

# Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Alejandro Vera y Nelson Vera

Julio 7 de 2016

## Movilidad, contaminación ambiental y “Pico y Placa”

El tema de contaminación ambiental por congestión vehicular ha adquirido dimensiones globales. De hecho, se han generado múltiples episodios de emergencias ambientales, donde cabe destacar: i) el caso de Milán-Roma a finales de 2015, debiendo implementar días peatonales y endurecimientos de sus esquemas de “Pico y Placa”, donde los niveles de *smog* llegaron a récords en el rango 80-101 micro-gramos/M<sup>3</sup>, considerando la OMS +80 como muy nocivo para la salud; y ii) el caso de París, donde los registros llegaron a 180 micro-gramos/M<sup>3</sup>, llevándolos a establecer vías peatonales de un domingo al mes, incluyendo los Campos Elíseos. Nótese cómo esto ocurre incluso en países con favorables dotaciones de infraestructura de transporte, incluyendo metros, trenes eléctricos y buses masivos a gas.

Lo anterior implica que la dotación de buena infraestructura (de la cual carecemos en forma grave en Bogotá) podría no ser suficiente para solucionar estos problemas de congestión vehicular-polución. Como si fuera poco, las velocidades de desplazamiento en las grandes urbes bordean los 15-20km/h en horas pico, cayendo de niveles que eran del doble una década atrás.

Estos problemas de congestión-contaminación han escalado con particular vehemencia en América Latina, incluyendo Santiago de Chile y Ciudad de México, ambos con relativa diversificación de sus sistemas de transporte (metros y buses-masivos). En Santiago, la contaminación llegó repetidamente a picos críticos de *smog* durante 2015 (170 micro-gramos/M<sup>3</sup>, aunque

con partículas de menor tamaño), fenómeno agravado por la “inversión térmica” que produce la cuenca del río Maipo. En Ciudad de México, la saturación de automóviles ha llegado a casi 5 millones de unidades, elevando la contaminación a récords de 150 micro-gramos/M<sup>3</sup> en los inicios de 2016. Esto último requirió medidas como el llamado “repica” en sus esquemas de “Pico y Placa” (conocido como “Hoy No Circula”), implicando días adicionales de restricción vehicular contingentes a los niveles de contaminación.

En el caso de Bogotá, se han logrado reducir marginalmente los niveles de contaminación hacia promedios de 45-50 micro-gramos/M<sup>3</sup> actualmente (vs. niveles de 70 tres años atrás), gracias a haber forzado la salida de vehículos viejos altamente contaminantes (pero todavía se ven varios por allí como verdaderas “chimeneas” que ninguna autoridad detiene). Las ganancias descontaminantes hubieran podido ser más tempranas y más profundas si la torpe Administración Petro hubiera implementado a tiempo las expansiones de la Avenida-Longitudinal de Occidente (ALO), la ampliación de la Autopista Norte y el “sueño” de la habilitación de las llamadas autopistas urbanas (implementando los peajes electrónicos). Actualmente, hasta el Transmilenio ha colapsado, al moverse a paupérrimas velocidades de 15-20km/h (vs. velocidades de diseño cercanas a 40km/h). Si bien su volumen llega actualmente a cerca de 2 millones de pasajeros/día, la lentitud de desplazamiento genera más contaminación (por tiempos perdidos) y menor productividad de la masa que no llega a tiempo a sus puestos de trabajo.

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Alejandro Vera y Nelson Vera

