

Economía Urbana: ¿que se necesita saber para gestionar mejor las Ciudades?

Sesión I: La realidad urbana de América Latina y el Caribe: un panorama regional

Diego Aulestia V.



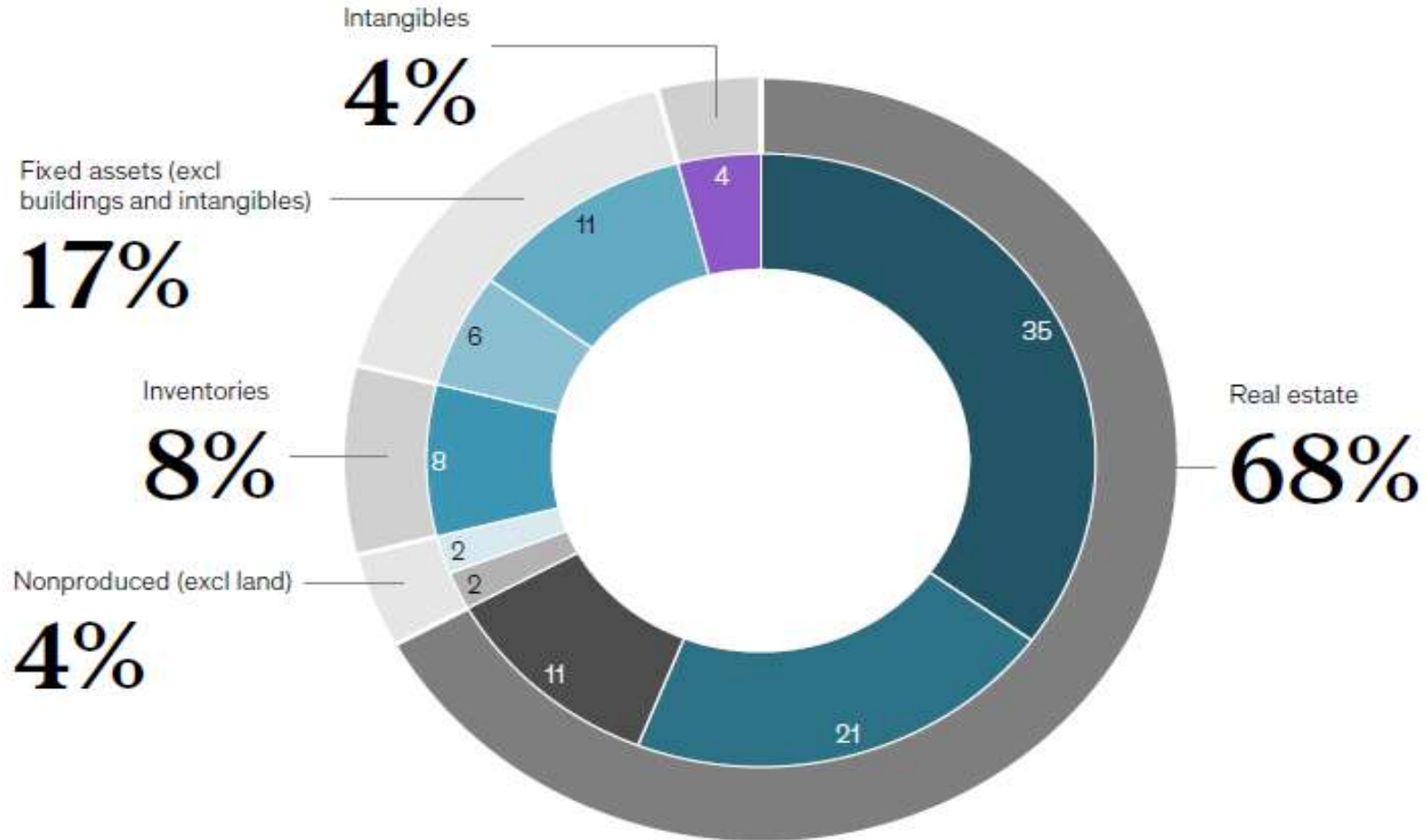
¿Por qué economía urbana? Rol CEPAL

- Geografía y economía
- ALC: Urbanización con *mal* desarrollo: transformación estructural
- Inmuebles → El activo de mayor valor de las sociedades y el origen de significativos pasivos (dependiendo de la profundización financiera)

Real estate accounts for two-thirds of real assets.

