

Según estudio realizado por académicos de la Universidad Católica:

# Uso del automóvil aumentó 33% a causa de Transantiago

En Cerro Navia y Cerrillos, el uso del automóvil subió 49%, mientras que en Las Condes casi no hubo efectos. La venta de autos nuevos y usados se incrementó 30% y 10%, respectivamente, y el valor de las licencias de taxis y de los colectivos se cuadruplicó.

PABLO OBREGÓN CASTRO

El sueño modernizador que tuvo el ex Presidente Lagos al diseñar el Transantiago no llegó a buen puerto: el uso del automóvil no disminuyó, los tiempos de desplazamiento no se acortaron e incluso las emisiones de algunos materiales como monóxido de carbono aumentaron.

El plan no se financió y, tras cuatro años, varias empresas de buses están con graves problemas económicos. Tanto, que a principios de abril uno de los principales operadores, Buses Gran Santiago, terminó por solicitar la quiebra.

Durante los últimos dos años, los académicos de la Universidad Católica, Juan Pablo Montero, Francisco Gallego y Christian Salas investigaron los efectos concretos del plan y constataron que el uso del automóvil aumentó 33% durante los diez meses posteriores a la puesta en marcha de Transantiago; que las ventas de autos nuevos aumentaron 30%; las de autos usados, 10%, y la de gasolina, 6%.

Estos resultados son exclusivamente atribuibles a Transantiago, puesto que el modelo que utilizaron los investigadores despejó el efecto de otras variables, como la compra de autos que se da por la mejor situación económica de los chilenos.

También constataron que en este periodo el precio de las patentes para taxis pasó de un promedio de \$500 mil a \$2 millones —se trata de un mercado cerrado— y que en las comunas de menores ingresos fue donde más aumentó el uso del auto.

El estudio se realizó sobre la base de los datos de concentraciones de monóxido de carbono (CO) registrados por las estaciones de monitoreo dos años antes de la implementación de Transantiago y dos años después.

Hasta antes de la puesta en marcha de esta política de transporte, se observaba una pequeña caída en las emisiones de CO<sub>2</sub>.

## Uso del auto creció 49% en Cerro Navia

En comunas donde el uso del auto ya era importante antes del Transantiago, como Las Condes, el efecto es mínimo. Sin embargo, el impacto es muy importante en los lugares que eran dependientes del transporte público, sobre todo en la periferia.

En Cerro Navia y Cerrillos, por ejemplo, el uso del auto aumentó 49%; en Pudahuel, 44%; en El Bosque, 32% y en La Florida, 26%.

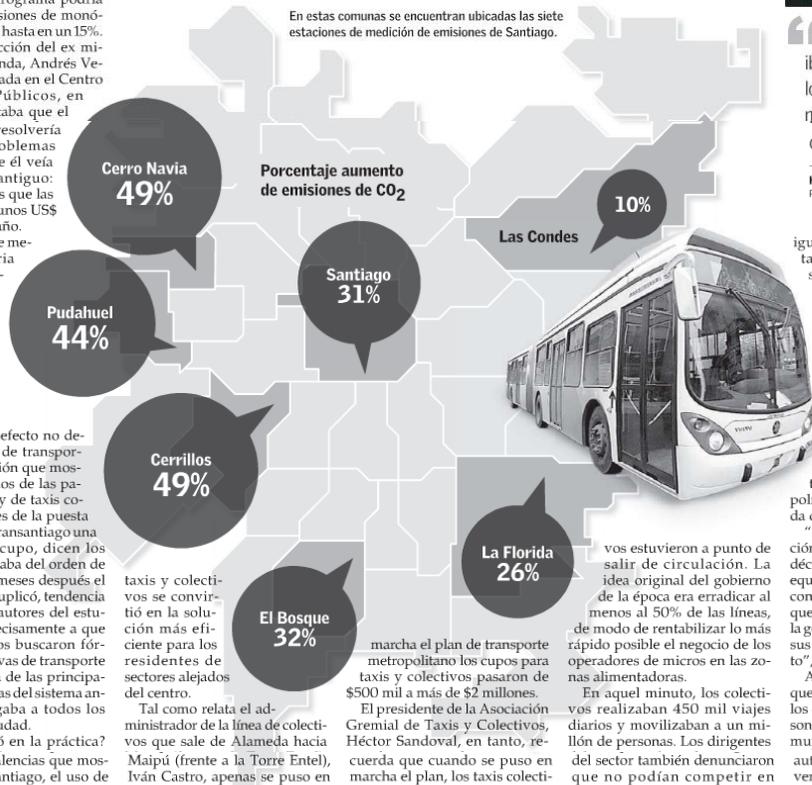
**AUNQUE** haya mejoras en el sistema, los efectos sobre el uso del auto son irreversibles, puesto que es muy difícil sacar a la gente del auto una vez que ya hizo la inversión.



Francisco Gallego y Juan Pablo Montero, profesores del Instituto de Economía de la Universidad Católica.

## Comunas de menores ingresos son las que más aumentaron el uso del auto

En estas comunas se encuentran ubicadas las siete estaciones de medición de emisiones de Santiago.



## Demanda por taxis

Un segundo efecto no deseado del plan de transportes es la evolución que mostraron los precios de las patentes de taxis y de taxis colectivos. Si antes de la puesta en marcha de Transantiago una licencia —un cupo, dicen los choferes— costaba del orden de \$500 mil, tres meses después el precio se cuadruplicó, tendencia que según los autores del estudio se debe precisamente a que los santiaguinos buscaron fórmulas alternativas de transporte para suplir una de las principales características del sistema antiguo: que llegaba a todos los puntos de la ciudad.

