Las Tarifas de Congestión, Una Alternativa al Caos Vehicular
Por Edgardo Zablotsky, Profesor de Economía, Universidad del CEMA
Ambito Financiero, Noviembre 25 de 2011

Hace casi 20 años, en febrero de 1993, publiqué en este mismo matutino un artículo denominado "Los Accesos Perjudicarán la Ciudad". 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 en las rutas de acceso 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.

Desde 2003 ningún gobierno ha encarado el problema de la congestión vehicular tan seriamente como lo ha hecho la actual administración. Pero, como lo señalamos hace un año en un segundo artículo, 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, fueron tan solo soluciones paliativas frente a la magnitud del problema.

La reciente sanción de la ley que modifica el Código de Tránsito y Transporte es otro eslabón de la ya larga cadena de soluciones paliativas a un problema de cada vez mayor envergadura. La misma permite la colocación de parquímetros en zonas comerciales de los barrios, establece que el estacionamiento gratuito sólo se aplicará en zonas de baja demanda, reservándose en los barrios espacios de estacionamiento para los residentes, quienes utilizarán una oblea a tal efecto. También extiende el tránsito de las grúas a toda la ciudad y contempla la posibilidad de aplicar una tarifa de estacionamiento progresiva en algunas zonas, de modo de favorecer la rotación de vehículos.

Más regulaciones, pero ninguna de ellas ataca el problema real. Como señala Gary Becker, Premio Nobel de Economía 1992, "una ley de hierro en economía establece que la demanda de bienes gratuitos siempre supera su oferta. No hay mejor ilustración de ello que la congestión del tráfico en las grandes ciudades, como resultado de permitir que las calles sean utilizadas sin pagarse ningún cargo por ello. Cuando una persona decide ir a su trabajo en automóvil toma en cuenta el tiempo extra que le demandará a causa de la congestión, pero no toma en cuenta los efectos de su conducción en la congestión que enfrentan los demás. La mejor manera de inducir a los conductores a tener en cuenta dicho efecto es cobrarles por el derecho a transitar durante los períodos de congestión".

Diversas ciudades aplican tarifas de congestión, entre ellas Estocolmo. El sistema fue introducido en 2006, instalándose cámaras en 18 puntos de entrada a la ciudad, facilitado por el hecho que el centro de Estocolmo es esencialmente una isla con pocos puntos de entrada posibles e instrumentándose un sistema de peaje electrónico.

¿Por qué no evaluar un sistema de similares características adecuado para la realidad de Buenos Aires? Como lo mencionamos hace ya casi 20 años, el mismo debería ser entendido como el pago del derecho a entrar en la ciudad en horarios de

congestión, 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. Dicho derecho es implícitamente abonado por los habitantes de la ciudad mediante el pago de la patente automotor en el distrito. ¿Qué mas justo o equitativo?