Distribution of real assets, global average, 2020, %

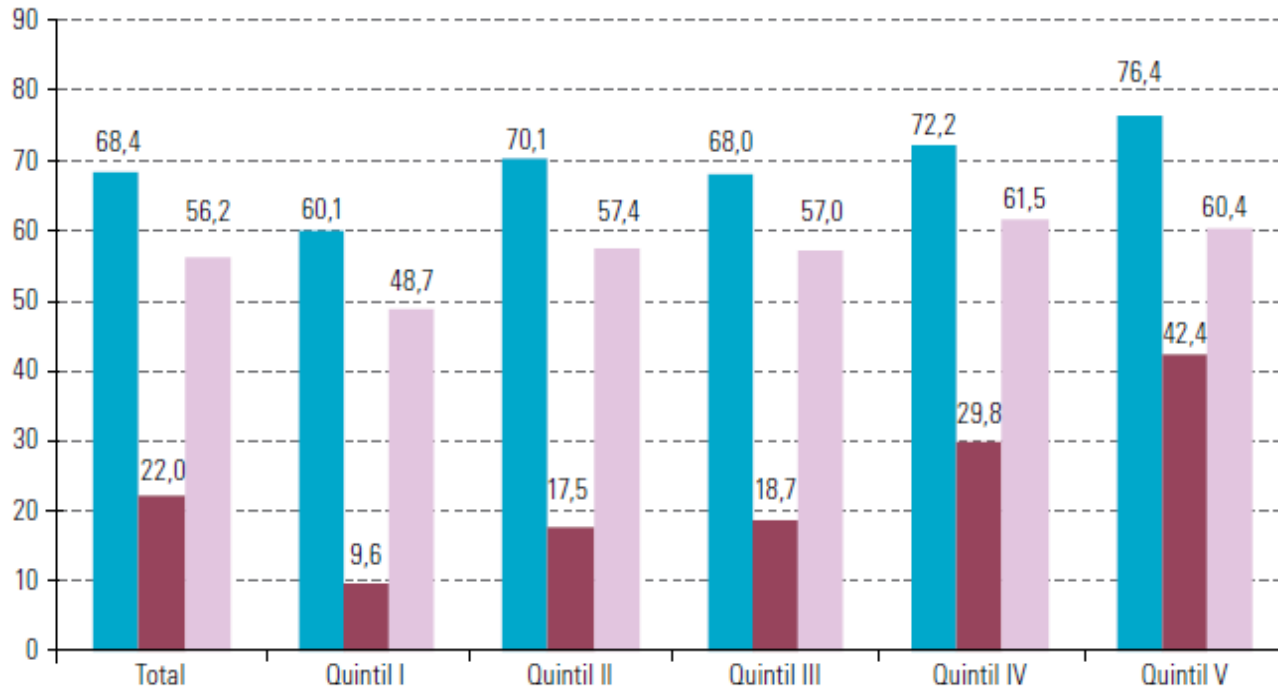
- Land
- Dwellings
- Nonresidential buildings
- Mineral and energy reserves
- Other nonproduced assets
- Inventories
- Machinery and equipment
- Infrastructure
- IP products



