

**PRENSA**  
**TELEFAX 2248-2385**



Pide que se revise medida ya que evaluación no demuestra  
impacto significativo en baja de consumo de combustibles

## **Defensoría cuestiona efectividad de la restricción vehicular en la capital**

\*Presas se trasladaron del centro de San José hacia las radiales.

La Defensoría de los Habitantes solicitó hoy al Gobierno de la República revisar el plan de restricción vial en el centro de San José, debido a que los datos aportados por las instituciones involucradas en la materia arrojaron que no produjo un impacto significativo en el consumo de los combustibles. Así quedó demostrado en la investigación realizada por la Defensoría tomando en consideración la información recopilada desde que se puso en práctica la medida hasta la fecha.

A lo largo de la investigación, el MOPT y el MINAET no pudieron probar -con los estudios aportados a la Defensoría- que la restricción de acceso vehicular a la capital haya tenido un efecto realmente positivo en la reducción de las presas, los tiempos de viaje y el consumo de combustible.

En el más reciente informe que rindió MINAET a solicitud de la Defensoría, se indica que ese Ministerio realizó una estimación del efecto del Plan de Contingencia en el consumo de gasolinas, que dio como resultado una reducción del mismo de un 6.4% en 2006 y un 4.9% en 2008. Sin embargo, es importante destacar que como la Defensoría solicitó los cálculos a partir de año 2000, pudo detectar -en los mismos cálculos del MINAET- reducciones muy importantes en el consumo antes de que existiera el Plan de Contingencia y la restricción vehicular. Tal es el caso del año 2000 con 7.73% (el más alto) y en el 2003 con 4.40%, por lo que las contracciones en el consumo no son necesaria y directamente atribuibles al Plan de Contingencia ni a la restricción al acceso de los vehículos particulares a la capital.

Valga señalar que, además, los resultados reportados a la Defensoría son estimaciones de ese Ministerio y no producto de una medición precisa -como debió ser- por lo que presentan un cierto contenido de incertidumbre.

Por tal motivo la Defensoría luego de analizar los resultados expresados por el Minaet y el MOPT considera que los alcances de esta medida han sido muy limitados y no demuestran un verdadero impacto de reducción en el consumo de las gasolinas, situación que amerita la necesidad de revisar los alcances de esta medida.

### **Presas se trasladaron**

En cuanto a la regulación del ingreso al área comercial central de San José el programa pico y placa logró mejoras entre el 15% y 20% en los tiempos de demora y de duración de viaje en el área de restricción, no obstante, produjo un incremento en del congestionamiento en las vías alternas fuera de esa área entre un 8% y un 13%, ventaja que se fue perdiendo con el paso del tiempo, hasta volver a las condiciones anteriores al inicio de la medida, de acuerdo al MOPT. Esto quiere decir que el plan si bien produjo un descongestionamiento en la zona restringida, en las radiales sucedió todo lo contrario, trasladando el problema de un lugar a otro. La tendencia generalizada en el comportamiento tanto de las demoras como en los picos, es que se vuelva al punto de partida o sea al que tenían antes de la implementación de la restricción vehicular.

Para la Defensoría es fundamental señalar que comparte plenamente con el Poder Ejecutivo el convencimiento de que el país requiere de un sistema de medidas de contingencia que permitan enfrentar los ciclos de crisis por escasez o escalada de precios de los combustibles. En ese sentido, la Defensoría considera que el Plan de Contingencias fue un paso importante que ha coadyuvado a que los habitantes tomen conciencia de que es necesario hacer un uso racional, eficiente y, si se quiere, solidario, de los combustibles.

Sin embargo, la evidencia hasta ahora producida por las entidades encargadas de dar seguimiento a la estrategia del pico y placa –especialmente Minaet y Mopt- no demuestra que esta estrategia tenga efectos directos en la reducción del consumo de los combustibles y más bien pareciera que los gastos en que incurre el Estado en materia señalización y recurso humano para la vigilancia del cumplimiento de las restricciones así como la limitación al uso del vehículo de los y las habitantes, son mayores que los beneficios que el país ha tenido por la aplicación de la restricción por pico y placa tal y como están concebidos en la directriz en análisis.

La Defensoría considera que, ante los resultados obtenidos, el Poder Ejecutivo debe proceder no solo a revisar la medida de restricción vehicular sino también que es necesario que se aboque a diseñar una estrategia que contenga de medidas en materia de transporte público y vialidad que realmente tenga impacto en el consumo de los combustibles y que estimule a los conductores a no utilizar su automóvil y utilizar otros medios de transporte. Esto aparejado con la ejecución de obras de infraestructura vial que garanticen que las acciones a tomar en materia de ordenamiento vial no se traducirán en un traslado del problema de un sector a otro. La introducción del servicio de tren en el tramo Pavas-San Pedro y el futuro tren a Heredia son medidas acertadas en ese sentido.

La Defensoría sostiene que el país no verá un verdadero cambio hasta que el transporte público colectivo sea lo suficientemente integrado, seguro, eficiente y accesible como

para que las personas opten por guardar el vehículo particular y utilizar el autobús o cualquier otro medio.

**Oficina de Prensa**  
**Defensoría de los Habitantes**  
**27/05/09**