

# Transporte urbano y salud

Ricardo Hurtubia

 @rhurtubia

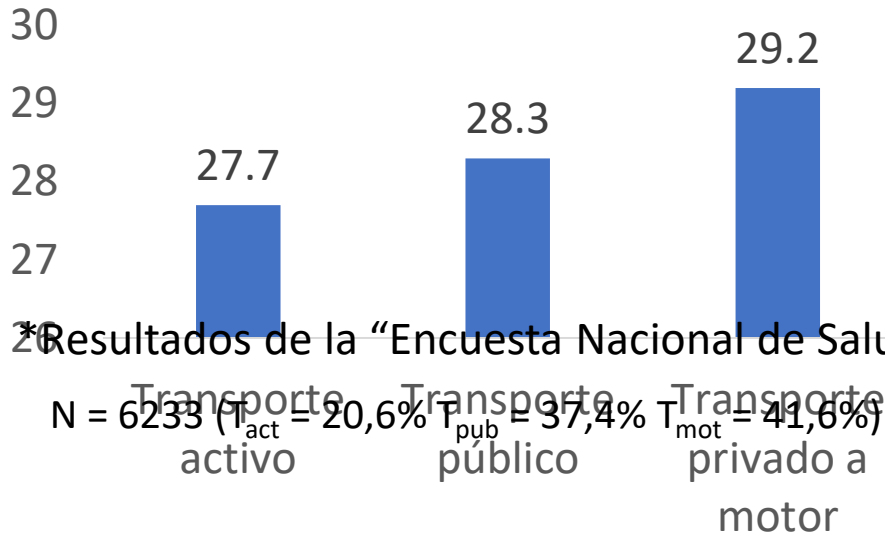


Departamento de Ingeniería  
de Transporte y Logística  
&  
Escuela de Arquitectura

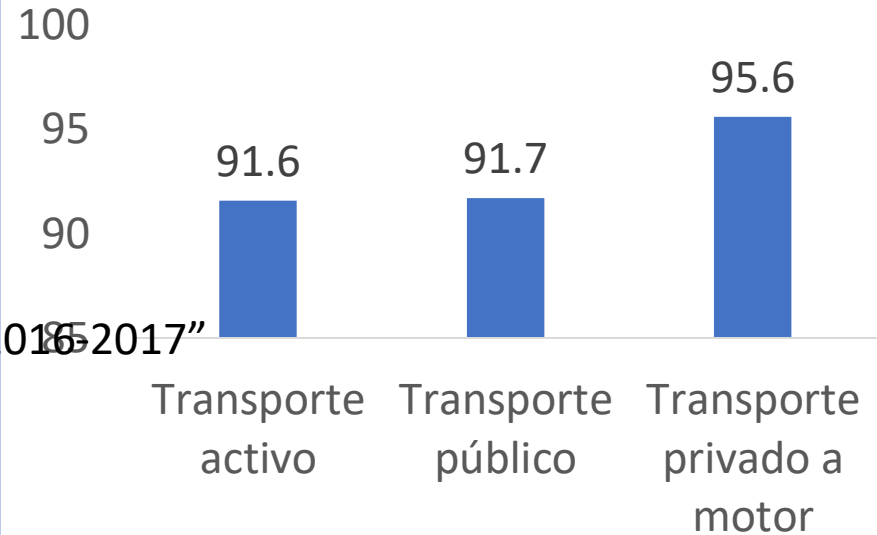


# Correlación entre indicadores de salud y modo de transporte habitual\*

IMC (kg/m<sup>2</sup>)