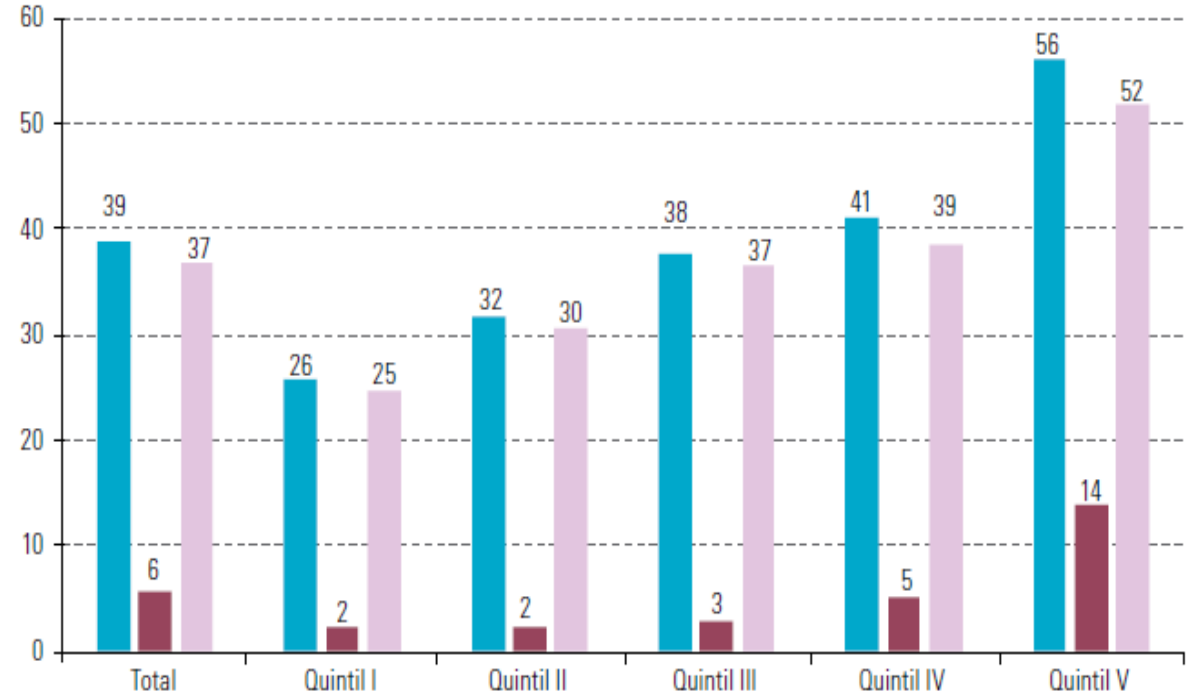
Note: The global average is an extrapolation derived from a weighted average of ten countries based on GDP. Labels of values <1 not shown. Figures may not sum to. Source: AMECO; CEIC; EU KLEMS, Federal Reserve Board; national statistics offices; OECD; World Bank; McKinsey Global Institute analysis

Chile y Colombia: Tenencia de deuda por quintil y tipo de deuda (En porcentaje de hogares)

