



Introducción

Entre los grandes desafíos del transporte urbano en América Latina se destaca el acelerado aumento de la motorización. La motorización se define como la cantidad de automóviles por cada mil habitantes. Ésta aumentó en América Central y del Sur de 133.6 a 169.7 de 1999 a 2009 debido al incremento del PIB per cápita. Aunque se han utilizado instrumentos para hacer frente este fenómeno, aún hace falta aplicar estrategias que permitan hacer un uso más eficiente de los recursos de transporte, reducir el uso de los automóviles, mejorar las condiciones ambientales y disminuir otras externalidades negativas.

Los factores principales que causan la motorización y el excesivo uso de los automóviles incluyen el aumento en el PIB per cápita, los subsidios a la gasolina y el diesel, la carencia de políticas de estacionamiento que eviten la afluencia de vehículos a zonas congestionadas, diversos incentivos fiscales y financieros y el desarrollo indiscriminado de infraestructura destinada al vehículo particular. Con frecuencia, los presupuestos destinados a la este tipo de infraestructura son superiores a los que se destina a otros sectores cruciales de la economía, como la educación, la salud y la mejora del transporte público. Entre otras, las consecuencias de ésta motorización son: congestión vial, consumo de combustibles fósiles, accidentes de tránsito, problemas de salud, contaminación del aire, gases de efecto invernadero y ruido ambiental.

En América Latina y el Caribe la circulación vehicular consume aproximadamente 3.5% del PIB, sin considerar los viajes opcionales del fin de semana; Adicionalmente, al valor social consumido en los viajes, el cual equivale a otro 3% del PIB. Además, América Latina y el Caribe tienen la mayor tasa de fatalidad per cápita por accidentes viales con 26 por cada 100,000 habitantes, mientras que en países como Suecia y Holanda ocurren 5 muertes por cada 100,000 habitantes. El sector transporte a nivel mundial representa un 23% de las emisiones de CO₂ generadas por la

quemada de combustibles fósiles, mientras que en América Latina representa en promedio un 40%. En América Latina es fundamental generar opciones de gestión de la demanda. Esto no solamente es importante en términos del potencial de reducción de gases efecto invernadero, congestión y accidentes, que tiene esta medida, sino que el momento es el más propicio cuando todavía la motorización es relativamente baja.

Instrumentos

Las estrategias para la gestión de la demanda de transporte se basan en los principios fundamentales:

- La movilidad es un medio para facilitar el acceso de las personas a sus actividades y los bienes y servicios que necesitan, y no un fin en sí mismo.
- Los modos más eficientes, (como caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público, compartir el auto o el trabajo a distancia), deben tener prioridad espacial y de financiamiento.
- Los usuarios de transporte motorizado deben compensar los costos que imponen a otros y al ambiente, ayudando a reducir las externalidades.

Los principales instrumentos utilizados para administrar la demanda incluyen:

1. Eliminación de los subsidios para continuar con una política de cobros adicionales al precio del combustible, aprovechando los recursos liberados o generados para proteger la salud y mejorar el transporte público.
2. Incorporación de externalidades del uso del automóvil a través de impuestos a su posesión y uso.
3. La limitación de registro vehicular, con la posibilidad de aplicar sistemas de subasta para obtener una placa de vehículo, como en el caso de Shanghai, o como en Beijing donde se proporcionan aleatoriamente un número máximo de permisos para comprar un automóvil por año.



4. El cobro por uso de las vías terrestres para dirigir el costo de estas a los usuarios adecuados y el peaje urbano en el cual los automovilistas pagan por la utilización de las vías congestionadas durante horas determinadas. Los ingresos generados se reinvierten en la mejora de servicios de transporte público, semaforización, acceso peatonal o mediante bicicletas y mejoras del paisaje en las calles.
5. La aplicación de instrumentos financieros asociados a los procesos de desarrollo urbano sostenible que induzcan a las personas a vivir cerca de sus centros de trabajo y/o a lo largo de los corredores de transporte.
6. La implementación de políticas de estacionamientos adecuada para América Latina que racionalicen el uso de los espacios de parqueo y mejoren la eficiencia del recaudo de los ingresos correspondientes.
7. La aplicación de restricciones reglamentarias con esquemas que combinen, por ejemplo, la restricción de placas con un cobro por el uso de vías.
8. El pago según distancia en el cual el usuario paga impuestos dependiendo de los kilómetros recorridos (medidos con un GPS y otras tecnologías).
9. Las multas y bonificaciones dependiendo de los niveles de emisiones del vehículo o limitando la circulación de automóviles con muy altas emisiones en algunos sectores de la ciudad. Este instrumento se enfoca en el medio ambiente.
10. El diseño de esquemas empresariales, como facilidades e incentivos para el uso de bicicleta o programas de reducción de viajes al trabajo.

Estos tipos de instrumentos han sido probados en distintas ciudades y son mostradas en el documento como casos de estudio. Los efectos de estos instrumentos dependen de las variables intrínsecas de cada ciudad, como leyes, costumbres, opciones de transporte, etc.)

Análisis y Resultados

Las políticas de estacionamiento tienen potencial de implementación y son la forma más viable y de corto plazo para implementar gestión de la demanda. Sus costos de implementación son nulos y su potencial de generación de ingresos es significativo aun cuando se requiera vencer inercias para su aprobación.

Las soluciones de gestión de la demanda superan a las convencionales, debido a que éstas se enfocan a problemas independientes y no atacan el problema en su conjunto. Por ejemplo, la expansión de la infraestructura se concentra en la congestión. El incremento de capacidad de estacionamiento soluciona el limitado espacio para estacionarse. Los automóviles a prueba de choques previenen las muertes por accidentes. Los sistemas de control de emisiones atacan la contaminación. Sin embargo, las estrategias de gestión de la demanda como el peaje urbano, la gestión de estacionamientos y los pagos por emisiones proveen soluciones integrada para la congestión, accidentes, estacionamiento limitado y contaminación.

Conclusión

La gestión de la demanda comprende un conjunto de políticas que pueden ser implementadas en el corto plazo y que generan efectos tanto a corto como a mediano y largo plazo en la movilidad de una ciudad, particularmente en la reducción de la congestión y las externalidades tales como los contaminantes del aire, los gases de efecto invernadero, la ineficiencia del sistema vial, las enfermedades, entre otros.

En América Latina es el momento para implementar estas medidas antes de que la motorización alcance niveles inmanejables. Para ello es necesario concientizar a la ciudadanía mediante información acerca de las opciones de gestión de la demanda y sus grandes beneficios.