

Foro Empresarial

EL NUEVO SANTIAGO

icare

Jueves 24 de Marzo de 2005, 8:30-12:00 horas, Casa Piedra



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona

IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



¿QUÉ ES UNA CIUDAD?

Unidad económica: empresa

¿Por qué existe? Las personas trabajan mejor juntas y les gusta vivir cerca (**economías de aglomeración**), y la infraestructura es más barata (**economías de escala**). Es decir, hay externalidades.

Pero también tiene **costos**: por ejemplo, transporte, congestión y contaminación. Hay externalidades.

¿Qué hacer? **Buenas Políticas** buscan mitigar costos, disminuir contaminación y congestión: tarificación, permisos transables, etc.

Precio Tierra. Una empresa usa un terreno y después de pagar sus costos, queda una **diferencia**. Esa diferencia es lo que produce la tierra y lo que finalmente la empresa paga por ella.

Valor agregado de la ciudad: el valor que la ciudad produce a las personas y las empresas. Es el valor de los terrenos, es decir, **precio por cantidad**.

Precio suelo y políticas: buenas políticas aumentan valor ciudad y por tanto el **valor del suelo**.



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



TRANSPORTE

-Transporte: Problema fundamental por su costo.

-Tiempo promedio por viaje motorizado:
51 minutos.

-Costo transporte anual Fuerza de Trabajo:
US\$ MM 7.020 / 10% Ingreso.

-Distribución Modal:

	<i>1991</i>	<i>2001</i>
Bus	59.6%	42%
Auto	18.5%	38.1%

-Aumento costo: aumento ingreso implica más viajes en auto y mayores costos de tiempo.

-Número de autos 2004: 855.057

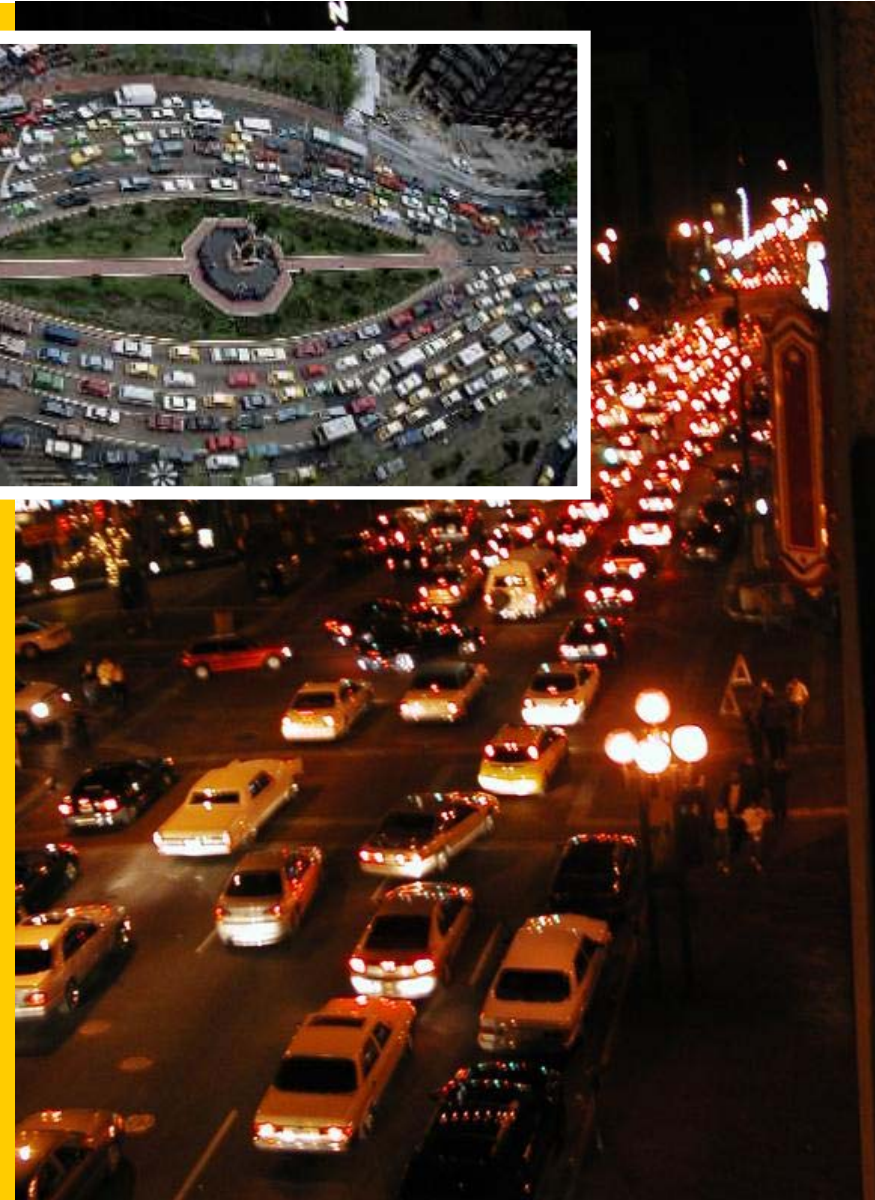
-Número de autos 2010: 1.780.619 (estimado)

