Movilidad y recursos comunes

[iStock] Thinkstock

El problema del binomio movilidad-contaminación tiene su origen en el clásico dilema que supone la gestión de los bienes comunales. Tanto la regulación como la tecnología disponen en la actualidad de herramientas con las que lograr que la demanda de movilidad se ajuste a las restricciones que nos imponen estos dos recursos comunes, hoy claramente sobreexplotados.

Verónica López *@Vlopezsabater* | *Consultora sénior del área de Economía Aplicada de Afi*
Pablo Hernández | *Consultor sénior del área de Economía Aplicada de Afi*

En los últimos años, **la gestión de la movilidad urbana ha adquirido un papel prioritario en las agendas de los decisores públicos** ante la escalada de los niveles de contaminación del aire y la congestión de las vías urbanas. Los distintos ayuntamientos de las principales urbes han desplegado medidas para tratar de contener estas dinámicas, bajo la premisa de alcanzar un estándar de «movilidad urbana sostenible», eslogan que encarna la inclusión del respeto al medio ambiente en la ecuación que debe resolver de manera óptima la oferta y la demanda de transporte urbano.

Indudablemente, el grado de sensibilidad de la opinión pública también se ha acrecentado en este tiempo, por diversos motivos. Entre ellos cabe destacar la propagación de la información en las redes sociales y el universo mediático, así como la oportunidad que ofrecen asuntos de esta índole para verter críticas a los gestores públicos con independencia (o no) de su signo. En efecto, las medidas implementadas –como las restricciones a la circulación de vehículos particulares, o la reducción de la velocidad en determinadas vías– así como las soluciones que deberían explorarse, han suscitado un amplio debate público.

Si bien el consenso sobre cómo afrontar este problema se encuentra lejos de alcanzarse –más bien cerca de encarnizarse– el diagnóstico es más unánime: **las ciudades adolecen de un uso abusivo del vehículo particular**, principal productor de gases efecto invernadero en las ciudades que derivan en un grave perjuicio para el aire que respiramos. El coche particular es, además, responsable de más de un 60% de las emisiones de gases NOx en entornos urbanos. El respaldo científico es también concluyente, a juzgar por la acumulación de evidencias que vinculan la calidad del aire con la probabilidad de muerte prematura y otros problemas de salud pública (patologías respiratorias, cardiacas, dermatológicas, así como enfer-

medades crónicas, con especial incidencia en colectivos más vulnerables, como niños y ancianos). A título ilustrativo, la Organización Mundial de la Salud señala que la exposición al aire contaminado es la causa de muerte de 7.000 personas al año en España. En este sentido, la pérdida de valor del entorno que compartimos y sus consecuencias sobre los propios humanos es un problema común, pues quienes habitamos o transitamos en las ciudades somos en mayor o menor medida tributarios de las mismas.

El problema del binomio movilidad-contaminación tiene su origen en el clásico dilema que supone la gestión de los bienes comunales. Las vías urbanas congestionadas y el aire constituyen ejemplos canónicos de **recursos comunes**. En ambos casos es **imposible la exclusión**, al no existir, por lo general, peajes que limiten el acceso a la circulación, ni tampoco a respirar (afortunadamente). Sin embargo, son **rivales** en el consumo, puesto que el uso por parte de un usuario reduce su disponibilidad para el resto. En el caso de las vías urbanas, la sobreexplotación –congestión– tiene como consecuencia la pérdida de valor de la infraestructura, que alcanza el valor cero cuando los individuos no pueden satisfacer su viaje por los atascos, o incluso negativo, cuando se eleva, por ejemplo, la probabilidad de accidente o siniestro. En el caso del aire, cuando su pureza se reduce como consecuencia del abuso humano en forma de emisiones, su utilidad colectiva tiende a disminuir como consecuencia de los gases inherentes a la combustión de fuentes fósiles.

