

PROGRAMA DE DESARROLLO MUNICIPAL

Instituto para el Desarrollo Municipal

Fundación Nuevas Generaciones

en cooperación internacional con la

Fundación Hanns Seidel¹

Incentivos para reducir el flujo vehicular²

Resumen ejecutivo:

En la actualidad, la mayoría de las ciudades del mundo enfrentan un serio problema de tráfico vehicular. Dicho problema también se vincula con problemas ambientales de contaminación sonora y polución. Parte de la solución al problema se vincula a la mejora de los servicios de transporte público de pasajeros, la instalación de ciclovías y la adaptación del espacio para mejorar la circulación del peatón. Por dicho motivo, se propone la implementación de sistemas para incentivar la reducción del flujo vehicular.

Introducción:

Según el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA)³, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. Se estima que, para 2030, la cifra de la población urbana será de 5.000 millones. La concentración humana en los centros urbanos trae consigo un sinnúmero de inconvenientes, entre los cuales se encuentra el aumento del tránsito vehicular, los siniestros viales y la contaminación ambiental.

Entre las consecuencias que la congestión vehicular genera en los habitantes de las ciudades se encuentra el gasto de tiempo personal, el consumo de combustible y el deterioro de “la

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

² Trabajo publicado en el mes de septiembre de 2017

³ <http://www.unfpa.org/es/urbanizaci%C3%B3n>

calidad de vida de los habitantes en distintos aspectos (mayor contaminación acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud mental, etc.)”⁴ ya que, “las emisiones procedentes de los escapes de estos vehículos contienen monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno que son liberados a la atmósfera en importantes cantidades; son los componentes del smog oxidante fotoquímico”⁵. Por esta razón, las zonas urbanas más pobladas son las que sufren la mayor contaminación de este tipo.

Al respecto, la Organización Mundial de la Salud (OMS) advierte que “mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma”⁶ ya que la contaminación impacta directamente sobre la salud de los individuos.

Otra externalidad negativa de la congestión vehicular es la contaminación acústica. Según la OMS “el ruido de vehículos, trenes y aviones puede provocar desde insomnio hasta ataques al corazón, pasando por problemas de aprendizaje y la enfermedad del tinnitus o acúfenos (oír ruidos cuando no hay una fuente sonora externa)”⁷.

Atento a la cantidad de problemas que causa la alta concentración de vehículos en las ciudades, una alternativa recomendable y que ha dado frutos en varios puntos del planeta es restringir su flujo. Las políticas públicas adoptadas en tal sentido proponen controlar la cantidad de automóviles que circulan por ciertas zonas, y en determinados horarios y días de la semana. Gracias a dichas medidas se genera la descomprensión en el tránsito y se facilita la circulación, evitando accidentes viales y disminuyendo la contaminación ambiental.

A las restricciones por zonas, franjas horarias y días de la semana se pueden sumar otras medidas. En algunas ciudades europeas no se permite el acceso a determinadas áreas de los automóviles que lleven menos de 3 personas, logrando así la disminución de la cantidad de vehículos.

⁴<http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/076109121.pdf>

⁵ <http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/ContamAut.htm>

⁶ <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>

⁷ https://elpais.com/sociedad/2011/03/31/actualidad/1301522407_850215.html

El presente informe se ha organizado bajo el siguiente esquema:

- I) Experiencia internacional
- II) Experiencia local
- III) Propuesta
- IV) Conclusión

I) Experiencia Internacional

Uno de los primeros países en implementar la estrategia de restricción vehicular fue Grecia, en 1982, con el fin de bajar los elevados niveles de contaminación que en ese momento generaba el tránsito automotor. El plan consistió en limitar el acceso de automóviles particulares a la zona céntrica de Atenas. Para lograr dicho cometido, se restringió la circulación vehicular de lunes a viernes y de forma alternada según los números de las patentes. Gracias a dicha medida el tráfico disminuyó en un 20%, los viajes en automóviles privados cayeron a la mitad y subió la utilización de taxis.⁸

