EL PAIS (SELECCION THE NEW YORK TIMES) 05/07/12
BARCELONA
Prensa: Semanal (Jueves)
Tirada: 80.591 Ejemplares
Difusión: 61.767 Ejemplares
Cod: 59638049
Página: 6
Sección: OTROS Valor: 14.126,00 € Área (cm2): 444,9 Ocupación: 43,04 % Documento: 1/1 Autor: Por JOHN MARKOFF Núm. Lectores: 247068



TOM YUE

El campus de la Universidad de Stanford es famoso por sus atascos. Un estudiante ajusta un escáner.

Incentivos para desatascar las ciudades

Por JOHN MARKOFF

PALO ALTO, California — Londres, Singapur, Estocolmo y otras ciudades luchan contra el tráfico denso con una "tarifa por congestión", una tasa elevada por conducir en zonas atestadas en horas punta. Pero los conductores, por lo general, aborrecen la idea, y los esfuerzos por imponerla en Estados Unidos han fracasado.

Balaji Prabhakar, catedrático de ciencia informática de la Universidad de Stanford en California, cree que tiene una forma mejor de hacerlo.

Hace unos años, mientras estaba atrapado en un atasco de tráfico en Bangalore, India, pensó que existían otros modos de conseguir que los conductores cambiaran su comportamiento. Las tarifas por congestión son palos; ¿por qué no intentarlo con una zanahoria?

Así, esta primavera, con una beca de investigación de tres millones de dólares del Departamento de Transportes estadounidense, Stanford, cuyo campus está muy atascado por la circulación, usó un sistema diseñado por el grupo de Prabhakar que permite a quienes se dirigen allí en coche participar en una lotería diaria en la que tienen la oportunidad de ganar hasta 50 dólares solo por cambiar sus desplazamientos a horas valle.

Amaya Odiaga, directora de operaciones empresariales del departamento de educación física de Stanford, acude al campus en coche unos minutos antes y admite que ha ganado 15 dólares. Su desplazamiento diario dura ahora solo siete minutos, cuando antes necesitaba 25 para realizarlo.

Prabhakar ha llevado a cabo diversos experimentos usando incentivos para conseguir que la gente cambie su comportamiento en la conducción, a la hora de utilizar el transporte público, de aparcar e incluso de adoptar un estilo de vida más activo. A diferencia de la fijación de precios por la congestión del tráfico, que es obligatoria para todo el mundo y que normalmente requiere una normativa, "los incentivos se pueden empezar de forma gradual y son voluntarios", señala.

> Los premios en lugar de las multas logran buenos resultados.

Singapur estudia adoptar un sistema diseñado por él y sus alumnos que ofrece la participación en una lotería o una tarifa de descuento para los usuarios del transporte público que viajan fuera de las horas punta.

Sin embargo, Charles Komanoff, experto en transportes que ha diseñado un modelo informático del tráfico de Nueva York, indica que alberga ciertas dudas sobre los sistemas de incentivos como alternativa. "Lo que de verdad se necesita son desincentivos importantes (palos grandes)", escribe en un correo electrónico. "Las zanahorias pequeñas no logran cambiar las decisiones de los conductores" de Nueva York o San Francisco.

Pero Prabhakar asegura que la fijación de precios para la congestión del tráfico y su sistema de incentivos no tienen que excluirse mutuamente, y señala que incluso una pequeña disminución de vehículos en un momento determinado puede tener un gran efecto en la densidad del tráfico. Y a la inversa, añade Frank Kelly, matemático de la Universidad de Cambridge en Inglaterra especializado en redes de tráfico: "Cuando la red se acerca a niveles críticos, los pequeños aumentos de tráfico pueden producir retrasos para todo el mundo".

El experimento en Stanford de Prabhakar añade a la lotería un elemento de red social, al convertirla en un juego en el que los amigos pueden ver el *buen* comportamiento de los demás, lo que tiende a reforzar el compromiso. El primer experimento de Prabhakar se realizó en Bangalore en 2008, cuando creó un sistema para animar a los empleados de la empresa de programas informáticos Infosys a elegir diferentes horas de desplazamiento a su sede en las afueras. El sistema redujo considerablemente la congestión del tráfico. Prabhakar dice que la fuerza de su método radica en que un pequeño cambio puede tener un efecto drástico. "Este es uno de los problemas más agradables", señala. "No tienes que cambiar el comportamiento de todo el mundo; de hecho, es mejor si no lo haces".