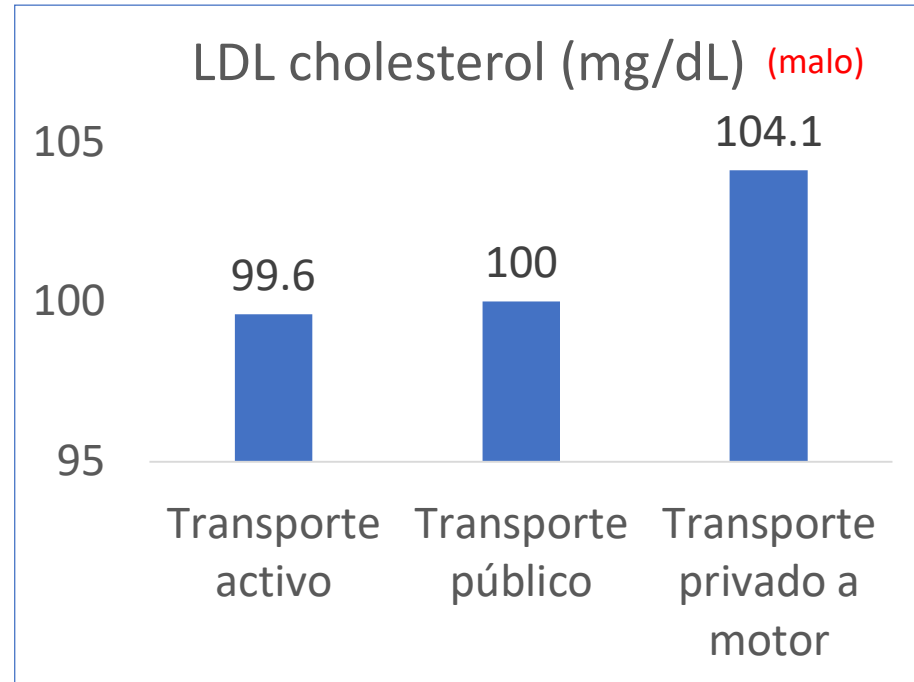
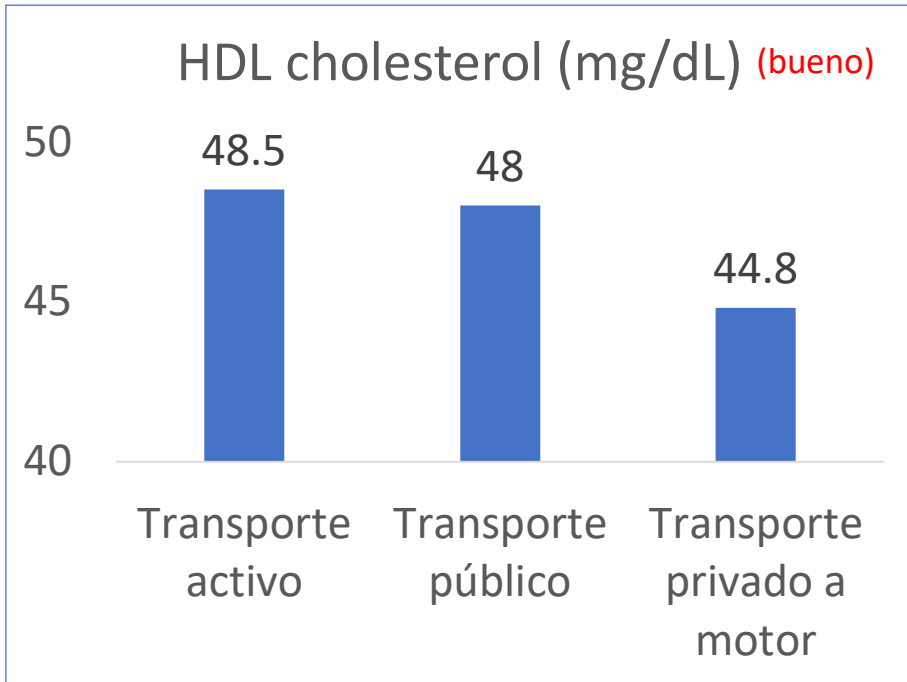


Circunferencia de cintura (cm)



\*Resultados de la “Encuesta Nacional de Salud 2016-2017”

# Correlación entre indicadores de salud y modo de transporte habitual\*



\*Resultados de la “Encuesta Nacional de Salud 2016-2017”

N = 6233 ( $T_{act} = 20,6\%$   $T_{pub} = 37,4\%$   $T_{mot} = 41,6\%$ )

# Este resultado es coherente con lo reportado en la literatura científica

Martin, A., Panter, J., Suhrcke, M., & Ogilvie, D. (2015). Impact of changes in mode of travel to work on changes in body mass index: evidence from the British Household Panel Survey. *J Epidemiol Community Health*, jech-2014.

Flint, E., Webb, E., & Cummins, S. (2016). Change in commute mode and body-mass index: prospective, longitudinal evidence from UK Biobank. *The Lancet Public Health*, 1(2), e46-e55.

Laverty, A. A., Mindell, J. S., Webb, E. A., & Millett, C. (2013). Active travel to work and cardiovascular risk factors in the United Kingdom. *American journal of preventive medicine*, 45(3), 282-288.

Flint, E., Cummins, S., & Sacker, A. (2014). Associations between active commuting, body fat, and body mass index: population based, cross sectional study in the United Kingdom. *Bmj*, 349, g4887.

Boniface, S., Scantlebury, R., Watkins, S. J., & Mindell, J. S. (2015). Health implications of transport: evidence of **effects of transport on social interactions**. *Journal of Transport & Health*, 2(3), 441-446.

