



► Las restricciones vehiculares se suelen hacer por dos motivos, en general: uno es por contaminación y el otro es por congestión.

Estudio muestra el impacto de la medida

Qué tan efectiva fue la restricción vehicular este año

Una investigación del Instituto de Economía de la Universidad Católica mostró cuáles son los principales desafíos para mejorar esta política implementada en Santiago en 2017 y actualizada en 2023.

Francisco Corvalán

A partir de este año, la restricción vehicular se extendió más allá del anillo de la Avenida Américo Vespucio. La medida, que fue aplicada entre mayo y agosto abarcó toda la provincia de Santiago, incluyendo también a las comunas de Puente Alto y San Bernardo. ¿Fue efectiva esta medida? ¿Qué otros pendientes quedan por mejorar para reducir los niveles de contaminación ambiental en invierno?

Investigadores del Instituto de Economía de la Pontificia Universidad Católica realizaron un estudio para entender cómo impactó esta política y cuáles son los principales desafíos para mejorar los niveles de la calidad del aire a partir de esta medida.

Las restricciones vehiculares se suelen hacer por dos motivos, en general: uno es por contaminación y el otro es por congestión. En el caso del sistema de restricción vehicular que se aplica en la Región Metro-

politana opera desde 2017 y se aplica sobre los vehículos registrados antes del 1 de septiembre de 2011. Los autos más nuevos a esta fecha quedan eximidos de la restricción vehicular.

¿Ha sido efectiva esta medida? Juan Carlos Montero, investigador del Instituto de Economía UC, explica que el problema recae en que esta fecha de eximición quedó fija y no se fue actualizando con el pasar del tiempo.

“Ese fue un error de la política. Sin embargo, es una política que busca reducir la contaminación, no reduciendo el uso del automóvil. Y eso es importante entender acá. No con menos autos en la calle, sino que incentivando a las personas a renovar el parque de automóviles más rápido que si no hubiese esta restricción”, explica Montero. Según su estudio, hoy existen incentivos para las personas para cambiarse

SIGUE ►►



► Los investigadores recomiendan reformular las políticas vigentes, ya que la fecha que se fijó para eximir a los automóviles quedó fija al momento de implementar esta medida.

SIGUE ►►

a un auto sin restricción más rápido a lo que las personas lo hubieran hecho.

Es exactamente el mecanismo en el cual se baja la contaminación. Se tiene así un parque vehicular más limpio, afirma Montero. Los autos más antiguos se van a la periferia de Santiago, incluso más lejos.

"Quisimos cuantificar la aplicación de esta medida. Los autos que están más restringidos son vendidos y salen de Santiago, porque mucha gente quiere renovar sus autos, y hay un riesgo de que estos autos se queden en la periferia, cerca de Santiago", advierte. Entonces, en base a este criterio, la contaminación incluso podría no bajar, sino que aumentar.

¿Por qué los vehículos se quedan en las comunas periféricas a Santiago? Montero explica que, al sacar estos autos de la ciudad, no es que estos se vayan muy lejos. Muchas veces se pueden quedar en las zonas

más cercanas, lo que se llama 'costo de transacción'. "Ahí hay un riesgo de que muchos autos se queden en la periferia", comenta.

En el estudio, que será publicado en la revista Resource and Energy Economics, los investigadores observaron ese riesgo, y encontraron evidencia de que los autos que se vendieron debido a la renovación por la restricción vehicular quedaron bastante más cerca de lo pensado.

A pesar de eso, la política igual llevó a reducción de emisiones debido a que el parque automotriz se renovó más rápido de lo que hubiera ocurrido sin la política. "Encontramos una reducción de la contaminación, del orden de un 6% a 8%, aunque va a depender el valor exacto de estos costos de transacción", complementa Montero.

Otra cosa que también es interesante es saber de dónde salieron los autos antiguos que se fueron a otras ciudades aledañas. Según el investigador, los automóviles reno-

vados salieron principalmente de hogares de ingresos medios y bajos. "Los hogares de ingresos más altos, que también tenían autos afectados por la restricción, no los cambiaron porque ya tenían dos o quizás tres vehículos, y se pudieron acomodar fácilmente a la política", conjetura Montero.

Esto, mientras aquellos hogares que tenían solo un auto, y que querían seguir circulando todos los días de la semana, fue donde más se notó este cambio. Esa gente fue la que actualizó su auto, y exportó su vehículo afectado a la periferia de Santiago y más lejos, como a la Región de Valparaíso y de O'Higgins.

Según Montero, de esto se pudieron extraer dos importantes conclusiones. La primera ya ocurrió, con la ampliación del área de restricción vehicular, que fue implementado a partir de este año, "y va en la dirección correcta", manifiesta.

Lo otro que concluyeron apunta a reducir los costos de transacción para que los au-

tomóviles que quedan afectos a la restricción puedan llegar a lugares más alejados. "Si lo dejas cerca de Santiago es muy posible que eventualmente el nuevo dueño tenga que viajar a la capital y verá que el auto no le va a servir tanto como quisiera. Esos autos son más valiosos si se está más lejos", concluye el investigador.

Ahora, la principal recomendación de reformular las políticas vigentes recae en que la fecha que se fijó para eximir a los automóviles quedó fija al momento de implementar esta política. Ante esto, Montero se pregunta si en cinco años más cuántos autos del 2011 van a estar circulando. "Cada vez menos, y nos va a pasar lo mismo que nos pasó con la restricción vehicular a los no catalíticos, que fue absolutamente irrelevante. Tiene que ser un valor móvil, no puede ser que se quede fijo porque la política va a ir cada vez más perdiendo fuerza, hasta hacerse en irrelevante", proyecta. ●