A. Chile, 2017

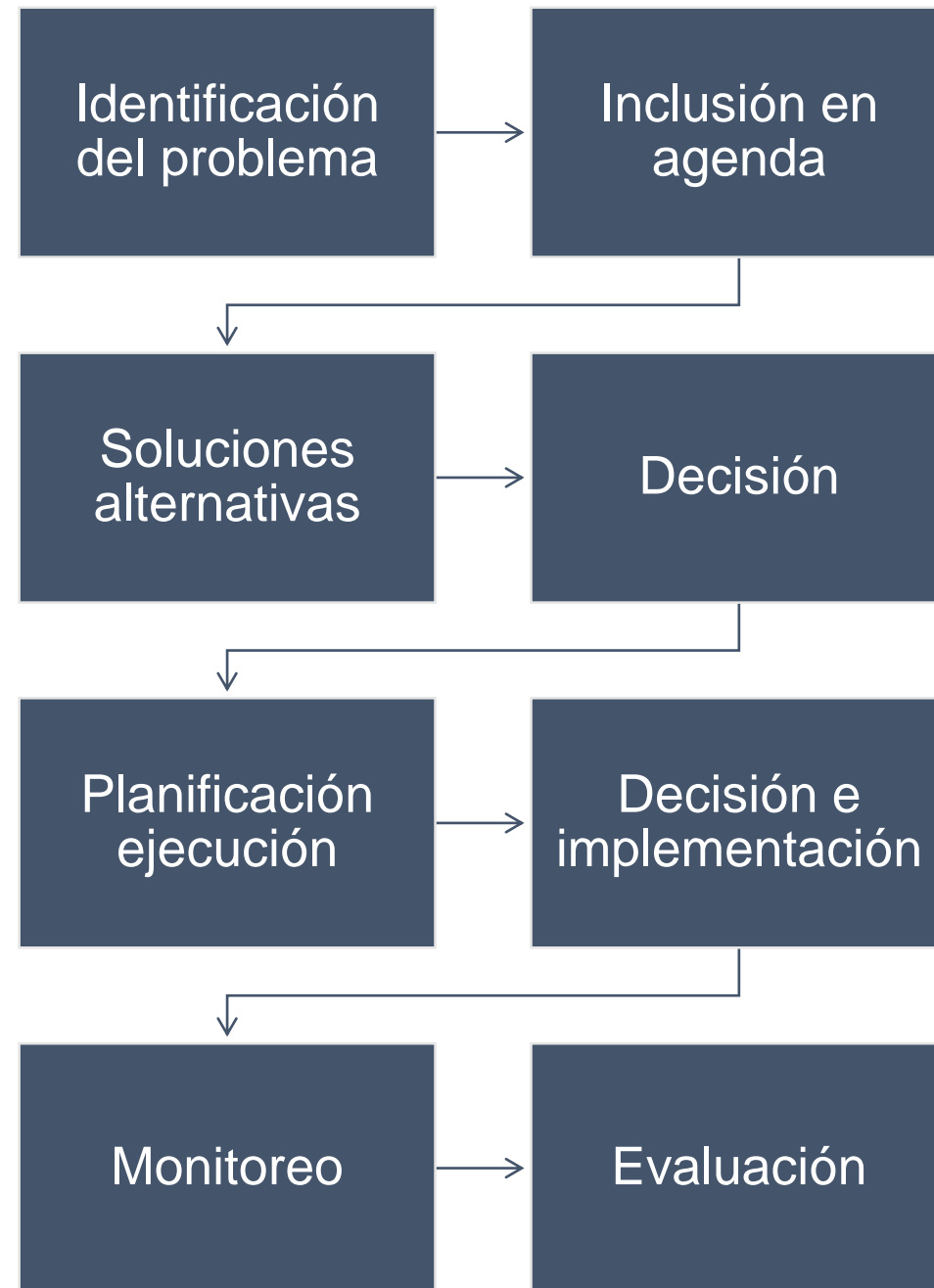


B. Colombia, 2018



■ Cualquier tipo de deuda
■ Deuda hipotecaria
■ Deuda de consumo

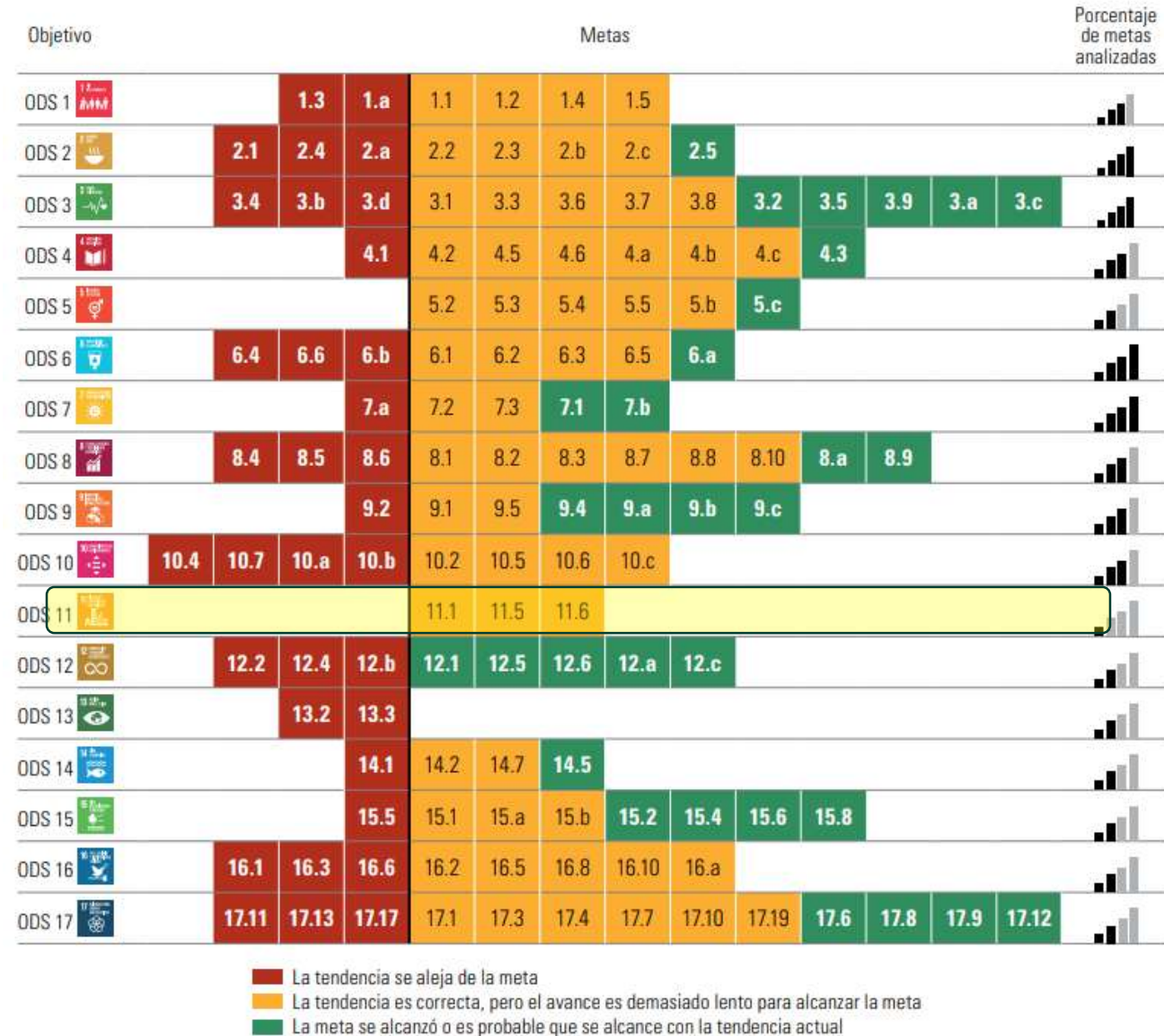
Ciclo de la política pública



La agenda del desarrollo urbano sostenible

- **Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana Mundial y el Acuerdo de París:** distintas perspectivas sobre el desarrollo urbano.
- **ODS 11:** Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
 - Menor disponibilidad de información entre todos los ODS
 - Tendencia correcta, avances lentos

América Latina y el Caribe: metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) según la posibilidad de cumplimiento a 2030 y porcentaje de metas analizadas por ODS



