**Congestión Vehicular: Solución de Mercado**

**Edgardo Zablotsky**
**Profesor de Economía, Universidad del CEMA**
**Ambito Financiero, Noviembre 10 de 2010**

Hace más de quince años, en febrero de 1993, publiqué en este mismo matutino un artículo denominado "Los Accesos Perjudicarán la Ciudad." Mucho se había discutido sobre el futuro sistema de peajes en los accesos a la Capital Federal. Ya en ese entonces el constante crecimiento del parque automotor había provocado un grave problema, dada la dificultad de transitar por la ciudad y la contaminación ambiental generada por dicho tránsito.

Tal como lo predijimos, el sistema de peajes no solucionó el problema. La inmensa cantidad de automóviles que en los días hábiles entraba en la ciudad lo siguió haciendo, ya sea a través de los accesos pagos o de los carriles gratuitos. Es más, los mejores accesos indujeron efectos indeseables, habitantes de la ciudad se vieron incentivados a radicarse fuera de la ella trasladándose en sus automóviles a sus lugares de trabajo, con lo que continuaron afectando la calidad de vida en la ciudad pero dejaron de solventar sus finanzas. Hace diez años ingresaban en la ciudad 750.000 vehículos por día. Hoy, son 1.316.000 vehículos diarios, y se estima que en diez años serán unos dos millones.

Propusimos un sistema de peajes de características completamente distintas. El mismo debía ser entendido como el pago de un canon por el derecho a entrar en la ciudad en un automóvil particular, contribuir a la contaminación ambiental, al problema de tránsito en la misma y, por consiguiente, al deterioro en la calidad de vida de sus habitantes. No debería estar asociado a mejoras en los accesos a la ciudad ni a ninguna otra contraprestación, y tan solo debería ser cobrado los días hábiles, en horario comercial, por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

En la práctica dicho canon es abonado por cada habitante de la ciudad que posee un vehículo a través del pago de la patente automotor; el hecho que no lo abone un habitante del conurbano que ingresa cotidianamente en la ciudad resulta claramente inequitativo. Los fondos originados por este sistema deberían ser aplicados a solventar los servicios provistos por el Gobierno de la Ciudad, reduciéndose de esta forma la carga fiscal sobre los porteños.

Desde 2003 ningún gobierno de la ciudad ha encarado el problema de la cogestión vehicular tan seriamente como lo ha hecho la actual administración. Pero los carriles exclusivos, los cambios de manos, las bicisendas, la eliminación de estacionamientos en el centro, el ordenamiento en los horarios de carga y descarga, los mayores controles, y las tarifas diferenciales para transitar las autopistas en las hora pico, son tan solo soluciones paliativas para la magnitud del problema que enfrentamos.

Lógicamente una política como la propuesta sería más sencilla de implementar si el transporte público fuese muy superior. Pero las mismas fuerzas del mercado, a través del incremento en la demanda, mejorarían el transporte en forma natural, generándose seguramente formas premium hoy no imaginadas. Si esperamos tener un mejor transporte público para llevar a cabo una medida como la propuesta la misma nunca se realizará, estamos frente a un círculo vicioso.

La idea de este artículo puede parecer extrema, pero no lo es. Por el contrario, es económicamente equitativa pues propone gravar a quienes transitan  a diario por la Ciudad de Buenos Aires, sin residir en la misma, su contribución al deterioro en la calidad de vida de los porteños, asignándole un precio a dicho derecho similar al que abonan los habitantes de la ciudad mediante el pago de la patente automotor en el distrito. ¿Qué mas justo o equitativo?