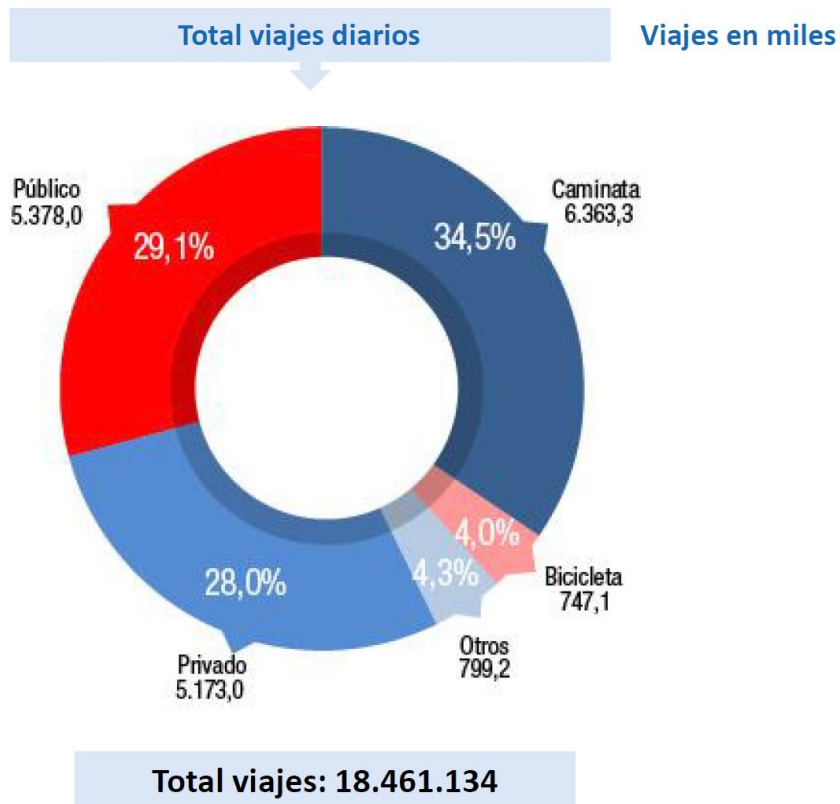
...

## Transporte público y activo no es deseable sólo por esto

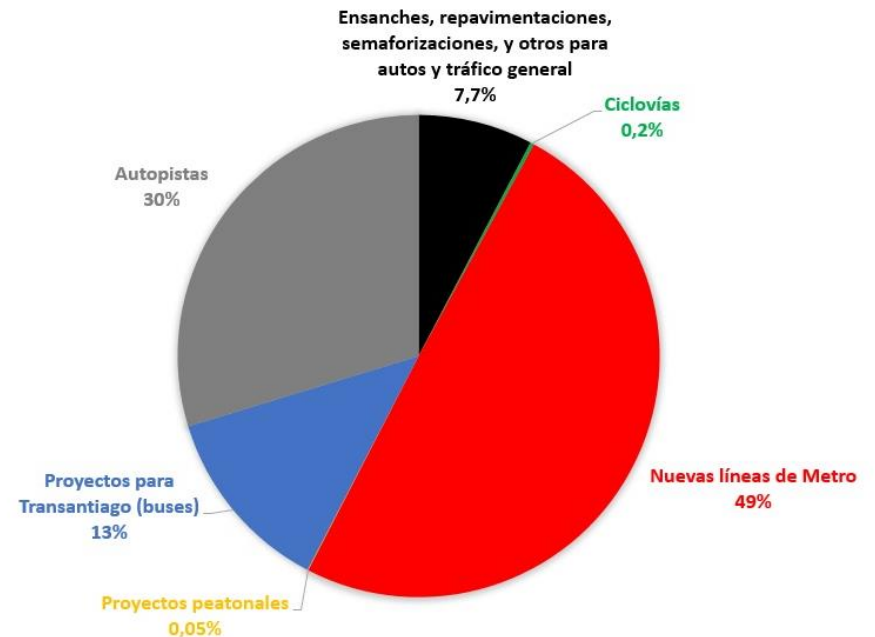
- Uso eficiente del suelo urbano
- Congestión
- Calidad del espacio público
- Segregación espacial
- ...

# ¿Cómo se hacen cargo de esto nuestras políticas públicas?

Partición modal de Santiago (EOD 2012)

