De: Eduardo Engel <eengel@dii.uchile.cl>
Para: (Recipient list suppressed)
Fecha: dom., 30 juli 2000 10:13
Asunto: Cupos de Congestión. Columna Que Pasa. Julio 16.

---

lCupos de congestión

¿Es inevitable que los santiaguinos sigamos perdiendo del orden de 15 jornadas laborales por año debido a la congestión vehicular?

Eduardo Engel

¡Qué agradable fue manejar por las calles de Santiago recientemente, cuando se decretaron vías exclusivas debido a la emergencia ambiental! Lo sorprendente fue que los tiempos de viaje en hora punta no sólo se redujeron en las vías exclusivas, sino que también en aquellas en que se permitió la circulación de automóviles. ¿No será posible hacer algo para que trasladarse por las calles de la capital siempre sea tan agradable? ¿Es inevitable que los santiaguinos sigamos perdiendo del orden de 15 jornadas laborales por año debido a la congestión vehicular? Si las vías exclusivas se hubiesen mantenido por un período más largo, los automovilistas que tomaron medios de transporte público se habrían enterado de la reducción de los tiempos de viaje y quizás habrían regresado al automóvil hasta volver a copar las calles de la capital. Es un hecho que toda solución al problema de congestión vehicular debe contemplar cobrar por el uso de las vías congestionadas. Además, se debe mejorar el transporte público y construir más obras viales, pero la impopular tarificación vial es inevitable si se desea resolver este problema dentro de la próxima década.

Cada automovilista que utiliza una vía congestionada impone un costo a los demás usuarios de la vía, ya que el tiempo de viaje de éstos se incrementa un poco. La demora ocasionada a cada usuario es menor. Sin embargo, la suma de las demoras ocasionadas es apreciable. Y como el automovilista que congestiona no compensa a quienes perjudica, las calles son sobreutilizadas.

La tarificación vial hace que los usuarios asuman los costos que imponen a los demás automovilistas, al obligarlos a pagar cuando usan calles congestionadas. Mientras mayor sea la demanda por una vía determinada, mayor será el costo de usarla. La tarifa vial también debe considerar el número de pasajeros que

traslada cada vehículo, de modo que un microbús pagará una tarifa mucho menor por pasajero que un automóvil. Y volviendo a las vías exclusivas que motivan esta columna, en días con malos índices de contaminación, la tarifa vial será más alta, reflejando además cuánto contamina cada tipo de vehículo.

La ley de tarificación vial languidece casi una década en el Parlamento, porque es políticamente impopular aprobar una ley que llevará a que los ricos usen más las vías congestionadas que los pobres (o para ser más precisos, que la clase media, ya que la mayoría de los pobres no tiene automóvil). Es cierto que con lo recaudado el gobierno puede beneficiar a quienes usan menos las calles congestionadas, pero esta compensación es indirecta y un tanto abstracta, lo cual explica por qué hay parlamentarios en todas las bancadas que se oponen a ella.

Lester Thurow, economista del Massachusetts Institute of Technology, ha propuesto una nueva variante de la tarificación vial que resuelve la objeción anterior. Esta consiste en entregar gratuitamente a cada dueño de automóvil del Gran Santiago un monto anual de "cupos de congestión". A medida que el usuario transita por vías congestionadas va gastando dichos cupos; mientras no exceda el total asignado, no paga nada por concepto de tarificación vial. Sólo a partir del momento en que sobrepasa su cupo de congestión comienza a cancelar la tarifa vial cada vez que utiliza una vía congestionada. Por otra parte, el automovilista también puede optar por no usar todos los cupos que le fueron otorgados. En tal caso, puede vender las unidades de congestión sobrantes, es decir, los cupos de congestión serán transables. Es cierto que los sectores de ingresos más altos usarán más las vías congestionadas, pero para hacer esto deberán comprarles sus cupos a quienes usen menos las vías, por lo cual los automovilistas de menores recursos no se sentirán perjudicados.

Hace 20 años, la idea de cobrar por el uso de las calles de una ciudad era ciencia ficción, pues era inviable llevarla a la práctica. Instalar plazas de peaje manuales habría agravado la congestión, debido a los tacos que se formarían en ellas. Sin embargo, ahora existen nuevas tecnologías que resuelven este problema. Más aún, estas tecnologías han sido utilizadas exitosamente en otros países y son baratas. También hay una serie de detalles de diseño que

deben ser tomadas en cuenta, pero que son relativamente simples. Por motivos de espacio omito los detalles sobre ambos aspectos.

Es bien sabido que la asignación de derechos de propiedad resuelve problemas como el de la congestión vehicular, llevando a una asignación eficiente de los recursos. Desde el punto de vista de la eficiencia económica, no importa cómo se asignen los derechos de propiedad, lo importante es que el bien (en este caso, el espacio de circulación) pertenezca a alguien. En cambio, desde un punto de vista distributivo y de viabilidad política, es crucial cómo se asignan esos derechos. El proyecto de ley de tarificación vial que ha sido presentado al Congreso supone que el Estado es dueño de los derechos, por lo cual le corresponde lo recaudado por concepto de tarifas viales. Si se combina la tarificación vial con cupos de congestión transables, los dueños de los derechos de congestión serán los automovilistas de Santiago. Ambas propuestas son igualmente eficientes, pero la alternativa con cupos transables, además, es políticamente viable.

Eduardo Engel
Centro de Economía Aplicada (CEA)
Dep. Ing. Industrial
U. de Chile
República 701
Santiago, CHILE
eengel@dii.uchile.cl
http://www.dii.uchile.cl/~eengel
Tel.: +56 2 678 4033
Fax: +56 2 689 7895

Suscríbase a Perspectivas
http://www.dii.uchile.cl/revistas/frame_pers.html