



Reseña

Guía práctica. Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina

*Elaborado por Despacio e ITDP y financiado por el
Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2013*

Carlos A. Moreno¹

Los centros urbanos se desarrollan rápidamente y los desplazamientos en las ciudades en desarrollo se caracterizan por el crecimiento de la utilización del automóvil, que constituye el medio de transporte reinante. Sin embargo, existe un sentimiento y necesidad común en mejorar la movilidad cotidiana ya que la congestión constituye un problema serio en numerosas ciudades y tiende a agravarse a causa del crecimiento del tráfico. Los servicios de transporte público declinaron frente a la utilización creciente del automóvil privado, así mismo hay una disminución en los desplazamientos, principalmente de los grupos económicamente menos favorecidos. Por lo tanto, es necesaria una acción para favorecer la actividad económica y la calidad de la vida de los ciudadanos que viven y trabajan en medio urbano.

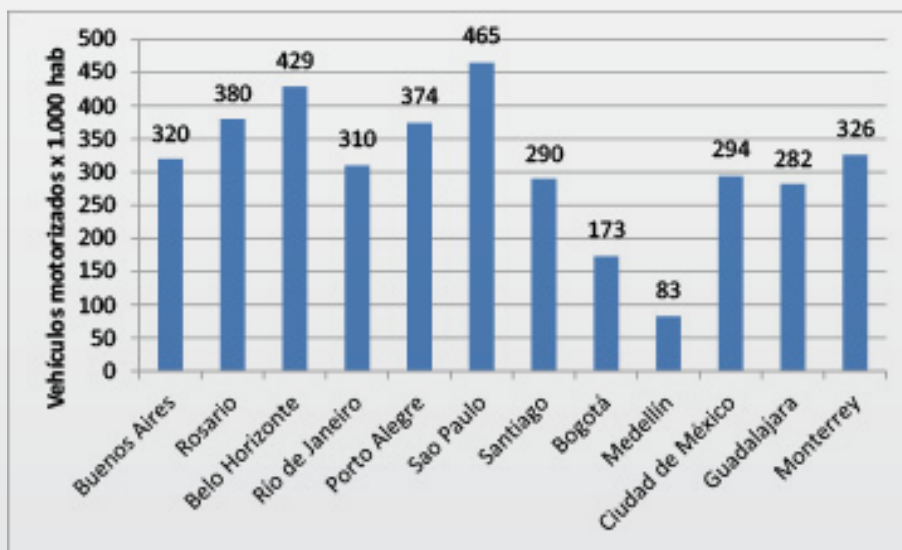
1. Carlos A. Moreno es Economista. Magíster en Urbanismo y Ordenamiento Territorial del Instituto de Urbanismo de Lyon (Universidad Lumière Lyon II) de Francia. Actualmente se desempeña como docente catedrático de la Maestría en Gestión Urbana de la Universidad Piloto de Colombia. Profesor e Investigador de la Maestría en Gestión Urbana.



El aumento constante del uso del automóvil genera un aumento en el consumo del espacio vial, así como una dispersión espacial del hábitat ya que las personas buscan un lugar de vida lejos de la ciudad donde encontrar un sitio “agradable, lejos del ruido, contaminación y tráfico” para habitar (Ver: Grafica 1). Esto contribuye al alejamiento de los comercios, de los servicios, de los lugares de trabajo y los equipamientos de ocio, causando un aumento en las necesidades de desplazamiento, en contravía de lo que se considera ideal: un desarrollo sostenible, donde las necesidades de desplazamiento y las distancias sean cada vez menores para de esta manera poder reducir el uso del automóvil e incrementar usos alternativos para desplazarse.

La contaminación generada por medios automotores particulares es sin duda un hecho que debe ser tenido en consideración en aras de desincentivar estos medios contaminantes garantizando así un aire más limpio y respirable no solo para nosotros sino también para las generaciones venideras. Igualmente la congestión que generan los vehículos que transitan por la ciudad y sus consecuencias han de ser tenidas en cuenta.

Grafica 1.
Tasa de Motorización



Fuente: BID.

Por estas razones, principalmente, es necesario pensar en métodos y formas para desincentivar estos medios de transporte no sostenibles. Si bien es cierto que existen medidas que pueden no ser bien aceptadas por los usuarios de estos medios de transporte, también es posible diseñarlas conjuntamente teniendo en cuenta las opiniones y contando con la participación tanto de entidades gubernamentales como de usuarios, buscando proyectar medidas que pueden beneficiar a la ciudad y a los usuarios.



