



Dr. Esteban Mora Martínez, excoordinador del Monitor OCDE-UCR

Foto: [Anel Kenjekeeva](#).

Soluciones para reducir las presas en las carreteras

Voz Experta: Cobrar cargos por congestión vehicular, una propuesta de la OCDE

El problema no es la idea, sino la falta de discusión crítica sobre las medidas a implementar en el país

7 DIC 2023 Sociedad

Desde el [Monitor OCDE](#) hemos trabajado en analizar los informes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) con una mirada crítica, neutral y propositiva. Nunca hemos pensado que sus recomendaciones y buenas prácticas son un recetario para los Gobiernos y sus instituciones, al contrario, la institucionalidad pública debe debatir con múltiples actores sociales, privados y académicos sobre cómo **implementar medidas adecuadas para el país**.

Sin embargo, observamos con intranquilidad que se lanzan ideas de proyectos de ley, de cambios funcionales y hasta estructurales, sin un adecuado análisis. En los [Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2023](#), se recomendó “**diseñar mejor el impuesto a los vehículos**, que tome en cuenta el desempeño ambiental e incentivar el uso de vehículos más eficientes desde el punto de vista energético”. Sí, pero hacer esto tiene un efecto negativo al reducir gradualmente los ingresos fiscales y esto impacta en el financiamiento del programa de [Pago por Servicios Ambientales](#). Por eso, como dice el dicho popular, “no se puede vestir a un santo para desvestir a otro”.

La OCDE también indicó que “**las tarifas de los peajes** están congeladas desde 2002. Actualizarlas para que reflejen el costo del uso de las carreteras e **introducir cargos por congestión** pueden facilitar el cambio hacia medios de transporte más limpios y masivos”. No obstante, la organización reconoció que “dado el entorno actual de altas presiones

sobre el costo de la vida, el trabajo previo para estos cambios podría comenzar y la implementación podría tener lugar una vez que disminuyan las presiones inflacionarias".

Estas tres líneas de acción son elementos de una política pública que **afecta al sector transporte, incide en los planes de carbono neutralidad y en el fortalecimiento de un crecimiento "verde"**. Estas medidas requieren de evaluaciones, por ejemplo del diseño, los procesos y los resultados de los peajes nacionales y de los concesionados. También, realizar mediciones sobre los resultados de la restricción vehicular dentro del anillo de circunvalación, evaluar el estado de la infraestructura vial nacional y cantonal, etc. Luego de eso, es necesaria la revisión de los casos de éxito y de las innovaciones fallidas.



Las presas en las carreteras son un verdadero obstáculo para la competitividad del país.

Foto: [Anel Kenjekeeva](#).

Cargos por congestión

Sin duda, la congestión es un problema grave que causa estrés económico, ambiental y social. **Diferentes países en las últimas décadas han buscado soluciones con más y mejores infraestructuras de carreteras o sus alternativas: semáforos inteligentes, trenes de carga y pasajeros, metros, subterráneos, regulación, planificación del uso de la tierra, y hasta la economía conductual aplicada al transporte.**

Para el [Foro de Transporte Internacional](#) (FTI) se pueden usar precios económicos fijados a un nivel en el que los usuarios de los sistemas de transporte paguen por los recursos que requieren sus elecciones: entre estos recursos destaca el uso del tiempo por parte de otros viajeros. Así, **cada conductor que utiliza el sistema de carreteras en condiciones congestionadas causa retrasos a todos los demás usuarios de la carretera.** La idea del cargo por congestión es que si se pagan estos retrasos, el sistema en general funcionará de una manera más eficiente.

La reflexión que nos lleva al análisis crítico

El cargo por congestión requiere cobrar por algo que durante generaciones se ha considerado de alguna manera "gratuito" y, por lo tanto, **algunas personas pagarán más que antes por sus viajes**, mientras que otros, cuando se tiene en cuenta la reducción de la congestión, pagarán menos. Para el FTI, por injusta que pueda considerarse la situación actual, este nuevo patrón es políticamente delicado y, por lo tanto, es sensato tener una buena comprensión de quién gana y quién pierde: no es adecuado decir simplemente que la economía "en su conjunto" se beneficia, sin analizar también quién obtiene ese beneficio.

Los modelos revisados a la fecha suponen **efectos positivos en la devolución de los ingresos** de esa tasa a los usuarios de la carretera en forma de **reducciones en otros impuestos de circulación**, en incrementar la inversión para el aumento de la capacidad de las carreteras, en la ampliación del gasto estatal en transporte público, espacios para caminar y andar en bicicleta, así como en destinar los ingresos a las finanzas públicas en general.

En Costa Rica, además de buscar recursos mediante esta tasa para construir un tren eléctrico, ¿cuál es el plan? ¿Cómo se hace la transición? ¿La tasa es por entrar al anillo de circunvalación - o peaje - o se trata de evitar las horas pico de congestión -al incrementar el costo de peaje en esas franjas-? **El debate está abierto y lejos de terminar...**

¿Desea enviar sus artículos a este espacio?



Los artículos de opinión de *Voz experta UCR* tocan temas de coyuntura en textos de 6 000 a 8 000 caracteres con espacios. La persona autora debe estar activa en su respectiva unidad académica, facilitar su correo institucional y una línea de descripción de sus atestados. Los textos deben dirigirse al correo de la persona de la Sección de Prensa a cargo de cada unidad. En el siguiente enlace, puede consultar los correos electrónicos del personal en periodismo: <https://odi.ucr.ac.cr/prensa.html>

[Esteban Mora Martínez](#)

Excoordinador del Monitor OCDE

esteban.moramartinez@ucr.ac.cr

Etiquetas: [vehiculos](#), [presas](#), [carros](#), [congestion](#), [vehicular](#), [contaminacion](#), [tiempo](#), [ambiente](#), [carreteras](#), [calles](#), [infraestructura](#), [#vozexperta](#).