Chile utiliza la misma herramienta desde 1986 con el objetivo de disminuir la liberación de gases contaminantes. En dicho país diferencian a los vehículos que cuentan con convertidor catalítico (son marcados con un sello verde) de aquellos que no cuentan con dicho accesorio. El catalizador sirve para controlar y reducir los gases nocivos expulsados por el motor de combustión interna de los vehículos. En Santiago de Chile⁹ los vehículos con sello verde no cuentan con restricción para circular. Por otro lado, los vehículos particulares y transportes de carga sin sello verde cuentan con una restricción que varía según el horario, la zona y los días de la semana.

⁸ <http://web.archive.org/web/20090122073754/http://www.leda.ils.nrw.de:80/database/measures/meas0205.htm>

⁹ <http://www.uoct.cl/restriccion-vehicular/#top>

Otro caso es el de México. Allí, el gobierno implementó el programa llamado “Hoy No Circula” por el cual se establecen medidas que limitan el flujo vehicular en el Distrito Federal y Estado de México. Su objetivo es ejercer control sobre la contaminación generada por los automotores y minimizar el impacto ambiental que producen. Por medio de una verificación técnica, los vehículos son caracterizados conforme a su nivel de emisiones y reciben un cartel autoadhesivo que los identifica de acuerdo a su potencial contaminante. De acuerdo a los datos relevados, el programa define quien puede circular cada día. Según el gobierno de México, este programa ha generado muchas ventajas tales como *“limitar la contaminación en la ciudad y con ello mejorar sus condiciones a nivel salud, ha demostrado ser una excelente medida durante contingencias atmosféricas. También ha impulsado al uso de formas alternativas de transporte.”*¹⁰

La ciudad de San Pablo en Brasil es una de las que cuentan con el índice más alto de congestión de tráfico a nivel mundial.¹¹ Por tal motivo, en 1997 se estableció el “*rodizio municipal*” mediante la ley municipal 12.490¹². Dicha norma fija las restricciones para la circulación vehicular. En 2008 dichas restricciones fueron ampliadas a los automotores pesados y de carga¹³. No cuentan con la limitación del *rodizio* vehicular los automotores que se utilizan para funciones tales como de atención médica, transporte escolar, de pasajeros o cuyos dueños tengan alguna discapacidad. Otros vehículos que cuentan con igual beneficio son los eléctricos, híbridos eléctricos y los impulsados por batería de hidrógeno. Esta medida ha contado con varias críticas en Brasil ya que la calidad del transporte público de San Pablo no ha mejorado, motivo por el cual los usuarios cuentan con pocas opciones con las cuales reemplazar los efectos de la restricción.

Durante los juegos olímpicos de Pekín 2008 se aplicó en dicha ciudad la restricción vehicular. Pese al descontento de los usuarios de automóviles, la medida tuvo un efecto exitoso en

¹⁰ <https://www.hoy-no-circula.com.mx/>

¹¹ <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1733872,00.html>

¹² <http://cetsp1.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Lei12490.pdf>

¹³ <http://cetsp1.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Decreto37346.pdf>

cuanto a reducción del smog y la congestión vehicular.¹⁴ Tanto es así que hoy en día se está estudiando la posibilidad de volver a implementar una política pública en igual sentido.

Entre las ciudades europeas, Londres fue una de las que momentáneamente aplicó la restricción vehicular. Ello ocurrió durante las olimpiadas de 2012 para evitar los embotellamientos y reducir la contaminación. Los únicos autos autorizados a transitar en zonas centrales de Londres eran los autos con pasajeros con discapacidad.¹⁵

Por su lado, y debido a un pico en la contaminación atmosférica registrado en 2014¹⁶ el gobierno de París se vio obligado a aplicar medidas de restricción vehicular. Ella redujo el tráfico en un 60 por ciento y fue puesta en práctica nuevamente por el mismo motivo en 2017 tanto en París como en Lyon.¹⁷

