Pagar más para Circular en Auto por la Ciudad
Por Edgardo Zablotsky, Profesor de Economía, Universidad del CEMA
Clarín, Septiembre 19, 2012

¿Por qué no Aprendemos de Suecia? ***(Título original)***

A principios de la década de 1990 Suecia vivía una cruda realidad, su sistema educativo había colapsado. ¿Cómo enfrentó Suecia un problema tan sensible para muchos argentinos? Estableciendo en 1992 un sistema de vouchers escolares, basado en la tradición sueca de justicia social e igualdad de oportunidades, el cual posibilitó que todas las familias pudiesen elegir entre escuelas públicas y privadas, independientemente de sus posibilidades económicas.

En 2006, con la misma amplitud de criterio, Estocolmo, capital de Suecia, adoptó otra atrevida propuesta para transformar un escenario bien conocido por cualquier porteño, el deterioro de la calidad de vida producto del congestionamiento de tránsito.

Según el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, los días hábiles ingresan en la ciudad alrededor de 1.200.000 automóviles. Esto contribuye a generar importantes embotellamientos, incrementando el tiempo de los viajes, el nivel de ruido y el nivel de contaminación ambiental.

"La congestión es el síntoma de una enfermedad en estado agudo: el deterioro de los sistemas de transporte masivo, especialmente el ferrocarril y el subte", explicó el Ingeniero Roberto Agosta, profesor de la Facultad de Ingeniería de la UBA. "Por eso aumentó el uso del automóvil particular, lo que llevó a congestionar cada vez más la red vial y particularmente los accesos. La solución es mejorar el servicio del transporte público de trenes, subtes y colectivos para hacerlo atractivo para los usuarios".

Esta afirmación no puede ser más correcta, pero no considera la otra cara de la moneda. En la toma de la decisión de cómo trasladarse a la ciudad un ciudadano evalúa el tiempo que habrá de insumirle hacerlo en automóvil, dada la eventual congestión que habrá de enfrentar, pero no su contribución a la congestión por el hecho de viajar en dicho medio de transporte y mucho menos su contribución a la contaminación ambiental y auditiva, responsable de tantas enfermedades que afectan hoy a los porteños.

¿Cómo lograr que los conductores tomen en cuenta estos costos que ellos mismos generan? Tarifas de congestión es la respuesta; las mismas fueron propuestas por primera vez en 1952 por William Vickrey, Premio Nobel de Economía 1996. En nuestro caso, las tarifas se encontrarían representadas por el pago de un derecho por entrar en la ciudad en automóvil los días hábiles, en los períodos de congestionamiento; estrategia empleada por diversas ciudades del mundo.

Estocolmo, capital de Suecia, nos provee un claro ejemplo del éxito del sistema, de contarse con un adecuado sistema de transporte público. Es más, desde enero del año próximo, Gotemburgo, segunda ciudad sueca, implementará el mismo sistema.

¿Qué nos diferencia a la Argentina de Suecia? ¿Por qué no aprender de otras sociedades que han enfrentado exitosamente nuestros mismos problemas? ¿Por qué repetir una y otra vez recetas que han fracasado en el pasado? La rueda ya fue inventada, para qué intentar hacerlo nuevamente.