Entre las medidas más comunes para desincentivar el uso de medios no sostenibles están las conocidas bajo el nombre de “*push and pull*” (método de la zanahoria y el garrote). Las medidas *push*, “medidas poco populares entre usuarios del automóvil, buscan fundamentalmente “alejar” a los usuarios del automóvil de ciertos comportamientos y actitudes. Mientras que las medidas *pull* están diseñadas para “atraer” a los usuarios de medios de transporte motorizados a medios de transporte sostenibles y para mantener a los usuarios ya existentes” (Cámara de Comercio de Bogotá, 2009, p. 16):

Medidas Push: políticas restrictivas sobre parqueo, peajes urbanos, impuesto a la gasolina, altos impuestos a la compra de vehículos nuevos, subsidios al transporte público, planificación de nuevas áreas construidas con restricciones al automóvil.

Medidas Pull: mejoramiento del sistema de transporte público, mejoramiento de la infraestructura para transporte público y no motorizado, incentivos para usos alternativos de transporte como la bicicleta y caminar.

Teniendo lo anterior como referente, el año pasado la Fundación Despacio y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y coordinado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) prepararon la “Guía práctica de estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina”.

El objetivo principal del documento era el de conocer la situación actual de 12 ciudades de cinco países de la región en el tema de la gestión de estacionamientos y poder dar recomendaciones y lineamientos de política para poder llevar a cabo una mejor gestión del tráfico en sus ciudades.

Mediante este trabajo, se lograron identificar algunas de las medidas en el tema de la gestión de estacionamientos en algunos países en Latino América. El documento está dividido en tres grandes temas: en el primero se hace mención a la necesidad de tomar medidas para gestionar el tráfico en las ciudades mediante políticas de estacionamiento y ejemplos de estas políticas en ciudades del mundo. La segunda parte tiene en cuenta el estado actual de Latino América en gestión de la demanda, centrándose específicamente en políticas de estacionamiento identificando los principales obstáculos de dicha política. Finalmente se señalan los obstáculos y lecciones para América Latina.

Un tema adicional que se encontró en algunas ciudades es que, aunque hay un interés claro por “aplicar medidas de gestión de la demanda”,



el poco conocimiento al respecto lleva a que se apliquen medidas contrarias a lo que significa la gestión de la demanda (el caso clásico es la construcción de estacionamientos multinivel fuera de vía para “resolver” el problema de estacionamiento en vía), y esto genera consecuencias negativas para la viabilidad de propuestas nuevas o para el cambio o restructuración de otras políticas u otros instrumentos (BID, 2013). Esta guía es una herramienta útil no solo para los tomadores de decisión que desean aplicar una de las herramientas de la gestión de la demanda, sino para cualquier persona que esté interesada en conocer más sobre las diferentes políticas y ejemplos que existen para reducción del uso indiscriminado del vehículo.

Es necesario tomar conciencia de la necesidad de implementar medidas que controlen el uso indiscriminado y muchas veces irracional del automóvil particular, el cual en ciudades latinoamericanas todavía no ha alcanzado niveles como los Estados Unidos o Europa. Si bien es cierto que las ciudades norte americanas han sido diseñadas para el automóvil (dispersión urbana), en donde los equipamientos están ubicados a grandes distancias y el uso del automóvil se vuelve casi que obligatorio.

Por el contrario, muchas ciudades europeas han tomado conciencia de la necesidad de restringir el uso del automóvil por medio de medidas de gestión de la demanda (cobros por congestión, políticas de estacionamiento, entre otras) y han tenido resultado. En Latino América todavía no se ha llegado a cifras críticas de motorización como Europa o Estados Unidos, pero ya se empieza a notar ese incremento de la compra de vehículos, y si no se toma conciencia de la necesidad de frenar esto ahora, puede que sea demasiado tarde. Es por eso que políticas de estacionamiento ayudan a desincentivar el uso del automóvil y al mismo tiempo es una fuente de recursos para la administración local, los cuales pueden ser reinvertidos en la ciudadanía.

Referencias

- Banco Interamericano de Desarrollo (2013). Guía práctica. Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina. Trabajo realizado por Despacio y el ITDP. BID, Washington.
- Cámara de Comercio de Bogotá (2009). Movilidad en bicicleta en Bogotá. Trabajo realizado por Carlos A. Moreno. CCB, Bogotá.