



COMPORTAMIENTO E IMPACTO ECONOMICO DEL PICO Y PLACA EXTENDIDO EN BOGOTA

AGOSTO DE 2009

I INTRODUCCION

El día 5 de mayo de 2009 Alcalde Mayor de Bogotá adoptó y promulgó el Decreto 033 "por el cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de personas y vehículos por las vías públicas", es decir, se puso en operación la medida conocida como pico y placa extendido. La medida se adoptó con el propósito de minimizar el impacto que sobre la movilidad tendrían las obras viales que se desarrollarán en diferentes sectores de la ciudad, así como para reducir la congestión, los niveles de contaminación y de accidentalidad. Desde ese momento y particularmente en los primeros meses de adoptada la medida distintos sectores políticos, gremiales y empresariales han lanzado diversas críticas por los supuestos impactos negativos en materia económica que habría tenido la medida.

II IMPACTOS ECONÓMICOS DEL PICO Y PLACA

El debate alrededor de los impactos de la medida del pico y placa extendido se resumen en si ella viene siendo la causante de los malos resultados económicos como han insinuado y afirmado explícitamente muchos de los afectados. FENALCO atribuía a la medida la caída en las ventas del comercio, mientras, CORABASTOS argüía que era la causante del incremento de los alimentos y que se estaba poniendo en riesgo la seguridad alimentaria y FENDISPETROL de la caída en la venta de gasolina.

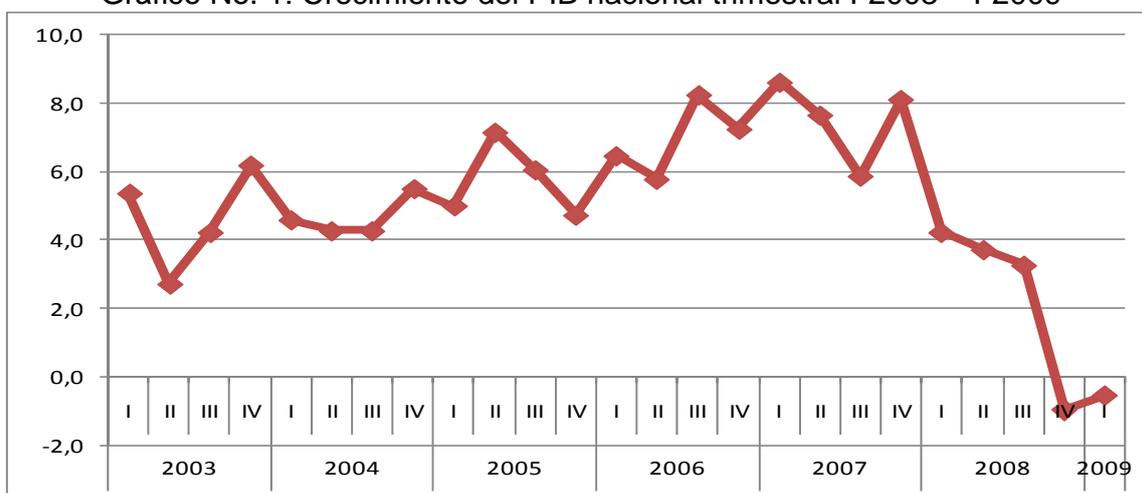
Indiscutiblemente el pico y placa tiene un impacto económico sobre los sectores relacionados con el sector automotor que en un modelo de equilibrio parcial podría resultar siendo negativo, pero en un modelo de equilibrio general el efecto podría ser incluso positivo por los efectos que sobre la eficiencia y la productividad produce la medida. Sobre las cifras generales el impacto resulta marginal y las



cifras negativas son productos de la crisis internacional que esta afectando al país y la ciudad.

Técnicamente, y a pesar de los insistentes mensajes gubernamentales de nivel nacional indicando que el país se encontraba blindado frente a la crisis internacional de mayores dimensiones desde la Gran Depresión, ya a nivel nacional nos encontramos en recesión, dados los dos crecimientos consecutivos negativos del PIB trimestral.

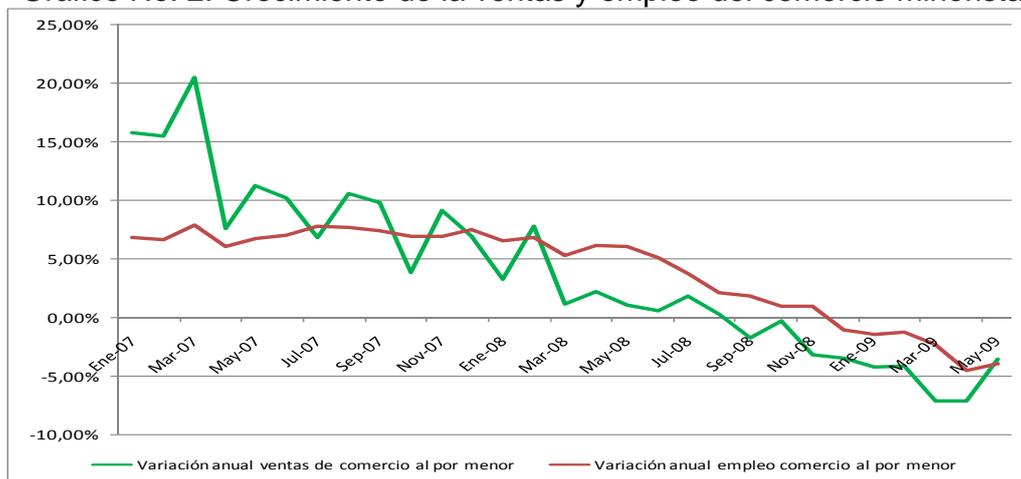
Gráfico No. 1: Crecimiento del PIB nacional trimestral I-2003 – I-2009