-Si no se toman medidas la ciudad será más ineficiente y su valor más bajo (Lo Barnechea).

¿Cómo mejorar sin disminuir valor ciudad?

-Eliminar externalidades al desarrollador,
contemplado en la ley (Zoduc).

-Tarificación



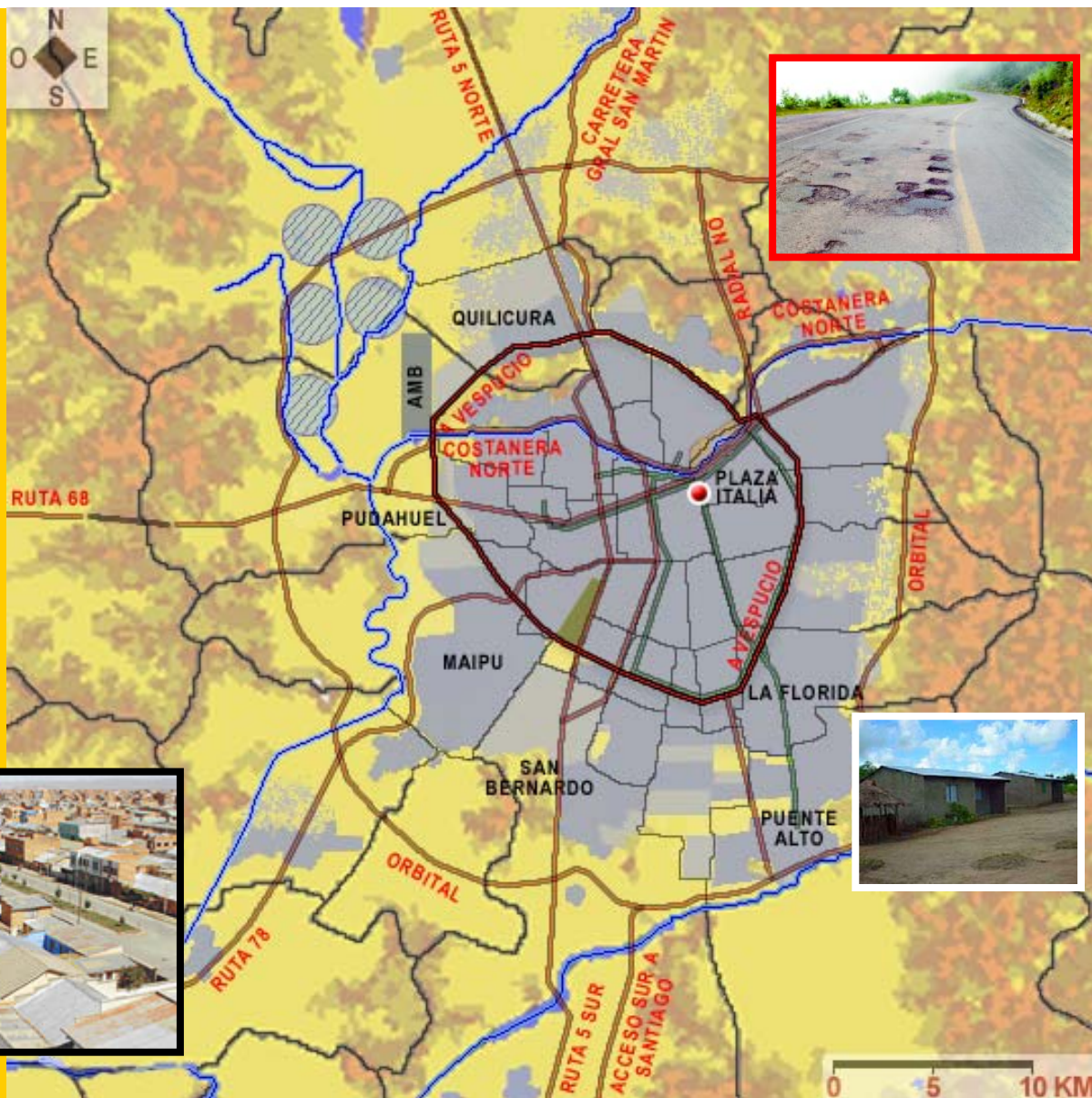
IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



