



Centro UC

Políticas Públicas

Concurso de Políticas Públicas UC

Segundo Taller

RESTRICCIONES VEHICULARES PARA COMBATIR LA CONTAMINACIÓN (LOCAL Y GLOBAL) Y LA CONGESTIÓN

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Juan Pablo Montero | Instituto de Economía

Luis Cifuentes | Escuela de Ingeniería

Sebastián Vicuña | Escuela de Ingeniería

Leonardo Basso | Universidad de Chile

Felipe Sepúlveda | F & K Consultores

Presentación de hoy

1. Conclusiones del primer taller

2. Propuesta 1 – Congestión

Reactivar el proyecto de ley en el Senado: Restricción por congestión de dos días a la semana (40% de la flota), quedando exentos aquellos que paguen un pase diario

3. Propuesta 2 – Contaminación

Extender la actual restricción del MMA: Introducir una restricción fuerte a vehículos con sello verde antiguos

4. Discusión

Conclusiones del primer taller

Conclusiones del primer taller

- Muchas ciudades de Chile -y el mundo- han aumentado sus niveles de contaminantes y sus niveles de congestión a niveles intolerables (OCDE, 2017), debido, entre otras cosas, a la mayor población y al mayor uso del automóvil.
- A diferencia de políticas que buscan restringir el uso del automóvil mediante el cobro de impuestos por congestión y/o contaminación, las restricciones vehiculares parecen ser aceptadas por la ciudadanía y por los legisladores.
 - Lo cual se evidencia por el amplio número de ciudades y países que las han implementado (por ejemplo, Ciudad de México, Santiago, Sao Paulo, Manila, Bogotá, Medellín, Beijing, Tianjin, Hangzhou).
- Los integrantes de este equipo han estado desarrollando investigaciones que van en línea de identificar qué tipo de diseño de las restricciones vehiculares sería óptimo para reducir la congestión y contaminación (v.gr, BGM 2018, BMS 2018,).
 - Esos trabajos se han ido actualizando hasta el día de hoy.
- Adicionalmente, en marco del Concurso de Políticas Públicas se ha comenzado el desarrollo de nuevos estudios que clarifiquen aún más los beneficios de estas políticas y el mecanismo correcto para implementarlas (Cifuentes 2018 y VMS 2018).
- **Se entregan dos propuestas concretas de política que utilizan las restricciones vehiculares como eje, tanto para disminuir la congestión como la contaminación.**

Propuesta 1 - Congestión

Propuesta 1 – Congestión: Restricción vehicular con pase diario

Implementación de una restricción vehicular de cuatro dígitos al día (40% de la flota cada día), quedando exentos aquellos que paguen un pase diario (siempre y cuando lo permita la Propuesta 2). La recaudación se utilizaría para reducir las tarifas del transporte público y/o aumentar su frecuencia.

- Ésta política serviría como un primer paso para avanzar a una política de tarificación vial pura.
- Menos de 4 dígitos no tendrían efecto significativo en reducir congestión.
- Se puede pensar esta política en el marco de un plan piloto para después llevar a referéndum la decisión de continuar con ella, terminarla, o profundizarla, tal como se ha hecho en otras ciudades (Estocolmo y Gotemburgo).
 - Plan piloto consideraría 6 meses de operación.
 - La recaudación se reciclaría hacia menores tarifas de transporte público (subsidio).
 - Se realizaría una evaluación de impacto de la política.
 - Eventualmente se podría hacer un referéndum para evaluar la percepción que tiene la gente de la política.

Justificación

- Basada en investigación contenida en BMS (2018) y MSV (2019)

Propuesta 2 – Contaminación: Mantener espíritu diferenciador de restricción actual y aumentar restricción a vehículos más antiguos

Extender restricción vehicular por contaminación actual. Considerar un aumento muy significativo en la restricción vehicular a autos de más de 12-16 años.

- El año específico es discutible: evidencia nuestra indica que en promedio vehículos de más de 12 años de edad (pre-2006) debiesen tener restricción fuerte (más de 50% diaria).
- Los catalizadores pierden mucha efectividad en torno a los 150.000 km o 10 años, por lo que vehículos anteriores a 2008 ya tienen una alza importante en sus emisiones.
- Lo anterior implica considerar que al “año-corte” sea móvil, por ejemplo, que se actualice anualmente.
- Relevante considerar que a un mismo *vintage* un vehículo a gasolina no contamina lo mismo que un vehículo diésel. Por lo tanto, el año-corte podría estar diferenciado según tipo de combustible del vehículo.

Justificación

- Basada en investigación contenida en BGM (2018) y Cifuentes (2018)



Centro UC

Políticas Públicas

Concurso de Políticas Públicas UC

Segundo Taller

RESTRICCIONES VEHICULARES PARA COMBATIR LA CONTAMINACIÓN (LOCAL Y GLOBAL) Y LA CONGESTIÓN

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Juan Pablo Montero | Instituto de Economía

Luis Cifuentes | Escuela de Ingeniería

Sebastián Vicuña | Escuela de Ingeniería

Leonardo Basso | Universidad de Chile

Felipe Sepúlveda | F & K Consultores