

Estudio detecta que automóviles han aumentado su velocidad tras alza de combustibles

Francisco Corvalán

Un alza en el precio de los combustibles no solo golpea el bolsillo de los automovilistas. También modifica, al menos transitoriamente, la forma en que se mueven por la ciudad. Así lo mostró un estudio del Centro Interdisciplinario de Data Science de la Universidad Diego Portales, que detectó un aumento en las velocidades de circulación en Santiago y Valparaíso, inmediatamente después del importante incremento aplicado el 26 de marzo pasado.

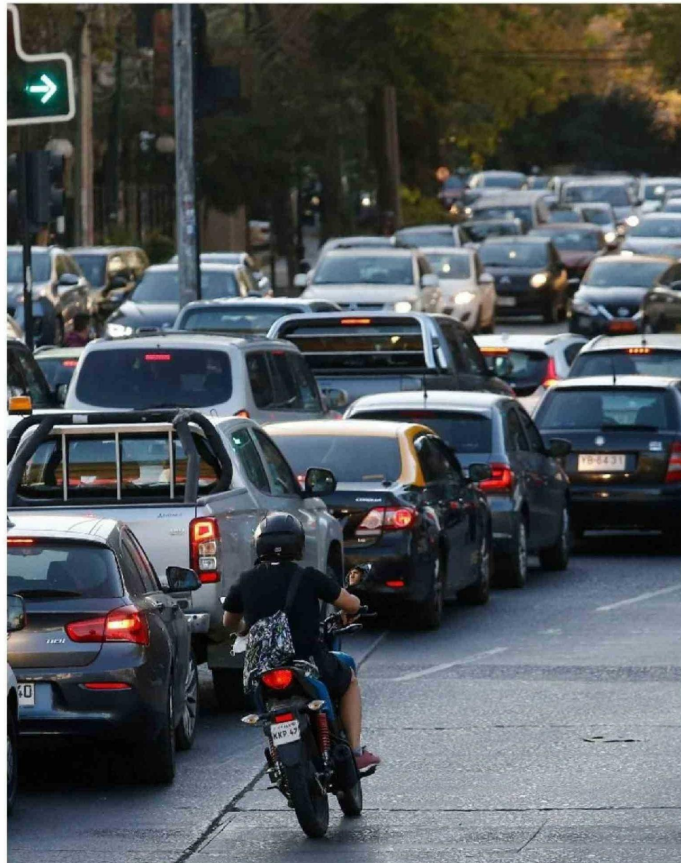
Cabe recordar que el incremento alcanzó los \$ 372 por litro en la gasolina de 93 octanos; \$ 391 en el caso de la gasolina de 97 octanos y \$ 580 por litro en el diésel. A esto se sumó el incremento en la parafina de \$ 138 por litro y un aumento de \$ 11 para el GLP.

El análisis, basado en datos masivos de movilidad, comparó el comportamiento vial antes y después del ajuste en los precios del combustible. El resultado: en el Gran Santiago las velocidades aumentaron en promedio un 3,1%, mientras que en el Gran Valparaíso el alza fue del 1,7%. El efecto fue más pronunciado en zonas críticas como el centro de Santiago y Viña del Mar, donde los incrementos llegaron hasta 2,3 km/h y 1,7 km/h, respectivamente.

Lejos de responder a una decisión consciente de "pisar más el acelerador", el fenómeno tiene otra explicación. "Hay que entender que la velocidad a la que conduce la gente no está definida solo por su actitud, sino por el nivel de congestión. Cuando vemos que aumenta la velocidad, lo que refleja es que están circulando menos autos", explica el académico y autor del estudio, Raúl Pezoa. En otras palabras, el encarecimiento del combustible estaría generando un efecto disuasivo: menos vehículos en las calles, lo que permite un flujo más expedito.

Ese ajuste, sin embargo, no se distribuye de manera homogénea en el día. El informe muestra que el impacto se concentra en la hora punta de la tarde, con aumentos que oscilan entre el 3% y el 10% según la zona, mientras que en la mañana el efecto es prácticamente marginal. Para Pezoa, la diferencia responde a la naturaleza de los viajes. "La hora punta de la tarde podría consistir más en viajes discretos, como ir a comprar o juntarse con alguien, que se pueden evitar o reemplazar. En cambio, en la

Según el Centro Interdisciplinario de Data Science, de la UDP, tras el fuerte incremento del 26 de marzo, las velocidades subieron hasta un 3,1%, en Santiago, y un 1,7%, en Valparaíso. No por una conducción más temeraria, sino por una caída en la circulación, sobre todo en la hora punta de la tarde.



► El estudio apunta a las velocidades de circulación.

mañana los viajes son más obligatorios, como ir al trabajo", señala.

La hipótesis se alinea con los datos, ya que en la hora punta a.m. el efecto causal estimado es de apenas +0,16 km/h, mientras que en la tarde alcanza +1,24 km/h en Santiago. Esto, según afirma Pezoa, permite aislar el impacto del alza de combustibles de otros factores y confirmar que el cambio no es casual.

Pero el fenómeno no es permanente. El estudio detecta que el incremento en velocidad, y, por ende, la reducción en congestión, comienza a disiparse con el paso de los días. Dos semanas después del alza, el efecto en Santiago se redujo al 1,4% y en Valparaíso, a apenas el 0,3%. "Hay un efecto inicial que podríamos llamar de 'sorpresa', donde la gente reacciona de manera fuerte cambiando su

comportamiento, haciendo teletrabajo o evitando ciertos viajes. Luego eso se va normalizando", explica el investigador.

Esa "normalización" implica que parte de los conductores retoma sus hábitos previos, lo que vuelve a tensionar la red vial. Sin embargo, el estudio advierte que no todo el efecto desaparece: en zonas altamente congestionadas, como el centro de Santiago, persiste un aumento en velocidad incluso después de dos semanas. "En las zonas donde hay más autos, sacar algunos tiene un impacto mayor. Por eso el efecto es más grande", agrega el investigador.

El trabajo también abre preguntas sobre los mecanismos detrás de este cambio de comportamiento. Entre las hipótesis, se mencionan el traspaso hacia el transporte público, la reducción de viajes no esenciales y el aumento del teletrabajo. Aunque el estudio no aborda directamente el uso del transporte público, el académico reconoce que ese cruce de datos sería clave para entender el fenómeno en profundidad y podría tener implicancias en la planificación urbana. "Esto es una mirada más bien macroscópica, pero tiene bajadas más específicas que sí se consideran en la planificación de transporte", afirma.

En términos de política pública, los resultados sugieren que las variaciones en el precio de los combustibles tienen efectos inmediatos, aunque transitorios, sobre la congestión urbana. También evidencian que estos impactos dependen de la magnitud del alza. "Cuando el aumento es menor, el efecto también lo es, pero los mecanismos son los mismos: la gente reacciona cambiando su comportamiento", concluye Pezoa.

Así, lo que a primera vista podría interpretarse como una conducción más rápida es, en realidad, un síntoma de algo más profundo: menos autos en circulación, al menos por un tiempo. Un ajuste que revela cómo decisiones económicas pueden traducirse rápidamente en cambios visibles en la dinámica de las ciudades.

De hecho, este fenómeno podría volver a intensificarse en los próximos días, ya que ENAP confirmó el alza de combustibles a partir de este jueves de 20,2 pesos por litro en el precio de la gasolina de 93 octanos, y 22,3 pesos por litro en la bencina de 97 octanos. También registró un aumento de 36,4 pesos en el litro de diésel y de 36,5 en el litro de GLP de uso vehicular. ●