OBSOLESCENCIA

- Inversiones Urbanas tienen duración muy larga
- Errores tienen costos muy altos. Ejemplos: barrios y casas obsoletas por mayores ingresos.
- Sistemas de Transporte planificados para otra cantidad de autos y menor población.
- Solución para el transporte: radiales y transversales. Tarifación



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



IMPACTO ECONOMICO = IMPACTO EN RENTA URBANA

DOS CAMBIOS IMPORTANTES PARA SANTIAGO

- Aumento en el Ingreso: más y mejores casas; aumento en costo de tiempo
- Autopistas Tarificadas: Disminución Costo Transporte en la periferia



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



VALOR DEL SUELO

Todos prefieren vivir en el centro de la ciudad.

El precio en el centro depende de la productividad de la ciudad.
Eficiencia, buenas políticas.

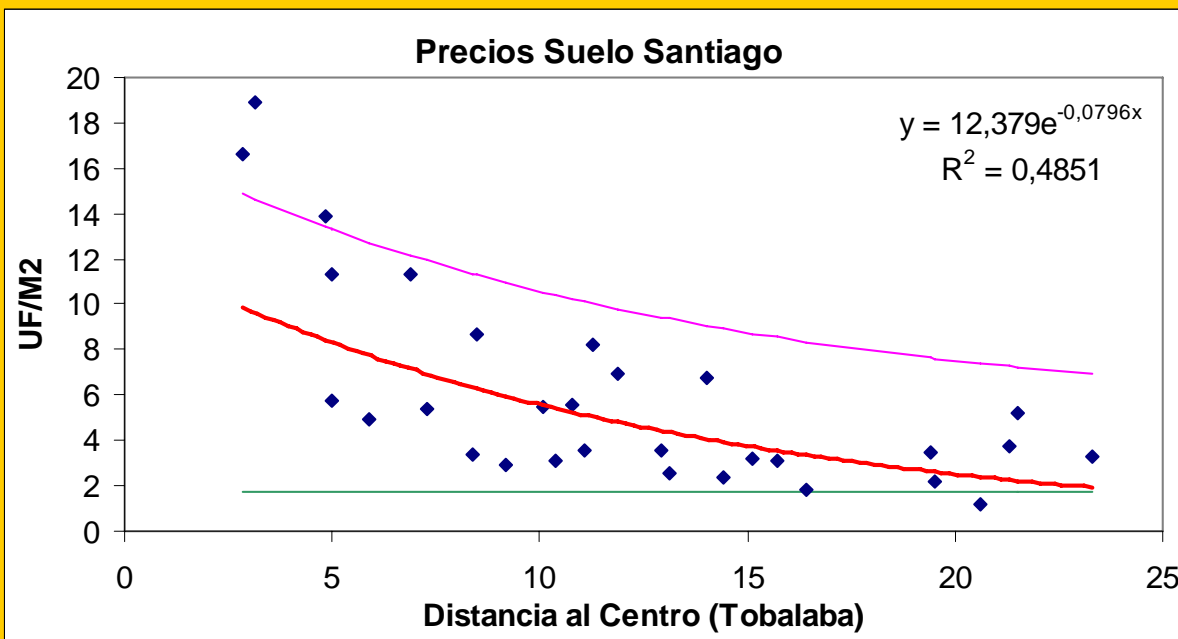
Un terreno más alejado es peor porque requiere tiempo para llegar al centro. Entonces es más barato para compensar.