¿Qué ocurrió en la práctica? Que ante las falencias que mostraba el Transantiago, el uso de

taxis y colectivos se convirtió en la solución más eficiente para los residentes de sectores alejados del centro.

Tal como relata el administrador de la línea de colectivos que sale de Alameda hacia Maipú (frente a la Torre Entel), Iván Castro, apenas se puso en

marcha el plan de transporte metropolitano los cupos para taxis y colectivos pasaron de \$500 mil a más de \$2 millones.

El presidente de la Asociación Gremial de Taxis y Colectivos, Héctor Sandoval, en tanto, recuerda que cuando se puso en marcha el plan, los taxis colecti-

vos estuvieron a punto de salir de circulación. La idea original del gobierno de la época era erradicar al menos al 50% de las líneas, de modo de rentabilizar lo más rápido posible el negocio de los operadores de micros en las zonas alimentadoras.

En aquel minuto, los colectivos realizaban 450 mil viajes diarios y movilizaban a un millón de personas. Los dirigentes del sector también denunciaron que no podían competir en

## COLECTIVOS A TOPE



“Con la llegada del metro a Maipú bajó el público, pero en la noche la gente prefiere el colectivo”.

IVÁN CASTRO  
ADMINISTRADOR COLECTIVOS

## MILLONARIAS LICENCIAS



“Antes, un cupo costaba entre \$300 mil y \$500 mil. Ahora se han pagado hasta \$3 millones”.

GERMÁN MOLINA  
CHOFER DE TAXI

## EL EFECTO DEL METRO



“Se nos dijo que se iba a salvar el 60% de los colectivos, y terminamos trabajando a capacidad plena”.

HÉCTOR SANDOVAL  
PRESIDENTE TAXIS Y COLECTIVOS

igualdad de condiciones si las tarifas de los buses seguían subsidiadas. También se les prohibió circular por los corredores y realizar acercamientos a domicilio, uno de los servicios más demandados por la gente que vive en los suburbios, sobre todo en la noche.

## Efecto irreversible

Los autores también concluyen que la respuesta de los usuarios frente a una política de este tipo es más rápida de lo que se presumía.

“Llegamos a una estabilización de las emisiones de CO al décimo mes. Ese fue el punto de equilibrio. Estos resultados son consistentes con otros estudios que muestran cuánto se demora la gente en ajustar el consumo de sus bienes durables, como el auto”, explica Montero.

Además, advierte que, aunque haya mejoras en el sistema, los efectos sobre el uso del auto son irreversibles, puesto que es muy difícil sacar a la gente del auto una vez que ya hizo la inversión y modificó sus hábitos.

## “La tendencia es que el transporte público crezca marginalmente y que el privado crezca más”

El ministro de Transportes, Pedro Pablo Errázuriz, considera que la mejor situación económica de los chilenos ha hecho que la gente use más el auto.

—¿Cómo se logra bajar a la gente del auto, cuando las personas ya hicieron la inversión y asumieron como parte de su cotidianeidad el uso de dos y a veces tres vehículos por familia?

“Uno tiene que apuntar a que aquellos viajes de trabajo y de estudio, los viajes diarios, sean mayoritariamente en transporte público, y para eso hay que lograr que el transporte público genere certidumbre. Lo más grave es cuando no se sabe cuánto tiempo se demorará en llegar. A pesar de que el tiempo de traslado es importante, mucho más importante es saber que me demoro cuarenta minutos o que me demoro treinta minutos. Lo que se quiere es que el transporte privado se use para otras cosas y no para el trabajo ni para los estudios”.

—¿Avanzar hacia el modelo europeo?

“Ese es un extremo, y los estadounidenses son al revés. Yo creo que la solución para Santiago es el intermedio: mucho transporte público para el trabajo

y para ir a estudiar y menos transporte público para el resto de las actividades”.

—El estudio muestra que las estaciones de monitoreo de Cerrillos y Cerro Navia, por ejemplo, aumentaron su captación de emisiones de monóxido de carbono en 49%, y en Las Condes casi no aumentó, lo que demuestra que hubo un uso más intensivo del auto en las zonas más vulnerables.

“La única prueba que puedo dar en contrario a eso es que efectivamente la gente que usaba transporte público lo sigue usando. La cantidad de pasajeros que había antes de Transantiago a la que hubo después, se mantuvo. Lo que ha cambiado mucho es la situación económica de los chilenos y eso ha ido haciendo que cada vez más gente use el auto. Mi opinión es que el transporte público mantuvo a los usuarios que había en esa época y esos usuarios son de trabajo y estudio y, por supuesto, en viajes de placer la gente se fue al auto, tal como ocurre en países de alto crecimiento”.

—Una de las pocas experiencias en que se ha logrado disminuir el uso del auto se presentó en Corea, después de una agresiva expansión de la red de metro. ¿Esa es la prueba más clara de que sólo el metro y no los buses pueden hacer que la gente se baje del auto?

“El país está fuertemente cargado a tener una red estructurante de metro, y Santiago es una de las ciudades latinoamericanas con la red de metro más grande. Lo que anunció el Presidente respecto a la línea 3 y 6 es un crecimiento de casi 40% de la extensión de la red. Nosotros también coincidimos con esa estrategia. Pero el metro es estructurante y también necesita alimentadores y corredores. A pesar de que el metro es una gran ventaja por la certidumbre, no puede lograrlo todo. Producir un gran cambio en una sociedad que está creciendo tanto como Chile es difícil. La tendencia es que el transporte público crezca marginalmente y que el transporte privado crezca más”.

—¿Cuándo vamos a ver los primeros movimientos de tierra de las líneas tres y seis del metro?

“Estamos esperando al Presidente. Esa es información que tengo reservada por ahora, pero está muy avanzado”.



Pedro Pablo Errázuriz, ministro de Transportes.