



Costos de una ciudad desordenada

LUIS LÓPEZ

Por lo general, nos impresionamos y nos enojamos cuando nos toma mucho tiempo llegar de nuestra casa al trabajo y viceversa. Otro aspecto que resentimos es el consumo de combustible del vehículo al permanecer durante mucho tiempo en los congestionamientos de tránsito en las calles de la Gran Área Metropolitana (Gam). Al final, el estrés y la contaminación provocada por esta situación impacta la calidad de vida de los habitantes y aumenta los costos de la seguridad social. Las empresas ven afectada su productividad y su competitividad al estar inmersas en el caos de la ciudad. Estos efectos, entre otros, son provocados por la falta de planificación urbana y la falta de toma de decisiones necesarias en estas materias durante las últimas décadas.

En este contexto, el proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam), financiado por la Unión Europea y el estado costarricense, desarrolla una serie de estudios para diagnosticar la situación actual de la Gam y determinar las líneas centrales de la planificación regional y urbana de ella. Uno de los estudios es económico y, quedando bajo la supervisión del equipo técnico del Prugam, fue adjudicado mediante concurso al Centro Internacional de Política Económica de la Universidad Nacional.

Entre los resultados de este estudio hay datos que preocupan a los tomadores de decisiones porque señalan las pérdidas generadas a la economía nacional, al presupuesto familiar y a las empresas localizadas en la Gam. Pérdidas significativas si se toma en cuenta el aporte de la Gam a la economía nacional.

A la Gam le corresponde solo el 4,3 por ciento del territorio nacional pero alberga al 58 por ciento de la población del país, lo cual ya supone una dinámica económica compleja y de mucha importancia para los gobernantes. Por otro lado, aproximadamente el 70 por ciento del producto interno bruto entre 2000 y 2005 fue generado en ese pequeño territorio. Esta pequeña porción del espacio territorial nacional concentra la mayor actividad productiva del país: allí está el 86 por ciento de las primeras 50 empresas exportadoras de acuerdo al ranking de la Promotora de Comercio Exterior, que producen el 92 por ciento del valor *foB* de ellas. Los indicadores mencionados nos estarían advirtiendo de la magnitud del problema analizado y de sus consecuencias en la economía nacional.

El informe de avance del estudio aborda el tema de las deseconomías urbanas de la Gam, entendidas como el costo adicional para las familias y las empresas provocado por la ineficiencia del modelo urbano actual. La ciudad genera economías a las familias y a las empresas (externalidades positivas), pero la aglomeración en la ciudad también genera deseconomías (externalidades negativas). En la Gam estas deseconomías están ligadas a la actual infraestructura vial y al sistema de transporte, a la contaminación de la ciudad, a la inseguridad ciudadana, al sistema de agua potable y alcantarillado sanitario, a las fallas del servicio eléctrico y a las preferencias de localización residencial en la Gam, entre otras.

Durante las últimas décadas hemos experimentado un aumento desmedido del número de vehículos en las carreteras. En 2004 el parque vehicular era de 952.295 unidades, sin embargo el *stock* de carreteras no ha variado y, aun más, se ha deteriorado. Esta variación desencadena el problema de congestión vehicular que vivimos a diario, que genera costos privados y sociales, como los costos del tiempo perdido en carreteras, el aumento del consumo de combustibles y la accidentalidad. Los costos adicionales sumaron \$337 millones en 2005. Los efectos del caos de la ciudad inciden en los niveles de contaminación del aire y del territorio en general, generando costos por \$221 millones durante el mismo año.

Al final, el modelo urbano actual nos lleva a abandonar el centro de la ciudad, dejándolo a merced de la delincuencia, lo que deteriora el comercio local y la imagen de la ciudad frente a sus visitantes nacionales y extranjeros. Las familias y empresas se repliegan afuera de la ciudad buscando seguridad en condominios de altos costos, en zonas industriales y en áreas de oficinas apartadas y vigiladas. Esta percepción de inseguridad ciudadana generó costos adicionales por \$282 millones. Durante el año 2005, las deseconomías arriba expuestas (que son las que se puede cuantificar con datos estadísticos) causaron una pérdida al país por \$840 millones, equivalente al 4,24 por ciento del producto interno bruto de ese mismo año, cifra muy alta si tomamos en cuenta que estamos

El autor, economista, es responsable del sistema económico dentro de la Entidad Gestora del proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam).

analizando solo algunas de las deseconomías generadas por el modelo urbano actual.

