



UNIVERSIDAD DEL CEMA

¿Quién Atropella a los Peatones?

Por Edgardo Zablotzky, Profesor de Economía, Universidad del CEMA.
El Cronista Comercial, Septiembre 6 de, 2010.

En las últimas semanas un nuevo tema ocupa la atención de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires: el trágico incremento del número de peatones muertos en accidentes en los cuales han tomado parte colectivos. ¿Por qué se ha producido este escenario?

Asumir que los colectiveros han decidido salir de cacería no tiene sentido. Si trabajan muchas horas, si tienen mucho stress, si son muy presionados por sus empresas, también lo eran tiempo atrás, pero en ese entonces no teníamos la cantidad de peatones muertos que tenemos en la actualidad. Tampoco hay motivo para pensar que los peatones se han vuelto más descuidados al cruzar las calles ya que siempre lo han sido. Algo debe haber cambiado.

Hace 35 años, Sam Peltzman, profesor de economía de la Universidad de Chicago, postuló el efecto que hoy se conoce comúnmente con su nombre. El mismo consiste en la reacción frente a una regulación de seguridad aumentando otros comportamientos de riesgo, neutralizando así total o parcialmente los beneficios de la regulación original. Por ejemplo, si por usar casco conduzco más rápidamente mi moto estaría reduciendo el objetivo de su utilización, al reducir el riesgo de muerte en un accidente, pero incrementar el número de ellos, dada la mayor velocidad que la utilización del casco podría incentivar. Es de esperarse que el primer efecto domine y la reglamentación sea de utilidad. Pero no es gratis, hay conductores que manejarán más rápido por utilizar casco.

Más aún, el efecto Peltzman puede generar costos a personas a las cuales la norma no va dirigida; claro ejemplo de ello sería un peatón atropellado por un conductor que conduzca más rápido su moto por utilizar casco. El riesgo de cruzar la calle se ha incrementado. ¿Suena conocido?

La Ciudad de Buenos Aires ha dictado normas generando carriles exclusivos para el transporte público en varias avenidas, también ha cambiado la mano de circulación de varias arterias. Las medidas han sido eficaces, los tiempos de viaje de colectivos y taxis por las vías preferenciales se han reducido generando un notable beneficio para los usuarios de estos medios de transporte. Pero cabe preguntarnos si estas medidas no pueden haber generado un efecto no deseado, el incrementar la velocidad a la cual transitan los colectivos por la ciudad, no tan solo en las avenidas, sino en todo su recorrido, dada la eventual mayor presión por cumplir con sus horarios en virtud del ahorro en tiempo en los carriles exclusivos. Al fin y al cabo, dicha presión siempre ha existido y no es descabellado pensar que con la mayor fluidez de tránsito podría haber aumentado.

Es claro que no es posible tener certeza de ello, pero es una hipótesis factible. Las autoridades de seguridad vial deberían analizar si los colectivos involucrados en accidentes transitan durante parte de su recorrido por arterias que han sido afectadas por



UNIVERSIDAD DEL CEMA

los cambios realizados en la ciudad. De ser así, el incremento en los accidentes que involucran a peatones podrían ser explicados por el efecto Peltzman y resultaría más fácil encontrar una efectiva solución al problema si sabemos primero cuáles son las razones que originan el mismo.