El límite de la ciudad está dado por la renta agrícola

Mientras más productiva mayores precios

Valor aproximado Santiago: MM US\$ 60.000

TABLA DE PRECIOS		
COMUNA	DISTANCIA AL CENTRO	VALOR
Las Condes	2,85	16,65
Vitacura	4,85	13,91
Nuñoa	5	11,33
La Reina	5,9	4,97
Santiago	6,9	11,29
Huechuraba	8,5	3,39
Lo Barnechea	10,8	5,53
Estación Central	11,9	6,95
La Florida	14	6,78
Quilicura	16,4	1,86
Pudahuel	19,5	2,16
Puente Alto	21,3	3,75
Maipú	21,5	5,2
San Bernardo	23,3	3,27



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



AUMENTO DEL INGRESO AL AÑO 2010 (20%)

DOS EFECTOS

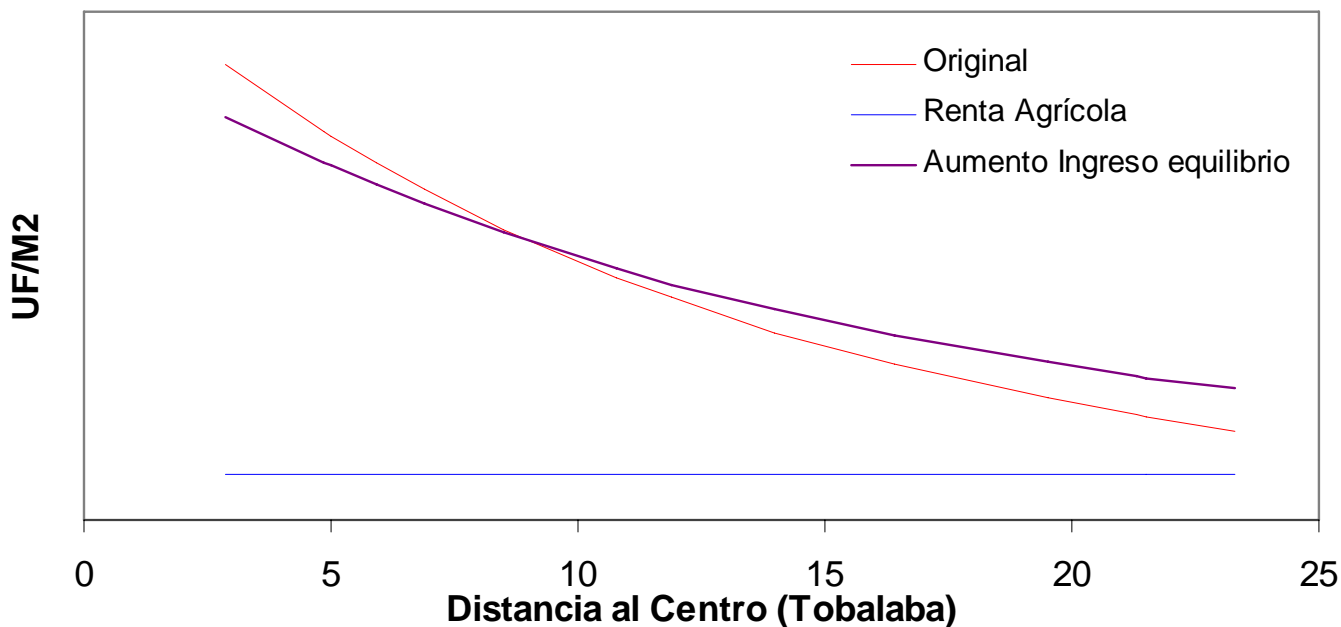
- Mayor demanda por más y mejores viviendas.
- Valor tiempo y costo transporte aumentan.

En general primer efecto es mayor por lo que el transporte se hace relativamente menos importante.

Las personas prefieren vivir más en las afueras en viviendas más grandes.

COMUNA	AUMENTO
	INGRESO 20% CAMBIO %
Las Condes	-11,5%
Vitacura	-8,1%
Nuñoa	-7,9%
La Reina	-6,3%
Santiago	-4,4%
Huechuraba	-1,2%
Lo Barnechea	3,8%
Estación Central	6,4%
La Florida	11,9%
Quilicura	19,0%
Pudahuel	29,8%
Puente Alto	37,1%
Maipú	38,0%
San Bernardo	46,3%

Precios Suelo Santiago



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



DISMINUCIÓN COSTOS DE TRANSPORTE (20%)

AUTOPISTAS

-Disminución costos versus los que habría sin autopista

-**No tarifadas:** disminuyen costo de transporte, pero generan congestión.

-**Tarifadas:** disminuyen costos en mayor medida (incluso pagando peajes) y hacen la ciudad más eficiente.