La situación se complica cuando en el análisis se hace una proyección de estas deseconomías al año 2030, horizonte de planificación de Prugam. Si no se toma las decisiones adecuadas para tal año, las pérdidas por la falta de planificación urbana llegarían a los \$20.901 millones, el equivalente al producto interno bruto de 2005 aproximadamente. Es decir, se perdería un año de producción nacional, con el evidente retroceso del país.

¿Qué podemos hacer al respecto? El estudio revisa las deseconomías en el periodo 2000-2005 y realiza una jerarquización de las inversiones urgentes y en cartera de los diferentes entes del gobierno. Esta valoración determina que las deseconomías fueron del orden de los \$1.874 millones para este período, y la inversión inicial necesaria para el tratamiento del problema es del orden de los \$730 millones. En consecuencia, se hace necesario un poco más de un tercio de las pérdidas del período para iniciar la solución del problema; la inversión que resulta ser necesaria es mínima si se compara con las pérdidas que se generarían si continuamos igual en el largo plazo.

Las deseconomías afectan al presupuesto familiar y a las empresas. El estudio en 51 empresas pequeñas, medianas y grandes, nacionales y extranjeras ubicadas en el valle Central de la Gam, proveyó importante conocimiento sobre qué piensa el sector productivo del actual modelo urbano y cómo le afecta en su competitividad, su productividad, sus ventas y sus costos. El sector empresarial está altamente preocupado por esas consecuencias: cuando se les consultó cuáles son los problemas en la localización actual de su empresa, los empresarios mencionaron el problema vial con la mayor intensidad, como el problema que más les afecta, seguido de las telecomunicaciones, la falta de parqueos y la seguridad ciudadana. La encuesta consultó sobre el impacto del problema planteado en la competitividad de sus empresas y respondieron que les afecta en sus ventas, en sus costos y en la productividad.

En términos económicos este planteamiento es serio y prudente que sea analizado por los tomadores de decisiones. Por otro lado, cuando se les consultó sobre el cambio de su localización, mencionaron como mayor razón el problema de los costos financieros. Adujeron que el cambiarse de lugar no resolvería el problema, dado que ese fenómeno se presenta en toda la Gam, y al cambiar su ubicación solo incrementarían sus costos financieros. Este aspecto dimensiona la magnitud del problema en la Gam y el país.

Finalmente, se les consultó sobre las medidas urgentes a tomar para garantizar la competitividad del sector productivo de la Gam, y mencionaron las siguientes tareas urgentes para los tomadores de decisiones: (1) inversión en infraestructura vial, (2) medidas en seguridad ciudadana e inversión en el transporte público, (3) diseño de alternativas para el transporte de carga en la Gam, descongestionamiento vial, reducción de tramitología y ampliación y mejoramiento del alcantarillado sanitario.

Es decir, existe conciencia y claridad respecto de las consecuencias de continuar con el actual modelo urbano y respecto de la necesidad de adoptar medidas urgentes de inversión en la ciudad, motor de la economía nacional. Solo queda tomar las decisiones que los ciudadanos y los empresarios esperan. El Gobierno ya hace esfuerzos en este sentido. Sin embargo, la promoción del país para la captación de inversión extranjera directa, y los tratados comerciales impulsados por el Gobierno, necesitarán de ciudades más competitivas que puedan ofrecer el locus que la inversión extranjera directa y la inversión nacional requieren. De lo contrario no estaríamos en condiciones de retener esa inversión por mucho tiempo, pues una ciudad saturada y con infraestructura colapsada no podrá ser atractiva para los inversionistas. La ciudad deberá garantizar la conectividad y la economía de tiempo que requiere el transporte de mercadería de las empresas y el traslado de las personas de sus hogares al trabajo, y viceversa, y a los lugares de ocio.

En pocas palabras, la ciudad debe garantizar la competitividad del sector productivo y, consecuentemente, mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. La competitividad de las empresas y del país pasa por la inversión en infraestructuras en la ciudad y por disminuir los trámites innecesarios y engorrosos. La generación de los instrumentos de planificación urbana y ordenamiento territorial que se impulsan a través de Prugam ayudan a la consecución de esta meta.