Por último, ciudades de Italia como Milán, Roma y Florencia han aplicado políticas similares, no solo con un fines medioambientales y de mejora de la circulación vehicular, sino que además lo han hecho para preservar el patrimonio histórico de mejor manera (el smog y los gases emitidos por los vehículos afectan no solo a las personas sino también a la infraestructura edilicia de las ciudades.).¹⁸

En Nueva Delhi, capital de la India, se aplica la restricción vehicular parcial durante las noches a partir de haber sido señalada por la OMS como una de las ciudades con más contaminación de aire del mundo.¹⁹ La restricción alterna los días de circulación según el número

¹⁴ http://www.nytimes.com/2009/10/17/world/asia/17beijing.html?_r=1&hpw

¹⁵ <http://www.spiegel.de/international/europe/car-free-travel-london-olympic-organizers-hope-to-reform-britain-a-513092.html>

¹⁶ https://www.nytimes.com/2014/03/18/world/europe/fighting-pollution-paris-imposes-partial-driving-ban.html?hpw&rref=science&action=click&module=Search@ion=searchResults%230&version=&url=http%3A%2F%2Fquery.nytimes.com%2Fsearch%2Fsite%2F%23%2Fparis%2520pollution%2F&_r=1

¹⁷ <http://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/internacional/2017-01-23/paris-y-lyon-aplican-restricciones-vehiculares-por-contaminacion-en-francia/>

¹⁸ <https://www.theguardian.com/world/2015/dec/31/delhi-driving-restrictions-car-ban-pollution-india>

¹⁹ https://www.nytimes.com/2015/12/05/world/asia/delhi-announces-pollution-control-measures.html?_r=0

de placas de los automóviles y limita el tránsito de los vehículos particulares en ciertas zonas de la ciudad.²⁰

II) Experiencia local

En cuanto a los antecedentes locales, vale mencionar el intento que hizo la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 1997 durante la jefatura de gobierno de Fernando de la Rúa, para restringir el ingreso de taxis y vehículos particulares en el microcentro. Dicha medida no prosperó ya que no se contaba en aquél entonces con un sistema de transporte público urbano bien desarrollado que sirviera como alternativa para los afectados por la medida.²¹

Actualmente, en la Ciudad de Buenos Aires, rige una restricción vehicular en la zona del llamado microcentro durante los días hábiles de 11 a 16 hs. En ese horario sólo pueden circular aquellos vehículos cuyos titulares posean o alquilen cocheras en dicha zona y que cuenten con permiso de acceso al área.²² Se planea que dicha medida sea ampliada a otras zonas aledañas al caso céntrico para reducir la contaminación e incentivar el uso del transporte público.²³ La iniciativa actual ya está demostrando ser exitosa gracias al trazado de ciclovías, la creación de infraestructura amigable con el peatón y una red subterráneos y metro buses que une la zona céntrica con los barrios alejados.

²⁰ <https://www.theguardian.com/world/2015/dec/31/delhi-driving-restrictions-car-ban-pollution-india>

²¹ <http://www.lanacion.com.ar/138952-microcentro-cuestionan-la-restriccion-vehicular>

²² <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/permiso-ingreso-microcentro>

²³ <http://www.lanacion.com.ar/1967560-se-ampliara-en-2018-la-restriccion-para-ingresar-con-auto-al-centro-de-la-ciudad>

III) Propuesta

Toda propuesta que desee ser exitosa deberá llevar a cabo un verdadero cambio en la manera de administrar el tránsito vehicular urbano. Para lograrlo, entendemos, es necesario restringir el acceso de automóviles particulares a las zonas céntricas de las ciudades en los horarios en que ocurre la mayor cantidad de embotellamientos. Dicha medida debe ser acompañada por una buena red de transporte público para que los vecinos puedan transportarse de manera cómoda, rápida y segura. Los carriles exclusivos para buses son una opción útil y de bajo costo. Asimismo, habría que considerar seriamente el trazado de ciclovías y un entorno amigable con el peatón para facilitar el traslado a pie dentro de las zonas céntricas.

