

# Pico y Placa: ¿hasta cuándo?

Priorizar el transporte público sobre el privado en nuestra capital es imprescindible para el bienestar social y económico de los usuarios.

19 de Febrero del 2020



**Alexandre Almeida**

Director de la Carrera de Ingeniería Civil de la Universidad de Lima

De acuerdo con los estudios presentados por la empresa TomTom en el 2019, Bogotá lidera la lista de las ciudades con peor tránsito en Latinoamérica, seguida por Lima y Ciudad de México, pese a que dichas urbes cuentan con programas de restricción para la circulación de autos. En nuestra capital, la medida fue implementada recientemente.

La ordenanza municipal “Pico y Placa”, iniciada el 22 de julio de 2019 en Lima como medida que busca ordenar el tránsito y disminuir los tiempos de viaje en los principales ejes viales, fue inicialmente aplicada de manera temporal y a modo piloto. Desde entonces, la Municipalidad de Lima ha catalogado como positivos los resultados de su implementación y ha mantenido su aplicación por tiempo indeterminado.

En este sentido, de lunes a jueves, en las calles y avenidas restringidas por el Pico y Placa se puede observar una mejora significativa en el tránsito vehicular. En septiembre de 2019, la encuesta de El Comercio-Ipsos señaló que el 56 % de los limeños aprobaban la implementación del plan. Sin embargo, la encuesta arrojó distintas cifras según el nivel socioeconómico: el nivel B presentó un 64 % de aprobación, mientras que el nivel E tan solo un 21 %.

No obstante, se ha visto un incremento del tráfico en las calles y avenidas usadas por los conductores como rutas adyacentes o alternas a las vías de circulación restringidas. Debemos tener en cuenta que esta medida no reduce el tráfico, sino que lo reordena y redistribuye a otras vías sin restricciones.

Por lo general, esta clase de ordenanzas han generado debates interesantes entre los ciudadanos, las autoridades y los investigadores. Casos de estudios en programas similares implementados en

---

Cómo citar:

Del Savio, A. (19 de febrero de 2020). Pico y Placa: ¿hasta cuándo? RRP Noticias. Recuperado de <https://rpp.pe/columnistas/alexandrealmeyda/pico-y-placa-hasta-cuando-noticia-1246716>

Bogotá, Ciudad de México, Santiago de Chile o São Paulo evidenciaron resultados positivos en el corto plazo, pero con el paso del tiempo los problemas existentes se agravaron.

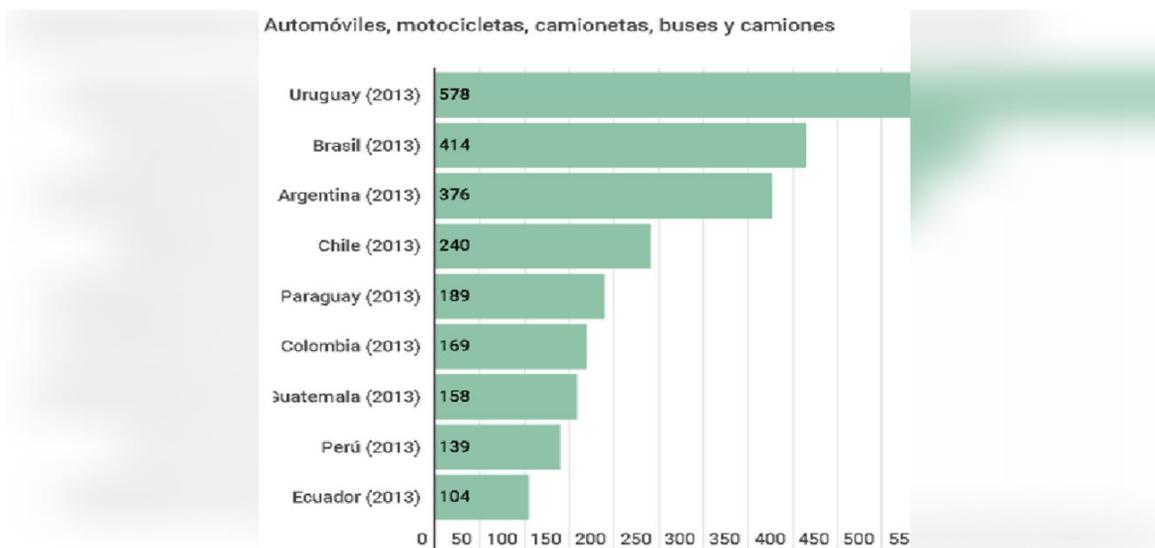
Un estudio realizado por la Pontificia Universidad Javeriana (Colombia) menciona que el programa Pico y Placa, implementado en Bogotá desde hace 21 años, mostró resultados satisfactorios al principio, pero con los años se ha percibido un aumento del flujo vehicular, así como un incremento en los niveles de accidentabilidad.

El informe denominado “Réquiem para una política errónea” (2012), realizado por los ingenieros Víctor Cantillo y Juan de Dios Ortúzar, revela que las personas buscan la forma de evadir estas medidas. En Ciudad de México y São Paulo se observó que el programa favoreció el aumento del parque automotor, pues las personas no buscaban renovar sus vehículos, sino adquirir autos usados para poder circular los días de restricción. En Santiago de Chile se generó un mercado ilegal de placas con el fin de burlar esta ordenanza, y, sin la fiscalización adecuada, este panorama podría repetirse en Lima.

Estudios más recientes como “Análisis de la aplicación del Pico y Placa en la ciudad de Quito” (2017), de Abel Remache y Santiago Celi, señalan que las restricciones pueden funcionar durante los tres primeros años, pero ante el crecimiento constante de la población y del parque automotor de las ciudades es necesario complementar estas medidas con otras soluciones que busquen fomentar el uso del transporte masivo de pasajeros.

Priorizar el transporte público sobre el privado en nuestra capital es imprescindible para el bienestar social y económico de los usuarios, si tenemos en consideración el informe del observatorio Lima Cómo Vamos, el cual indica que el 86 % de los ciudadanos limeños no utilizan el auto para realizar sus actividades diarias.

Por lo expuesto, se puede concluir que la medida podría funcionar en casos de emergencia, como los Juegos Panamericanos, o como solución a corto plazo, ya que Lima presenta una de las tasas más bajas de motorización (autos/población) de la región, como se puede observar a continuación:



Región IV: Países de América Latina con más vehículos por cada 1000 habitantes. | Fuente: Fédération Internationale de l'Automobile.

Por lo tanto, el problema en nuestro caso no es la cantidad de vehículos, sino la falta de una buena infraestructura vial, con una semaforización adecuada e inteligente, un transporte público seguro, de calidad y eficiente, así como la implementación de programas de educación para conductores y peatones.