

¿PODRÁ RESPIRAR SANTIAGO?

UNA MIRADA AL NUEVO PLAN DE DESCONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Por Mariana Fulqueiras* y
Evangelina Dardati**

El Plan de Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana, denominado "Santiago Respira" tiene como objetivo primordial reducir la emisión de material particulado fino en la Región Metropolitana (RM), conocido como MP 2.5, en vista a su impacto especialmente nocivo para la salud de las personas. El plan se encuentra actualmente en proceso de consulta pública (hasta el 30 de marzo de 2016) y se espera, las primeras medidas comiencen a regir para mediados de este año.

El Plan contiene un extenso listado de medidas que buscan reducir las emisiones generadas por los sectores de transporte, industria, residencial y agrícola. Sin lugar a dudas, la que ha generado más controversia es la decisión de expandir la restricción vehicular de carácter permanente a vehículos con convertidor catalítico de antigüedad mayor al 2012. Las autoridades manifiestan que la medida promoverá el recambio tecnológico del parque automotor, incentivando la compra de vehículos menos contaminantes.

Algunos críticos plantean que dicha medida, en cambio, incentivará la compra de un segundo auto pudiendo generar -eventualmente- un aumento de las emisiones totales. Otra crítica tiene que ver con el cambio de reglas ya que cuando se incorporó la primera generación de restricciones se estableció que estas no afectarían a los vehículos con sello verde. Finalmente, llama la atención el año de corte seleccionado: 2012 ya que este no representa, para vehículos a gasolina, un cambio tecnológico o de estándares importante que pueda resultar equivalente a lo que significó, en materia de reducción de emisiones, la incorporación de la tecnología de convertidores catalíticos.

Aparte de estas críticas, otro problema importante que vemos, y que casi no recibió

*Master en Planificación del Desarrollo Urbano UCL y estudiante de MAPPE (UAH).

**PhD Universidad de Texas en Austin.

mención en la prensa, es cómo se realizó el análisis costo-beneficio del Plan. Este tipo de análisis es una metodología que suele utilizarse para tomar decisiones de política pública, y que consiste en valorar los beneficios y costos de una política para luego decidir si es deseable implementarla. El plan de descontaminación de Santiago presenta muchos errores y ausencias que generan dudas si efectivamente se están tomando las decisiones correctas, y/o implementando las políticas adecuadas.

Comenzando por los costos, el plan considera solo a aquellos para implementar las medidas, pero no tiene en cuenta potenciales costos que vendrán aparejados. Por ejemplo, los costos de fiscalización cambios en la productividad de las personas, o el impacto sobre la industria, entre otros.

En cuanto a los beneficios, no se tomaron en consideración de forma explícita los incentivos que la medida generará. Sabemos que los agentes económicos cambian su comportamiento ante cambios en las reglas. El Plan calcula los beneficios estimando que el porcentaje de viajes en vehículos afectados por la restricción no se realizarán y por ende descuenta esas emisiones e imputa como beneficio el ahorro en gasolina que significa la reducción. Sin embargo, experiencias anteriores indican que los incentivos a la población son para adecuar su comportamiento y llevar a cabo los viajes de forma bastante similar a como lo hacen cuando no aplica la medida. La población tiene incentivos para salir más temprano de su casa y así evitar el horario de restricción y a usar un segundo vehículo o a no respetar la norma -especialmente entre aquellos que pueden afrontar el costo de la sanción correspondiente-. Un estudio llevado a cabo para la RM en 2010, encontró que si bien las restricciones actuales durante los días de pre-emergencia afectan al 20% del parque automotor, la reducción real de viajes en vehículo particular es únicamente de 5,3% (De Grange, 2010). Al no contemplar

estos comportamientos el Plan sobreestima los beneficios de la medida.

A largo plazo los incentivos no solo implican el incumplimiento de las metas sino que pueden inclusive agravar el problema de las emisiones. En Santiago, como en muchas otras grandes ciudades de la región (México, Bogotá o San Pablo), los programas de restricción vehicular incentivan la compra de un segundo vehículo con una placa de terminación diferente, lo que permite a un hogar evitar la restricción. Este segundo auto suele comprarse usado y ser más antiguo que el inicial del hogar, haciéndolo más contaminante. Esto puede generar un aumento de las emisiones totales.

Resulta extraño que las autoridades no hayan incorporado estos escenarios a la hora de evaluar la política. Tampoco es claro que hayan analizado otras medidas alternativas que quizás resulten más útiles a largo plazo. Por ejemplo, mejorar el transporte público (mejores conexiones, carril exclusivo de buses, aumentar las flotas y rutas de los "taxis-colectivos", etc.), o medidas para desincentivar el uso del auto en ciertos horarios: disminución de carriles para autos, prohibición de entrada en ciertos lugares muy congestionados (en muchas ciudades los automóviles individuales no pueden entrar al centro de la ciudad, por ejemplo), incentivar el aumento de personas por auto, etc. En definitiva, existen muchas alternativas y sin un análisis cuidadoso que tenga en cuenta tanto las experiencias internacionales como las características locales se hace difícil creer que se están implementado las medidas correctas.

Resulta altamente necesario hacer un análisis costo-beneficio lo más preciso posible tomando en cuenta los incentivos que la política misma genera en los agentes económicos. Y esto no solo se aplica a reducir las emisiones sino para poder implementar las políticas públicas adecuadas en cualquier otro ámbito. ■