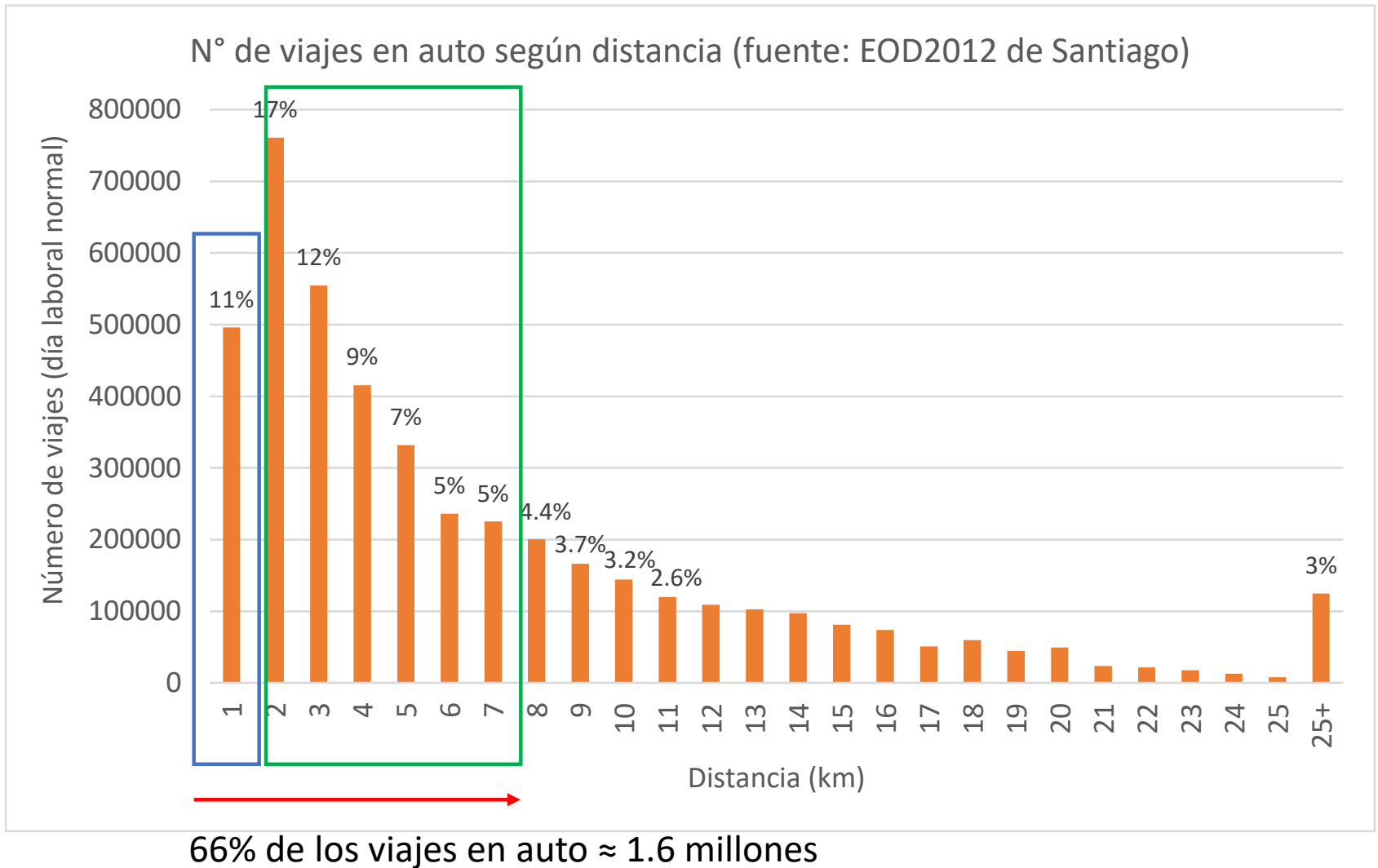


DISTRIBUCION DE LOS US\$ 3.484 MILLONES DE GASTO FISCAL EN PROYECTOS DE TRANSPORTE EN SANTIAGO (2010-2016)



\*Estimación generada por la Coalición por el Transporte Justo  
<http://coaliciontransportejusto.wikidot.com/wiki:gasto-fiscal-modos>

# Potencial de caminata y bicicleta



# ¿Cómo desincentivar el uso del auto?

- No basta con recomendaciones individuales
- Política públicas (e inversión) deben ser del tipo “zanahoria”, pero también “garrote”
  - Inversión y subsidios al transporte público (foco en cobertura, pero también calidad)
  - Incremento de capacidad vial y prioridad para modos sostenibles (caminata, bicicleta, transporte público)
  - Restricciones explícitas al uso del automóvil
    - Tarificación vial
    - Control de estacionamientos
    - Reducción de capacidad (o crecimiento a menor tasa)
    - ...

## The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities<sup>†</sup>

By GILLES DURANTON AND MATTHEW A. TURNER\*

*We investigate the effect of lane kilometers of roads on vehicle-kilometers traveled (VKT) in US cities. VKT increases proportionately to roadway lane kilometers for interstate highways and probably slightly less rapidly for other types of roads. The sources for this extra VKT are increases in driving by current residents, increases in commercial traffic, and migration. Increasing lane kilometers for one type of road diverts little traffic from other types of road. We find no evidence that the provision of public transportation affects VKT. We conclude that increased provision of roads or public transit is unlikely to relieve congestion. (JEL R41, R48)*



¡Gracias!