Fuente: DANE

El deterioro en las estadísticas de comercio a nivel nacional también resulta significativo, no es un fenómeno exclusivo de la ciudad y por lo tanto no puede ser atribuible a una medida sólo tomada en la capital.

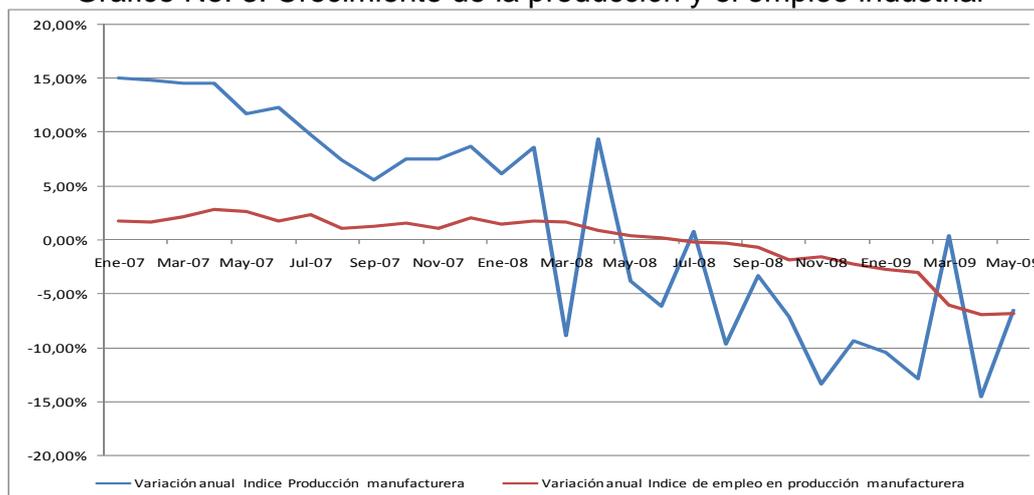
Gráfico No. 2: Crecimiento de la ventas y empleo del comercio minorista



Fuente: DANE

Igualmente ocurre con la producción industrial a nivel nacional como se puede observar en el gráfico siguiente, e incluso con el comportamiento del comercio exterior como lo revelan las más recientes cifras publicadas por el Banco de la República.

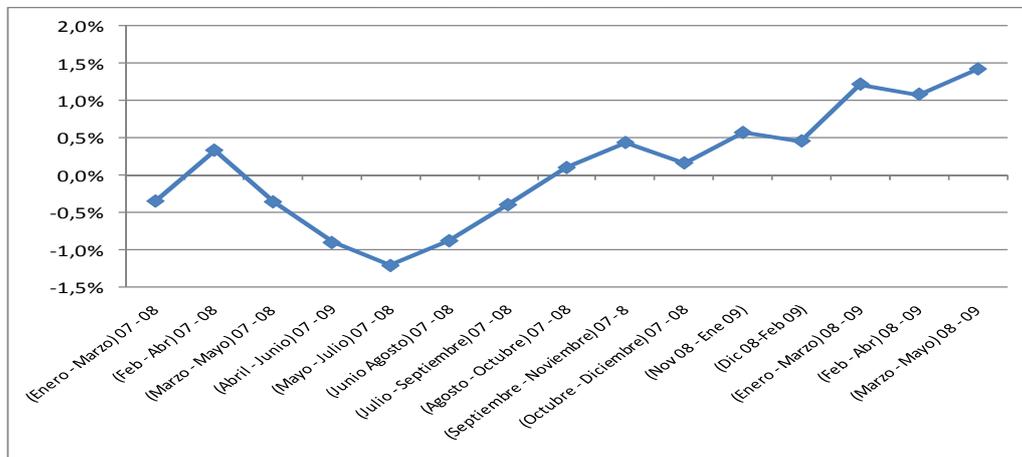
Gráfico No. 3: Crecimiento de la producción y el empleo industrial



Fuente: DANE

En la ciudad se han reflejado los impactos negativos en estadísticas como el empleo y el sector de la construcción y el deterioro se presenta desde antes de implementada la medida del pico y placa extendido. En la ciudad se viene presentando un deterioro del mercado laboral desde noviembre del año 2008, tres meses antes de adoptada la medida.