Para complementar la propuesta se sugiere también restringir parcialmente la circulación de automóviles particulares en las arterias principales de las ciudades, en especial en aquellas que concentren mayor densidad de tránsito. Tal limitación podría hacerse tomando en cuenta los horarios pico y estableciendo restricciones de acuerdo a la terminación del número de la chapa patente de los vehículos.

IV) Conclusión

Tal como se ha expuesto previamente, el sistema de restricción y control del flujo vehicular genera externalidades positivas innegables. Entre ellas se encuentran la reducción de la contaminación sonora y de la polución, el aumento de la seguridad vial y la reducción de los embotellamientos, logrando que el ciudadano ahorre tiempo en sus viajes y mejore su calidad de vida.

Teniendo en cuenta la experiencia nacional e internacional, así como el análisis de las ventajas y desventajas de la restricción vehicular, podemos concluir que su implementación puede lograr varios beneficios para los habitantes de ciudades.

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C11117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

La presente propuesta será exitosa siempre y cuando vaya de la mano de la implementación de otras medidas como la optimización y modernización del transporte público; el trazado de ciclovías; la implementación de carriles exclusivos para buses y la mejora de la infraestructura para el peatón, entre otras.

La instalación de programas como los que se han descripto a lo largo del presente trabajo está en manos del Estado, tanto a nivel nacional como provincial y municipal. Es uno de sus roles principales asegurar que los habitantes vivan en un ambiente limpio y sano y así está plasmado en la Constitución Nacional. Una ciudad con altos niveles de contaminación y embotellamiento evidencia una falta de políticas públicas y de regulación del espacio público. Por ello es necesario que el Estado tome iniciativa y se involucre en esta problemática para poder intervenir y mejorar la calidad de vida de millones de personas.

Bibliografía y sitios consultados:

- <http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/076109121.pdf>
- <http://cetspl.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Decreto37346.pdf>
- <http://cetspl.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Lei12490.pdf>
- <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1733872,00.html>
- <http://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/internacional/2017-01-23/paris-y-lyon-aplican-restricciones-vehiculares-por-contaminacion-en-francia/>
- <http://parabrisas.perfil.com/2017/04/12/habra-restriccion-de-camiones-por-semana-santa/>
- <http://web.archive.org/web/20090122073754/http://www.leda.ils.nrw.de:80/database/measure/meas0205.htm>
- <http://www.aprocam.org.ar/servicios/noticia.php?id=1886>
- <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/permiso-ingreso-microcentro>
- <http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/ContamAut.htm>

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C11117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

- <http://www.lanacion.com.ar/1967560-se-ampliara-en-2018-la-restriccion-para-ingresar-con-auto-al-centro-de-la-ciudad>
- http://www.nytimes.com/2009/10/17/world/asia/17beijing.html?_r=1&hpw
- <http://www.spiegel.de/international/europe/car-free-travel-london-olympic-organizers-hope-to-reform-britain-a-513092.html>
- <http://www.unfpa.org/es/urbanizaci%C3%B3n>
- <http://www.uoct.cl/restriccion-vehicular/#top>
- <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>
- https://elpais.com/sociedad/2011/03/31/actualidad/1301522407_850215.html
- <https://www.hoy-no-circula.com.mx/>
- https://www.nytimes.com/2014/03/18/world/europe/fighting-pollution-paris-imposes-partial-driving-ban.html?hpw&rref=science&action=click&module=Search@ion=searchResults%230&version=&url=http%3A%2F%2Fquery.nytimes.com%2Fsearch%2Fsite%2Fsearch%2F%23%2Fparis%2520pollution%2F&_r=1
- https://www.nytimes.com/2015/12/05/world/asia/delhi-announces-pollution-control-measures.html?_r=0
- <https://www.theguardian.com/world/2015/dec/31/delhi-driving-restrictions-car-ban-pollution-india>

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C11117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina