

Un análisis holístico de las desigualdades relacionadas con el Transporte entre grupos socioeconómicos en Santiago

Holistic analysis of transport related inequalities between socioeconomic groups in Santiago

Iglesias V.¹, Giraldez F.¹, Tiznado I.¹, Muñoz J.C.¹

¹Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística, Escuela de Ingeniería, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Iglesias V.¹, Giraldez F.¹, Tiznado I.¹, Muñoz J.C.¹

¹Department of Transport and Logistics Engineering, School of Engineering, Pontificia Universidad Católica de Chile.

RESUMEN

Una de las preguntas centrales de la inequidad en las ciudades tiene relación con la justicia distributiva respecto al transporte, y si algún grupo de la población es sistemáticamente perjudicado en términos de movilidad, accesibilidad, asequibilidad y externalidades, identificados como preponderantes de la pobreza de transporte. Esta investigación propone una metodología para analizar cómo las inversiones en infraestructura de transporte y construcción no residencial, nivel de servicio recibido (distancias, tiempos y velocidades de viaje) y los costos asociados a los viajes (monetarios, accidentalidad, contaminación y uso de energía) están distribuidos entre los quintiles socioeconómicos de una ciudad. Esta metodología fue aplicada a la ciudad de Santiago, Chile. Los resultados muestran que, si comparamos el quintil de menor ingreso, las personas de mayor ingreso realizaron 1.2 más viajes a una velocidad 1.6 veces mayor. En términos de costo, el quintil más rico genera 6.7 veces más contaminación y usa 7 veces más energía, pero consume 4.7 veces menos de su ingreso. Además, el quintil más alto concentra 2.5 veces más inversión en infraestructura de transporte y 4.2 veces más m² construidos en servicios y comercio. Asimismo, el uso de automóvil en el quintil más rico es 5.3 veces mayor, el cual contribuye 6.8 veces más a la accidentalidad que la caminata, bicicleta y transporte público combinados. Este escenario inequitativo sugiere avanzar hacia políticas progresivas que favorezcan a los grupos de menores ingresos y que promuevan un uso racional del automóvil dado su impacto en la ciudad.

ABSTRACT

One of the central questions of city inequality deals with the distributive justice related to transportation, and if any social group is systematically harmed in terms of mobility, accessibility, affordability and other factors identified as relevant for poverty of transportation. This research proposes a methodology to analyze how transport infrastructure investments and non-residential construction, quality of service received (distances, time and speed of travel) and travel associated costs (monetary, risk of accident, pollution and energy use) are distributed across socioeconomic quintiles. This method was applied in the city of Santiago, Chile. Results show that, in the lowest income quintile, people with higher income performed 1.2 more trips at a speed 1.6 times greater. In terms of costs, the richest quintile generated 6.7 times more pollution and used 7 times more energy, but consumes 4.7 times less of their income. Furthermore, the highest quintile concentrates 2.5 times more investment in transport infrastructure and 4.2 times more area (m²) dedicated to services and commerce. Even more, automobile use among the richest quintile is 5.3 times greater, which is 6.8 times more risky than the combination of walking, biking or using public transportation. This unequal scenario invites to move towards progressive public policies that favor lower income groups and promote rational automobile use, given its impact in the city.