Así pues, **la libertad de acceso y el legítimo interés privado de uso y disfrute pueden dar lugar a una solución colectiva que destruye el valor del recurso común**, aunque ésta solución a priori no sea preferida por ninguno de los agentes. Y la razón es que los usuarios no tienen en cuenta el coste que imponen al resto de la comunidad al agotar estos recursos para quienes también pretenden disfrutarlo. Es decir, cuando cada individuo genera una externalidad al resto por el agotamiento del recurso (consecuencia de la rivalidad), la suma de todas ellas reduce el valor del recurso común en cuestión o lo agota.

Tanto la regulación como la tecnología disponen en la actualidad de herramientas con las que lograr que la demanda de movilidad se ajuste a las restricciones que nos imponen estos dos recursos comunes, hoy claramente sobreexplotados. A priori, parecería trivial encontrar una combinación de medidas para atajar el problema de la congestión y de contaminación del aire. No parece, sin embargo, que en el curso de estos años se hayan encontrado soluciones efectivas como la que en su día representó la iniciativa del «carné por puntos», diseñada para mitigar una externalidad de consecuencias devastadoras: las infracciones y, especialmente, los accidentes de tráfico. Uno de los problemas a los que se enfrenta el gestor público, que teóricamente debe velar exclusivamente por maximizar el bienestar de los ciudadanos, es que ha de conciliar diferentes intereses que en ocasiones son irreconciliables. El primero el suyo propio, a veces capturado por los intereses de grupos de presión (el taxi es un buen ejemplo). En otras ocasiones, resulta presa de su reputación electoral cuando las políticas a implementar son consideradas impopulares.

Por el lado de la regulación, las medidas que asignan un **precio** a los recursos comunes, y que por tanto afectan a la condición de no discriminación o de no exclusión, permiten convertirlos en bienes privados. Al ser bienes que tienen un coste marginal de producción decreciente o incluso nulo –el coste de añadir un usuario más a una infraestructura no saturada es cero- normalmente las tarifas de uso se fijan «como si» fuesen las de un mercado competitivo que ha internalizado por completo las externalidades. En el caso de las tarifas de infraestructura, la experiencia señala a los peajes urbanos como el instrumento de discriminación más efectivo. En el del aire, el precio de contaminar se fijaría a través de impuestos a la quema de combustibles fósiles.

Sin embargo, estas políticas tienen un marcado carácter regresivo, en la medida en que limitan el acceso a una parte de la demanda que no dispone de recursos a un bien esencial, que es la movilidad. Por consiguiente, la solución no puede consistir únicamente en restringir el uso por motivos de renta, sino que deben instrumentarse otras políticas simultáneamente que permitan paliar este problema. Por ejemplo, destinar mayores recursos a la promoción y el fortalecimiento de la red de transporte público (una fuente de transferencia de recursos puede ser directamente la recaudación por peajes e impuestos al carbono) como incentivo adicional a la sustitución del vehículo privado de uso particular por modos alternativos. Es decir, centrar esfuerzos en mejorar la red con medidas que pueden incluir desde su gratuidad (como ya lo es en otras ciudades) y solventar brechas que existen hoy, como la insuficiencia de frecuencias, la escasez de vías exclusivas, de billetes integrados, de aparcamientos disuasorios, o de cobertura de la última milla en origen y destino, etc.

Asimismo, **la tecnología ha dispuesto nuevos desarrollos digitales** que permiten compartir viajes de manera sencilla y ágil (*carpooling*), y reducir el problema de acceso que marcan los peajes al reducir el coste unitario de viaje en vehículo particular o de servicio (taxi o VTC). Teniendo en cuenta que los vehículos están ociosos el 90% de su vida útil y que cubrir la última milla siempre va a requerir agentes privados, resulta más que razonable estudiar su autorización regulatoria para hacer más eficiente su uso.

A modo de reflexión final, como sociedad debemos plantearnos si es eficiente asignar más recursos a facilitar la libre circulación de vehículos particulares que a garantizar **el bienestar y la salud de las personas, que pasa inevitablemente por no agotar nuestros recursos comunes** ::