



Alfredo Bullard González

Con licencia para matar. ¿Por qué va a fracasar el Código de Tránsito?

“Si matar es gratis morirá más gente de la que debería”. Esta frase resume por qué el nuevo Código de Tránsito no va a funcionar. Ello por varias razones:

Primer error: olvidar lo más importante. El mayor desincentivo para no causar accidentes no son las multas, sino asumir el costo de estos. Nada se ha hecho para reformar al Poder Judicial o para crear un mecanismo que traslade a los causantes el costo de los accidentes. Sin responsabilidad civil por daños, el sistema no funciona. Creer que sistemas de control *ex ante* como las revisiones técnicas, el plan “Tolerancia Cero” o aumentar las sanciones de infracciones de tránsito deja de concentrarse en lo más importante, es decir, en los accidentes mismos. Yo puedo arreglar mi carro para que pase la revisión técnica en enero, cuando le toca por la placa, y sea un desastre el resto del año. Puedo vigilar que cuando un ómnibus pasa la garita esté cumpliendo las normas y al kilómetro siguiente romper con todas las reglas. Puedo conseguir que frente a la presencia de policías haya menos infracciones. Pero si causo un accidente y no pago las consecuencias no estoy desincentivando lo realmente importante: las conductas específicas que causan los daños en cada caso. Preocuparse de los que pueden causar daños y

no de los que los causan efectivamente es como combatir una enfermedad solo con vacunas pero sin medicinas para los que enferman.

Segundo error: creer que la ley cambia las cosas. Parece lógico que si uno sube las multas, sube el precio de cometer infracciones. Y según la ley de la oferta y la demanda, si el precio de algo sube cae la cantidad demandada. Pero ello refleja una visión incompleta. Los conductores no miden solo la magnitud total de la multa, sino el costo esperado de esta. La gente se pasa la luz roja con más frecuencia a las tres de la mañana que a las doce del día. ¿Por qué si la multa es la misma a ambas horas? Simplemente, porque es más probable ser detectado a medio día que a las tres de la mañana.

Si la multa por pasar la luz roja es de S/. 500 y a medio día hay una posibilidad entre cuatro que me detecten y me multen, entonces el costo esperado es de S/. 125. Pero si a las tres de la mañana la posibilidad es de solo una entre cien, la multa esperada es de solo S/. 5. Si la policía es ineficaz y sobre todo corrupta, entonces el costo de la sanción real cae, y con ello los incentivos.

¿Cuál es la magnitud esperada real de pasarse una luz roja en el Perú? Uno puede pagar un coima quizás menor al diez por ciento del monto de la multa establecida, y solo si me detectan cometiendo la infracción. Si solo hay una posibilidad entre diez que me detecten y la coima es una décima parte de la multa real (quizás es mucho menos), entonces el costo esperado es una centésima parte del costo declarado en la ley. Una multa de S/. 500 se convierte en una multa de solo S/. 5.

La ley no es lo que su texto dice. Tampoco es solo lo que los jueces dicen. Es lo que “*el sheriff*” hace. Si “*el sheriff*” no pone en vigencia la ley, para fines prácticos la ley no existe.

Tercer error: creer que los funcionarios públicos van a resolver el problema. Tenemos que crear sistemas que confíen más en incentivos privados. El uso de empresas especializadas

en fiscalizar el tránsito y colocar sanciones parece un mecanismo menos corrompible y más eficaz. Dio muy buenos frutos en el Callao. Son sistemas menos corrompibles y más eficaces, orientados por metas. Si a una empresa a cargo de fiscalizar el tránsito se le pagan bonos por reducir los niveles de accidentes, van a ver cómo el sistema funciona. Por supuesto, la Policía lo va a tratar de desprestigiar porque le quita poder y sobre todo ingresos. No niego que la corrupción de funcionarios privados es posible. Pero le aseguro que no podrá siquiera competir con

la corrupción policial. Cuando vemos por el espejo retrovisor un patrullero que nos hace señas para detenernos, los peruanos no tememos a la ley, tememos a la extorsión. Y no nos digan que unos pocos malos elementos no pueden traerse abajo a una institución. Es al revés: unos pocos buenos elementos no pueden levantarla.

Información correctamente distribuida puede ayudar a la fiscalización por parte de los propios usuarios. Por ejemplo, información transparente sobre los niveles de accidentes de las empresas de transporte público interprovincial es darle a la demanda (es decir, a los consumidores)

el poder de fiscalizar con sus decisiones las causas de los accidentes. A los funcionarios se les corrompe o se les presiona. A los consumidores informados no queda sino verlos irse a la competencia.

Para resolver problemas graves se requieren decisiones radicales que rompan paradigmas. No se trata de repetir la misma fórmula una y otra vez. Cuando un plan fracasa hay que hacer algo distinto. Mientras no hagamos esos cambios, entregar brevets será dar licencia para matar.

“El uso de empresas privadas especializadas en fiscalizar el tránsito y colocar sanciones parece un mecanismo menos corrompible y más eficaz”

(*) Abogado especialista en Derecho de la Competencia, Regulación Económica y Arbitraje. Socio de Bullard, Falla & Ezcurra Abogados. Fuente: <http://semanaeconomica.com/users/46135-alfredo-bullard/blogs>.