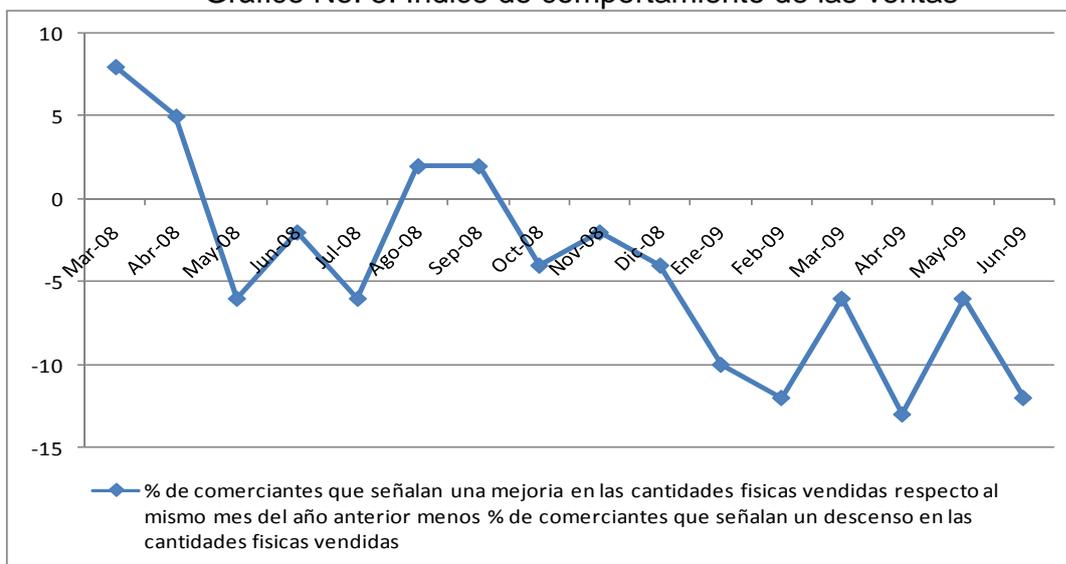
Gráfico No. 4: Diferencia en el crecimiento empleo mensual con respecto al mismo mes del año anterior



Fuente: DANE, Cálculos: SDDE

Igualmente, la encuesta de FENALCO, con la cual se fundamenta el impacto de la medida sobre el comercio, viene presentando una tendencia negativa (más encuestados consideran que las ventas fueron peores que las del año anterior, que los que piensan que fueron mejores) desde antes de adoptado el Decreto 033, más específicamente desde octubre de 2008.

Gráfico No. 5: Índice de comportamiento de las ventas



Fuente: FENALCO; Cálculos: SDDE

Por otra parte CORABASTOS afirmaba que el incremento en los precios de los alimentos era consecuencia de la medida (en el primer trimestre del 1º año se incrementaron en un 1%), sin embargo esa tendencia se ha revertido recientemente (ya en el segundo trimestre se produjo una caída del 0,5%), lo cual de ninguna manera quiere decir que la medida tenga un efecto positivo sobre los precios de los alimentos, sino que resulta irrelevante y dicho comportamiento es explicado por otro tipo de factores.

En el tema del comportamiento de la venta de gasolina es tal vez donde las protestas pueden resultar más coherentes dado que se está sacando de circulación un porcentaje importante del parque automotor en un horario adicional. Sin embargo el interés general está por encima del interés particular de un sector específico. El costo económico que podría afectar al sector relacionado con los automóviles, que incluso puede que no sea un impacto negativo por los efectos positivos indirectos de la medida) se ve compensado por los beneficios que ella produce y particularmente, en términos meramente económicos (sin contar el impacto en calidad de vida, ambiente, etc.) relacionados con las mejoras en la



eficiencia que produce la medida, por ejemplo por las mejoras en los tiempos de viaje.

CONCLUSIONES:

- El comportamiento negativo en variables como el empleo o el comercio no puede ser atribuido a la implementación de la medida del pico y placa extendido básicamente por dos razones: i) no es un comportamiento exclusivo de la ciudad, sino del país en general y ii) el comportamiento negativo se viene presentando con anterioridad a la adopción del Decreto 033. Dicho comportamiento es consecuencia de los efectos que la crisis internacional viene produciendo sobre el país y la ciudad.
- El efecto de la medida sobre los precios de los alimentos resulta poco irrelevante o poco significativa y su comportamiento es explicado por otro tipo de factores.
- El efecto del pico y placa extendido es marginal sobre la economía en su conjunto. Puede haber afectado a algunos sectores en particular, pero ese posible costo se ve compensado por los beneficios económicos producidos por las mejoras en la eficiencia de la ciudad y más aún por los efectos positivos en variables como los tiempos de desplazamiento y sus efectos en la calidad de vida y los mejores resultados en materia ambiental, por mencionar sólo los dos más significativos.