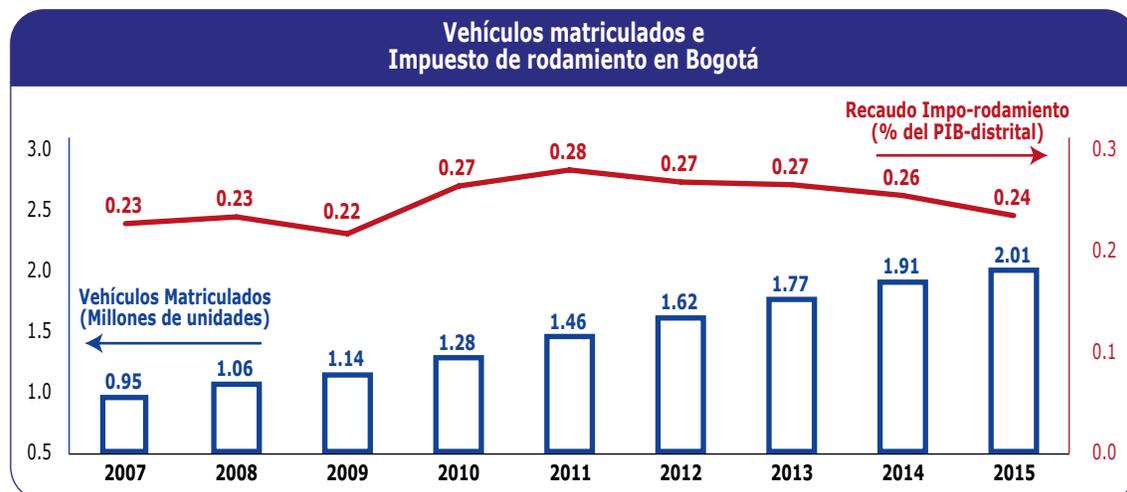
Además de acelerar la dotación de vías más expeditas, cabe refinar el esquema de “Pico y Placa” para aquellos vehículos que no han sido matriculados en Bogotá, pero que en realidad “viven contaminando nuestra ciudad” sin pagarle nada a ella. Recordemos que la primera Administración Peñalosa (1998-2000) había dado la gabela de media hora de extensión de no “Pico y Placa” para los matriculados en Bogotá. Posteriormente, se comió el error de ampliar el “Pico y Placa” para cubrir todo el día (6am-8pm), de manera uniforme estuvieran o no matriculados en Bogotá, bajo Samuel Moreno (2008-2011). Desoyendo las advertencias de que ocurriría lo mismo que en México, nuestro parque automotor se expandió con la mayor permanencia de vehículos obsoletos y contaminantes. La Administración Petro (2012-2015) regresó al esquema de inmovilización parcial durante el día, pero el daño ya estaba hecho.

Ahora Bogotá tiene el triple problema de lentitud en el desplazamiento, alta contaminación y abundancia de vehículos que pagan sus impuestos fuera de Bogotá, pero contaminan en nuestra ciudad. Se estima que los vehículos matriculados en Bogotá bordean los 2 millones (casi doblando su cifra en el último quinquenio), ver gráfico adjunto. Ello incluye cerca de 500.000 motocicletas, implicando elevada accidentalidad, ver *Comentario Económico del Día* junio 7 de 2016. Aun si suponemos que el 80% de esos vehículos (cerca de 1.6 millones) transitan diariamente por la ciudad (descontando aquellos

“parqueados por Pico y Placa” y los que salen de Bogotá), estimamos que existen unos 200.000 vehículos provenientes de municipios aledaños, llevando nuevamente la cifra de circulación a un total de 2 millones de vehículos/día en Bogotá.

En opinión de Anif, la solución a este complicado problema de congestión-polución en Bogotá pasa por acciones múltiples, así: i) mayores controles ambientales sobre el parque automotor, focalizándose en los buses-camiones “chimenea” que campean impunes por la ciudad; ii) agilización de las obras referidas a “vías circunvalares” que eviten el ingreso de vehículos que en realidad no deberían pasar por Bogotá (siguiendo el detalle del estudio aportado por la CAF hace ya unos 5 años); y iii) endurecimiento de al menos un día de restricción-adicional del “Pico y Placa” para los vehículos no matriculados en Bogotá.

Esto último, con el fin de incentivar la migración de la matrícula de dichos vehículos hacia Bogotá (donde contaminan y usan las vías), buscando incrementar los recaudos de Impo-rodamiento (actualmente estancados en niveles del 0.2% del PIB-distrital). La implementación de ello debe contemplar esquemas temporales de subsidio en el traspaso-matrícula de dichos vehículos hacia Bogotá (capturando sus recaudos en el largo plazo). En cambio, las medidas de “pagar para transitar-contaminar” lucen altamente regresivas y proclives a problemas de implementación-control.



Fuente: cálculos Anif con base en Secretarías de Hacienda y de Movilidad Distrital de Bogotá.