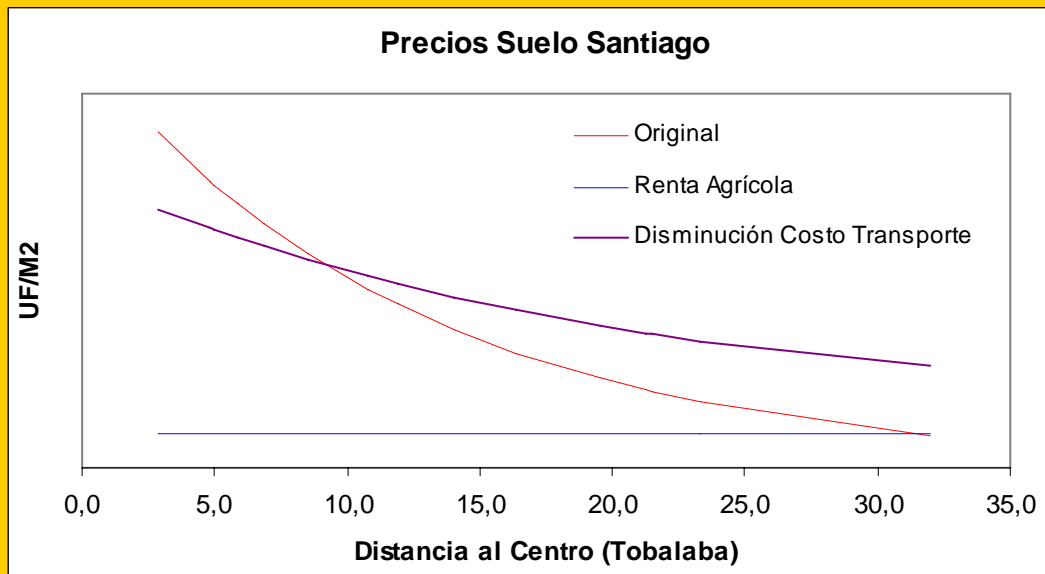
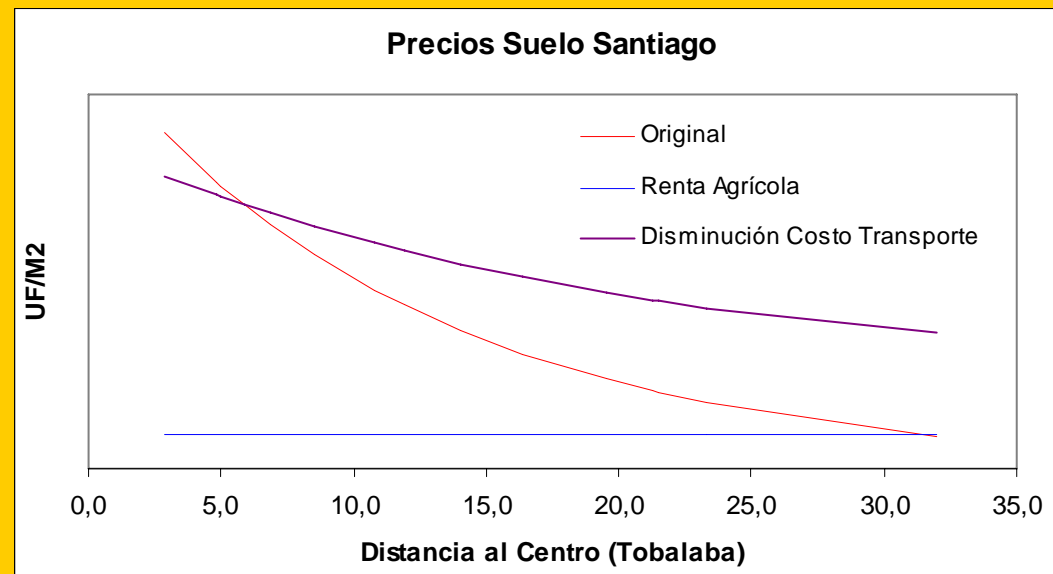


TABLA PRECIOS	
COMUNA	CAMBIO %
Las Condes	-23,0%
Vitacura	-16,3%
Nuñoa	-15,7%
La Reina	-12,5%
Santiago	-8,8%
Huechuraba	-2,4%
Lo Barnechea	7,6%
Estación Central	12,8%
La Florida	23,8%
Quilicura	38,0%
Pudahuel	59,6%
Puente Alto	74,2%
Maipú	75,9%
San Bernardo	92,6%

TABLA PRECIOS	
COMUNA	CAMBIO %
Las Condes	-12,8%
Vitacura	-4,4%
Nuñoa	-3,7%
La Reina	0,4%
Santiago	5,2%
Huechuraba	13,4%
Lo Barnechea	26,7%
Estación Central	33,7%
La Florida	48,4%
Quilicura	67,8%
Pudahuel	97,7%
Puente Alto	118,2%
Maipú	120,6%
San Bernardo	144,2%



