

“Efecto de las políticas de transporte sobre el uso de automóviles: Teoría y Evidencia de Ciudades de América Latina”



Juan Pablo Montero

Profesor Titular del Instituto de Economía de la P. Universidad Católica de Chile e Investigador Asociado ISCI.

En esta edición, el *paper* destacado escogido es: “Efecto de las políticas de transporte sobre el uso de automóviles: Teoría y Evidencia de Ciudades de América Latina” de los autores Juan Pablo Montero, investigador del ISCI; Francisco Gallego y Christian Salas.

Dada la polémica desatada en torno a si los efectos del Transantiago han sido o no los esperados, este *paper* busca explorar las consecuencias de la introducción de la política de transporte de Santiago y evaluar sus efectos inesperados.

Según los resultados de este estudio, los investigadores aseguran que los efectos han sido más bien negativos, lo cual se refleja en el aumento de la contaminación ambiental y del parque automotriz.

Además de Santiago de Chile, otras ciudades de América Latina han intentado con distintas políticas incentivar el uso del transporte público. Por ejemplo, en 1989, las autoridades de Ciudad de México presentaron un programa de restricción vehicular denominado “Hoy No Circula” (HNC), que restringía el uso de cada vehículo una vez por semana. En tanto, más recientemente, en 2007, las autoridades nacionales se embarcaron en la reforma del transporte capitalino elaborando el sistema Transantiago (TS), a fin de mejorar y aumentar el uso del transporte público.

La teoría muestra la importancia de separar las estimaciones en las horas de punta de las demás debido a que los efectos de corto y largo plazo pueden variar enormemente. Los registros por hora de las estaciones de monitoreo de monóxido de carbono, donde los vehículos son los principales responsables de dicha contaminación, permite evaluar efectos a corto y largo plazo particularmente para las horas punta, tanto para HNC como para TS.

Aumento de CO₂ y del parque automotriz

Los hogares, en ambos países, mostraron una respuesta similar frente a la adopción de la política en cuanto al ajuste o aumento en su stock de vehículos. Una respuesta por lo demás bastante rápida; en menos de 10 meses las familias ya habían resuelto su problema de transporte.

Estos resultados son consistentes con la evidencia que proviene de fuentes de datos alternativas, tales como el consumo de combustible, registros de automóviles y los precios de las licencias de taxi.

Al respecto, el Investigador Asociado del ISCI y académico del Instituto de Economía UC, Juan Pablo Montero, señala que “el *paper* entrega una visión amplia de lo que sucede con el Transantiago y las políticas de transporte a nivel latinoamericano. Tomando como ejemplos los sistemas para Ciudad de México y Santiago, nuestro objetivo fue mostrar, desde el punto de vista académico, cómo a largo plazo los efectos se pueden revertir”.

En el caso de México se incorporó la variable de salud para definir la restricción vehicular, medida que se tomó repentinamente y se aplicó a todo vehículo una vez por semana. Cada día de la semana el 20% de la flota vehicular estaba fuera de circulación.

“Con un sistema de fiscalización desarrollado, la gente dejó los autos en la casa un tiempo, pero no duró mucho más de un mes y al cabo de diez meses el efecto se perdió y, por el contrario, las concentraciones de CO₂ fueron mayores a las detectadas antes de implementar la medida. Mucha gente se compró un segundo vehículo, principalmente usado y, con esto se aumentó la concentración de monóxido de carbono” explica Juan Pablo Montero.

Más allá del impacto en la salud, “queremos demostrar con este estudio que estas políticas pueden tener efectos inesperados en el parque vehicular” agrega.

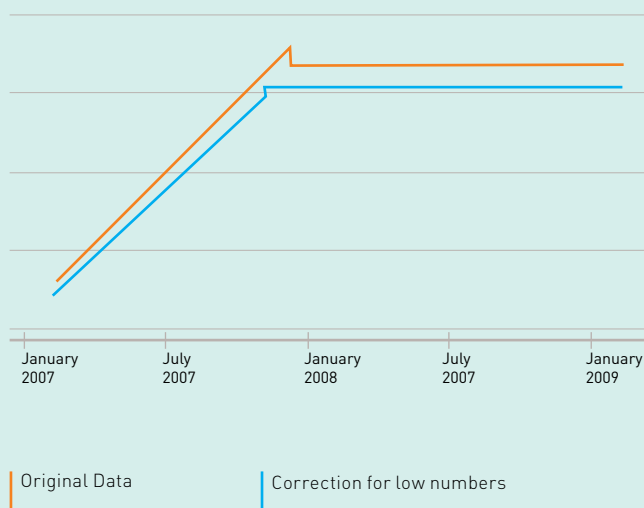
El estudio permite evidenciar si la política de transporte cumplió su objetivo o tuvo consecuencias adversas no consideradas. Por ejemplo, los automóviles que se compraron producto de esa política no van a dejar de circular a menos que la política de transporte realmente mejore con los años. El usuario podría revertir su decisión pero a largo plazo.

Si bien en opinión del Gobierno el aumento del parque vehicular sería consecuencia de la mejora en la situación económica de los chilenos y no del Transantiago, el profesor Montero precisa que “el aumento del ingreso de los chilenos ha crecido, como también lo ha hecho la compra de autos nuevos en un 30%. No todo ese porcentaje es consecuencia directa del Transantiago, pero sí es claro que en 11 meses, después de la implementación de esta política de transporte, el aumento del parque vehicular fue brusco”. Las comunas de clase media son las que presentan un mayor aumento la adquisición de este bien y las concentraciones de monóxido de carbono dan cuenta de ello.

El investigador ISCI explica que ambas políticas de transporte tomadas como ejemplo “son las más drásticas que se han realizado en Latinoamérica”, el resto han sido más graduales “y en ambas llegamos a la misma conclusión, los consumidores respondieron de la misma forma, aumentando el parque vehicular” concluye.

Los resultados de la investigación muestran cómo los hogares se ajustan rápidamente a la nueva situación, dejando poco espacio para que los responsables de las políticas de transporte puedan hacer ajustes posteriores. Los resultados teóricos también confirman la dificultad de hacer que la gente deje sus autos solamente con mejoras en el sistema de transporte, por grandes que éstas sean.

TranSantiago effect on CO concentration



TranSantiago Prices of Taxi Permits (sample with direct information on permits)

