienen que detenerse en el horario establecido por el pico y placa.

Es incierta la repercusión que tendría el medio ambiente con la implementación de la medida. **En horas pico serán mas vehículos transitando y con ello, debería analizarse el posible incremento de la contaminación.**

Desde el Tanque de Pensamiento Al Centro consideramos que la medida de restricción de pico y placa a cambio de pago es inadecuada, ineficiente e inequitativa porque defiende los intereses de unos pocos. **Proponemos que la solución viable es el cobro por congestión, anteriormente explicada en este documento.**

Sebastián Pérez, director de Mercado Inmobiliario de AlCentro: “el impacto de la medida será muy limitado para disminuir el tráfico y aumentar el recaudo para financiar mejoras al sistema de transporte público. Es el momento para que Bogotá enfrente el problema de congestión vehicular como un problema de supervivencia y no sólo como un asunto de conveniencia. Nuestra ciudad está fallando en cumplir su función más básica, de conectar personas y recursos sin entrar en un estado de parálisis irremediable”.

Juan Pablo Duarte, director de Infraestructura del Tanque de Pensamiento AlCentro duda de la eficacia de la medida. “Existe un riesgo real de que la congestión empeore tras su implementación debido el enorme reto que implica ejercer comando y control. La verificación del cumplimiento agrega una tarea más a una Policía de Transito desbordada en su capacidad operativa. Con certeza, algunos conductores decidirán arriesgarse a ser sancionados tras notar que la probabilidad de ser capturados es baja”.

Para Diana Pérez, directora de Empresa, Industria y Competitividad del Tanque de Pensamiento AlCentro, “Según el Secretario de Movilidad, el blindaje es un “lujo” para evitar el pico y placa, sin embargo, para algunos se trata de una necesidad que responde a una evaluación de riesgo a la vida, seguridad e integridad, ante la SuperVigilancia y Seguridad. Quien obtenga ese permiso, debe pagar una suma cercana a los 50 millones de pesos por un blindaje de protección nivel 3. ¿Será un lujo la autoprotección?”.

Juan Pablo Caicedo, director de Transporte y Asuntos Urbanos de AlCentro: Juan Pablo Caicedo, director de Transporte y Asuntos Urbanos de AlCentro: “Es un buen paso para generar conciencia en los ciudadanos del impacto y los costos que absorbe Bogotá con el uso del automóvil y sobre la necesidad de retribuirle directamente al sistema por ese uso. También apunta en la dirección correcta la intención del Distrito de buscar oportunidades de recaudo que permitan que la ciudad cuente con más y mejor transporte público”.

Bogotá D.C., martes 05 de noviembre de 2019 | @TanqueAlCentro