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



CONCLUSIONES

Aumento en el ingreso y disminución en los costos producen:

-Diferencia de precio entre terrenos a distinta distancia es menor

-Precio terrenos en la periferia aumenta porcentualmente más que en el centro

-Tamaño ciudad aumenta

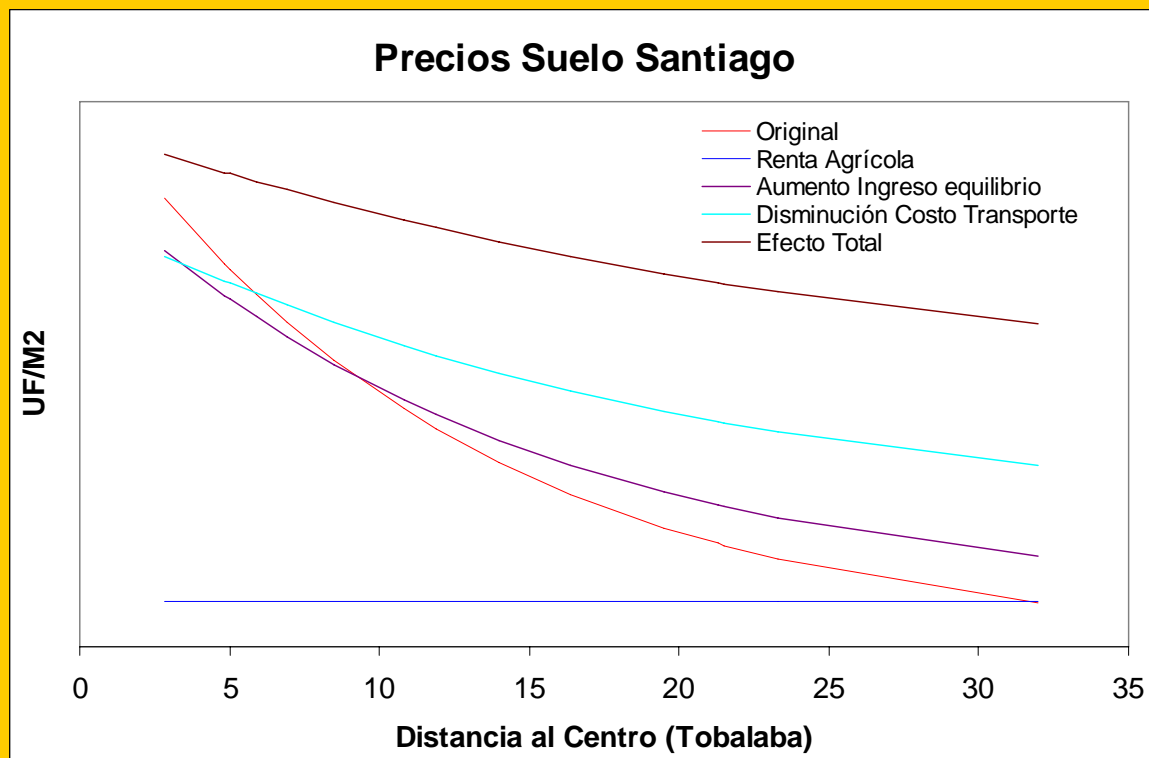
-Personas demandan casas más grandes y más alejadas del centro

-Obsolescencia aumenta, amplifica efectos

-Costo transporte aumenta con el ingreso, mayor necesidad de políticas eficientes

-Sin políticas correctas el valor de la ciudad cae.

TABLA DE PRECIOS	
COMUNA	CAMBIO %
Las Condes	9,8%
Vitacura	24,1%
Nuñoa	25,2%
La Reina	32,3%
Santiago	40,7%
Huechuraba	55,3%
Lo Barnechea	79,2%
Estación Central	92,0%
La Florida	119,3%
Quilicura	155,7%
Pudahuel	212,8%
Puente Alto	252,3%
Maipú	257,0%
San Bernardo	302,7%



IMPACTO ECONOMICO

Por Juan Braun Llona



CAMBIOS POBLACIONALES EN LA DECADA 1992-2002:

GRAN SANTIAGO:
+687.924 HABS.

INTERIOR AMERICO VESPUCIO:
-179.146 HABS.

EXTERIOR AMERICO VESPUCIO:
+867.070 HABS.

[COMUNAS SELECCIONADAS]

Maipú UF/M2

1992	3,41
2002	5,20
Var. %:	52,5%

