

El costo de circular

Gabriela Calderón de Burgos

Hace varias semanas se implementó en Quito una medida que pretende resolver el problema de la congestión urbana restringiendo la circulación de determinados vehículos ciertos días y a ciertas horas. Pero tal restricción no provee una solución a mediano y largo plazo para la evidente escasez de vías públicas e incentiva la compra de un segundo auto (probablemente más contaminante), ambas cosas contribuyendo a una mayor congestión y mayor contaminación.

Esto ya se intentó en México en 1989 cuando se implementó el programa 'Hoy no circula', el cual restringió la circulación de vehículos particulares en base al último número de su placa. Un estudio publicado por el Banco Mundial analizó los resultados de este programa y concluyó que "de hecho aumentó la conducción y la congestión total". La Ciudad de México pasó de importar 74.000 vehículos usados al año entre 1983 y 1989 a importar 85.000 vehículos al año entre 1990 y 1993. La compra de vehículos nuevos también aumentó: de 80.000 vehículos al año entre 1983 y 1989 a 154.000 entre 1990 y 1993. Además, se desaceleró el crecimiento del uso de transporte colectivo: mientras que este venía creciendo a una tasa anual de 5,7% entre 1983 y 1989, entre 1990 y 1993 este crecía a una tasa menor de 2,4%. Finalmente, y este dato le debe importar a Corpaire, la contaminación proveniente de los vehículos aumentó en el 8%. Son resultados previsibles de políticas públicas que ignoran el costo de circular.

Pero hay otra alternativa. Se podría cobrar al ciudadano un peaje determinado por la diferencia entre su costo privado (gasto en combustible, desgaste del carro y el costo del tiempo asociado al viaje) y el costo social (congestión, contaminación y riesgo de accidentes). Esta medida prioriza a los ciudadanos que más valoran circular por determinadas vías. Aquellos conductores cuyo beneficio privado de circular supera al costo privado y social de hacerlo, serán los que seguirán circulando por esa vía. Los demás elegirán un medio de transporte colectivo, optarán por otra vía de circulación o circularán a otras horas u otros días en que el costo del peaje sea menor.

En Londres se implementó un sistema de tarificación vial en 2003. Para 2009 el número de viajes había caído el 21% y hay 70.000 carros menos ingresando a la zona original de la tarificación. En 2009, la ciudad de Londres tuvo un ingreso neto de 219 millones de dólares que están destinados a mejorar la transportación en la ciudad.

Las principales ciudades de Ecuador, particularmente Quito, podrían liderar el camino adoptando políticas públicas que reconozcan el costo de circular. Es a través del pago de los peajes que los ciudadanos le comunicarán a las autoridades dónde desean que se expanda una vía (o dónde ya no la necesitan). Pero para empezar, creo que no hay una política que impacte más el tránsito vehicular que eliminar los subsidios a los combustibles, permitiendo que cada ciudadano por lo menos asuma el costo privado total de circular.

© Copyright 2008. Todos los derechos reservados.