



## ¿Quién atropella a los peatones? \*

**A** mediados de 2010 un tema ocupó la atención de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires: el trágico incremento del número de peatones muertos en accidentes en los cuales habían tomado parte colectivos. ¿Por qué se produjo este escenario?

Asumir que los colectiveros decidieron salir de cacería carece de sentido. Si trabajaban muchas horas, si tenían mucho estrés, si eran muy presionados por sus empresas, también lo eran tiempo atrás, pero en ese entonces no teníamos la cantidad de peatones muertos que tuvimos a mediados de año. Tampoco hay motivo para pensar que los peatones se habían vuelto más descuidados al cruzar las calles ya que siempre lo han sido. Algo debía haber cambiado.

Hace treinta y cinco 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. Entre 1925 y 1960 la cantidad de muertes en accidentes de autos en USA se redujo anualmente un 3.5%, dadas las mejoras en el diseño de los autos, en la calidad de las carreteras americanas y los progresos alcanzados por la medicina. En 1966 se sancionó una ley que establecía, entre otras regulaciones, el uso del cinturón de seguridad. Sam Peltzman descubrió que estas regulaciones fomentaban que los conductores tomaran mayores riesgos, porque la mayor protección reducía el precio del manejo riesgoso. Estos riesgos adicionales tendían a compensar los beneficios de seguridad de la ley, aunque más no fuese parcialmente. Las muertes de automovilistas por cada accidente cayeron significativamente, pero aumentó la cantidad de accidentes como así también las muertes de peatones, ciclistas y motociclistas.

En estos términos sí, por ejemplo, por usar casco conduzco más rápidamente mi moto estaría atenuando el objetivo de su utilización, al reducir el riesgo de muerte en un accidente, pero incrementando 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, se generarán

externalidades; es decir, costos a personas a las cuales la norma no va dirigida. Claro ejemplo de ello sería un peatón atropellado por un motociclista que conduzca más rápido su moto por utilizar casco. El riesgo de cruzar la calle se habría incrementado. ¿Suenan conocidos?

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 sólo 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.

**El efecto Peltzman 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.**

Es claro que no es posible tener certeza de ello, pero es una hipótesis factible. La mayoría de los colectivos transitan durante parte de su recorrido por arterias que han sido afectadas por los cambios realizados en la ciudad. Las autoridades de seguridad vial deberían profundizar su análisis; es claro que resultaría más fácil encontrar una efectiva solución al problema si sabemos primero cuáles son las razones que originan el mismo.

por **Edgardo E. Zablotsky**, profesor de Economía y Finanzas, UCCEMA.

\* El presente artículo es una ampliación del publicado el 6 de septiembre de 2010 en El Cronista Comercial.