



COMUNICADO DE PRENSA

EMBARGO: No publicar o transmitir antes de las 9:00 p.m. PST del miércoles, 16 de febrero, 2011.

Fomentar Empleos Cercanos al Tránsito, Aumentar el Costo de Manejar para Poner al Estado en Camino al Cambio

ANÁLISIS REVELA SIGNOS DE ESPERANZA—Y ALERTA—SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS DEL SB375

SAN FRANCISCO, 16 de febrero, 2011—Si California quiere cumplir su meta de reducir el tiempo que pasan sus residentes manejando, los legisladores deben fomentar el crecimiento de oportunidades de empleo cerca de las estaciones de tránsito e implementar estrategias para aumentar el costo de manejar, de acuerdo a un reporte presentado hoy por el Public Policy Institute of California (PPIC).

El reporte de PPIC evalúa que tan bien posicionados están los gobiernos locales y regionales para cumplir con los objetivos fijados en el Proyecto de Ley del Senado 375, la ley del 2008 que pretende reducir el uso de vehículos de pasajeros. El principal propósito de la ley es reducir la emisión de gases invernadero que contribuyen al calentamiento global, pero se espera que también genere beneficios en la salud pública al fomentar más el caminar y andar en bicicleta. El SB 375 requiere que las grandes áreas metropolitanas del estado reduzcan las emisiones per cápita causadas al manejar cerca de un 7 por ciento para el 2020 y cerca de un 15 por ciento para el 2035. Esto requerirá un importante cambio de comportamiento en California, donde la gran mayoría de personas que viajan diariamente al lugar de trabajo aún lo hacen manejando su vehículo—aunque vivan o trabajen cerca de una estación de tránsito.

“La ley fomenta un enfoque integrado en la reducción de emisiones—cambiando los patrones de uso del terreno para reducir la necesidad de manejar, invirtiendo en transporte público y otras alternativas a manejar, y aumentando el costo de manejar y estacionamiento para promover el uso de estas alternativas. Pero será responsabilidad de los líderes regionales y locales el convertir esta visión en una realidad”, dice Ellen Hanak, investigadora adjunta titular, autora del reporte junto con la investigadora adjunta de PPIC Louise Bedsworth y Jed Kolko, director asociado de PPIC e investigador adjunto.

El análisis de PPIC se basa en un informe de los gobiernos locales, entrevistas con planificadores del uso del terreno y transporte, y numerosas fuentes de datos. Revela razones optimistas de que el estado pueda cumplir sus metas—pero también señales de alarma.

Entre las ventajas: el uso del transporte público está aumentando, con inversiones recientes dirigidas hacia áreas de mayor densidad, donde es más probable sacar a la gente de sus autos. Las autoridades de transporte regional y los gobiernos locales reconocen la importancia de integrar el uso del terreno, el tránsito, y políticas de precios tales como carriles con peaje, carriles de transporte compartido, y tarifas de estacionamiento. Y, a pesar de la recesión, los gobiernos locales han aumentado las actividades para apoyar las metas del SB 375, y ellos dicen que las políticas que han comenzado a implementar tienen un fuerte potencial de reducir el tiempo que los residentes pasan manejando.

Pero las señales de alarma son significativas. California ha fallado hasta ahora en cosechar los beneficios de su gran inversión en tránsito ferroviario. Aunque el número de usuarios del transporte ferroviario ha

aumentado levemente—de 0.9 por ciento de todos los que se transportan de la casa al trabajo en 1990 a 1.4 por ciento en el 2008—el crecimiento es mucho más lento que el ritmo de aumentos en los costos del tránsito y la expansión del servicio.

Una razón es que el desarrollo orientado al tránsito ha fallado en alcanzar su potencial. El ofrecer empleos cerca al tránsito es más importante para estimular el uso del transporte masivo que el ofrecer viviendas cerca al tránsito. No es difícil ver la razón: mientras que los empleados pueden estacionar sus autos o bicicletas en las estaciones de tránsito cerca de casa, necesitan una forma de llegar al lugar de trabajo luego de bajarse del tren. Pero el número de empleos por milla cuadrada en California es menor que el promedio nacional y sigue disminuyendo, la continuación de una tendencia de décadas en que los empleos se transfieren de la densidad del centro de las ciudades.

Con el fin de promover el crecimiento de empleos alrededor del tránsito, el estado debe considerar cambios en el SB 375, que explícitamente favorece el desarrollo residencial sobre el comercial cerca de las estaciones de tránsito. A nivel local y regional, políticas específicas que estimulan el desarrollo cerca del tránsito incluyen hacer más flexibles los requisitos para el número mínimo de lugares de estacionamiento que ofrecen los urbanistas y mejorar el acceso a áreas cercanas por medio de servicio de autobuses alimentadores.

El reporte de PPIC observa otra importante señal de alarma: la resistencia al uso de herramientas de tarifas, como aumentar el impuesto a la gasolina y el uso de las vías, para desestimular el conducir solo. A los oficiales locales y regionales les preocupa la oposición pública. Pero estas herramientas tienen el mayor potencial de reducir el manejo de autos, y pueden generar ingresos que disminuyan la creciente brecha en los presupuestos de transporte. Las regiones costeras están haciendo uso limitado del peaje en las carreteras para manejar la congestión y aumentar los ingresos. Por ejemplo, los carriles de transporte compartido y alta ocupación se utilizan en el sur de California y en el Área de la Bahía que combina el libre acceso para los usuarios del carril de transporte compartido con una opción de peaje para los conductores solos. Pero para soluciones más completas a las tarifas de las vías, los oficiales estatales y federales necesitarán tomar el liderazgo, ya sea aumentando el impuesto a la gasolina o introduciendo tarifas para el uso general de las vías. Estas tarifas por millas—actualmente en uso en otros países y probada con éxito en Oregon—son más flexibles que el impuesto a la gasolina. Dependen de una nueva forma electrónica de recolección del peaje y tecnología de posicionamiento geográfico para cobrarle a los conductores de acuerdo a las millas manejadas, hora del día, tipo de carretera, y tipo de vehículo.

El reporte *Driving Change: Reducing Vehicle Miles Traveled in California* fue realizado con fondos de The William and Flora Hewlett Foundation y David A. Coulter Family Foundation.

SOBRE PPIC

PPIC se dedica a la información y al mejoramiento de las políticas públicas en California mediante investigaciones independientes, objetivas y no partidarias sobre temas económicos, sociales y políticos. El Instituto se creó en 1994 con una donación de William R. Hewlett. Como fundación operativa privada, PPIC no asume ni apoya posiciones sobre ninguna propuesta electoral ni sobre ninguna legislación local, estatal o federal, y no respalda, apoya ni se opone a ningún partido político o candidato para puestos públicos.

###