



car una externalidad negativa es directamente, evitando el problema de selección adversa: el que contamina "paga". Hay que hacer menos atractivo el uso de vehículos contaminantes. Hay varias formas de hacerlo, desde impuestos a restricciones que diferencian por la tasa de emisión del vehículo. Santiago ha experimentado esto último con buenos resultados (Barahona *et al.* 2020).

JUAN-PABLO MONTERO
PUC-Chile y Aalto-Helsinki

Vehículos eléctricos

Señor Director:

Tal como se ha discutido en su medio estos días, nadie pone en duda el rol de los vehículos eléctricos en la transición hacia una economía baja en carbono. La pregunta es cuál es la mejor forma de potenciar dicho rol. Subsidiar su compra, eximiéndolos del pago del permiso de circulación, por ejemplo, es un camino, pero no el más efectivo. Hay al menos tres razones.

La primera es que el monto del subsidio es muy pequeño para producir un efecto. Nadie ha evaluado formalmente (*i.e.*, económicamente) su impacto, explicando qué vehículos y viajes están siendo efectivamente desplazados. Seguramente, sería más efectivo usar este subsidio en la expansión de la red de estaciones de carga eléctrica (Springel 2021).

Lo segundo es que los subsidios son "caros", ya que sufren de lo que en economía conocemos como un problema de selección adversa: individuos que igualmente hubiesen comprado estos vehículos limpios en ausencia de subsidios. Para estos individuos los subsidios son una simple transferencia de rentas sin impacto en su decisión de compra. ¿Qué tan serio es este problema? Muy serio, tal como muestran estudios recientes en países como Noruega y EE.UU. (Xing *et al.* 2021, Borenstein and Davis 2025).

¿Qué hacer entonces? Esto me lleva a mi tercer punto. La mejor forma de apla-