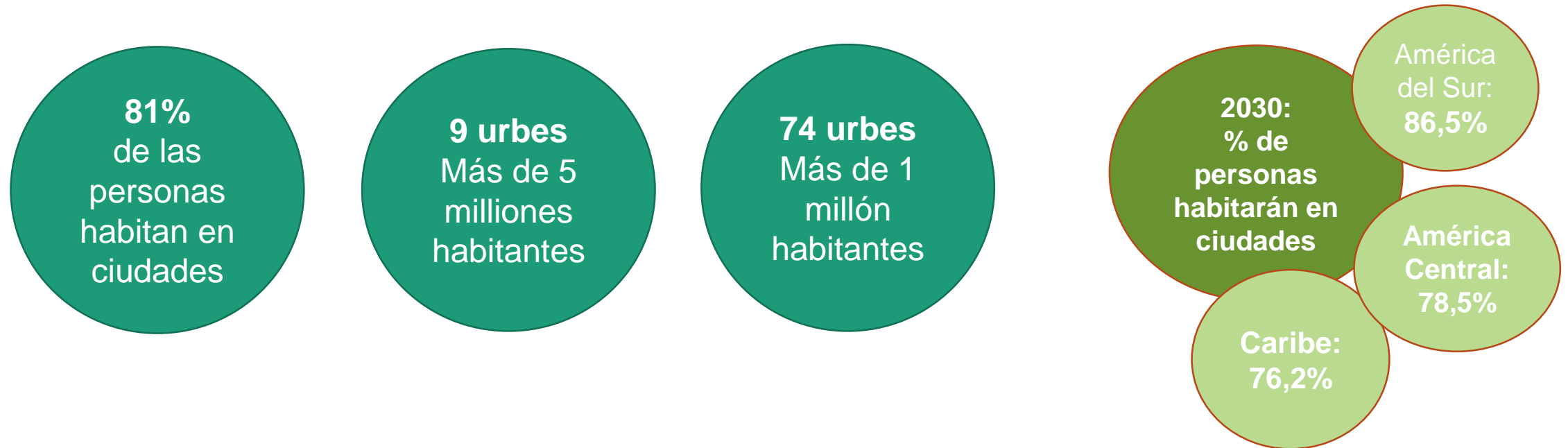
Tres dimensiones entrelazadas

1. Sociodemográfica

- a. Población: envejecimiento y migración
- b. Pobreza
- c. Informalidad

América Latina y el Caribe: una región urbana

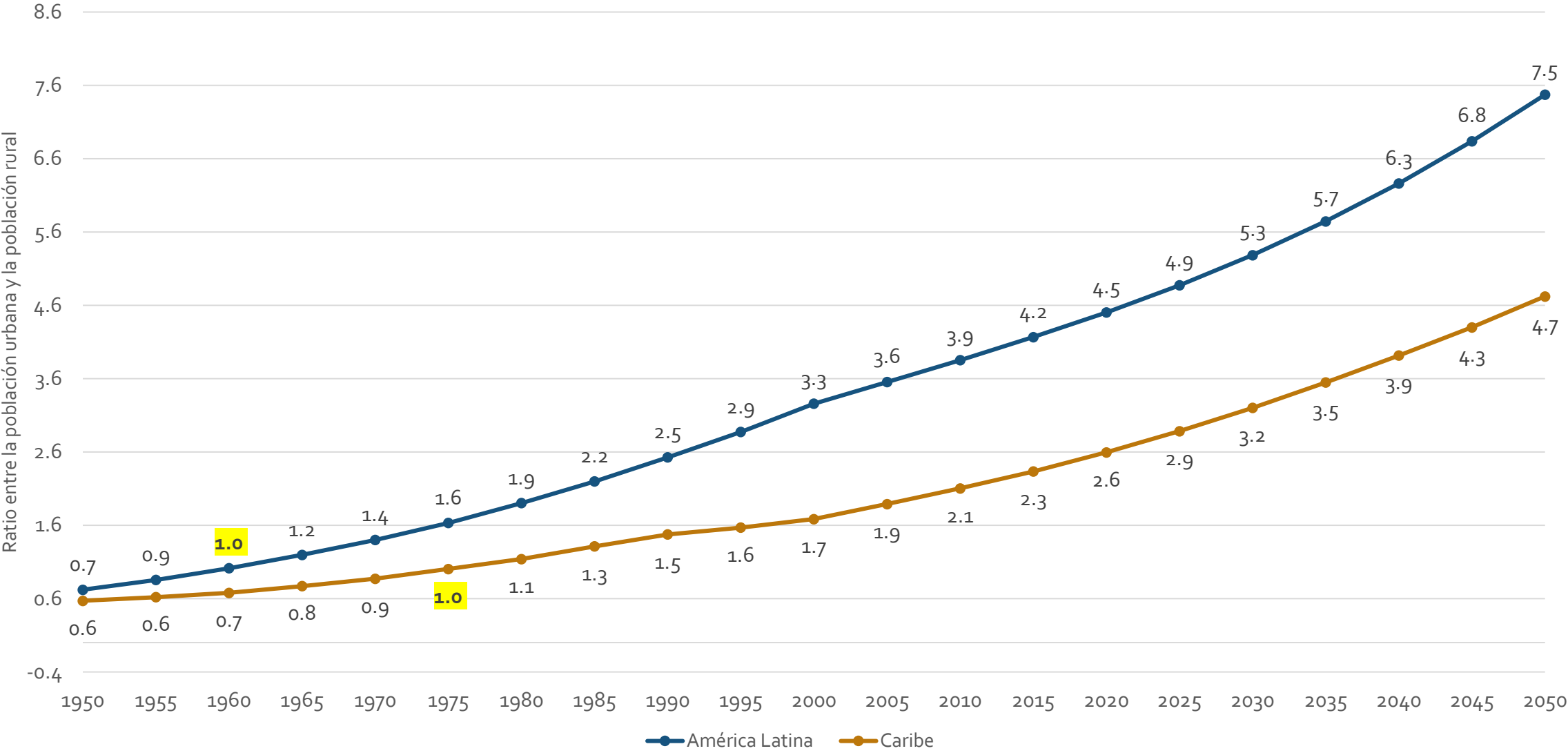
Las ciudades concentran gran parte de las **transacciones económicas**, el **desarrollo del tejido social**, la **innovación**, la **creatividad**, y gran parte de las **decisiones políticas**.



En las ciudades es donde se debate gran parte de la sostenibilidad.

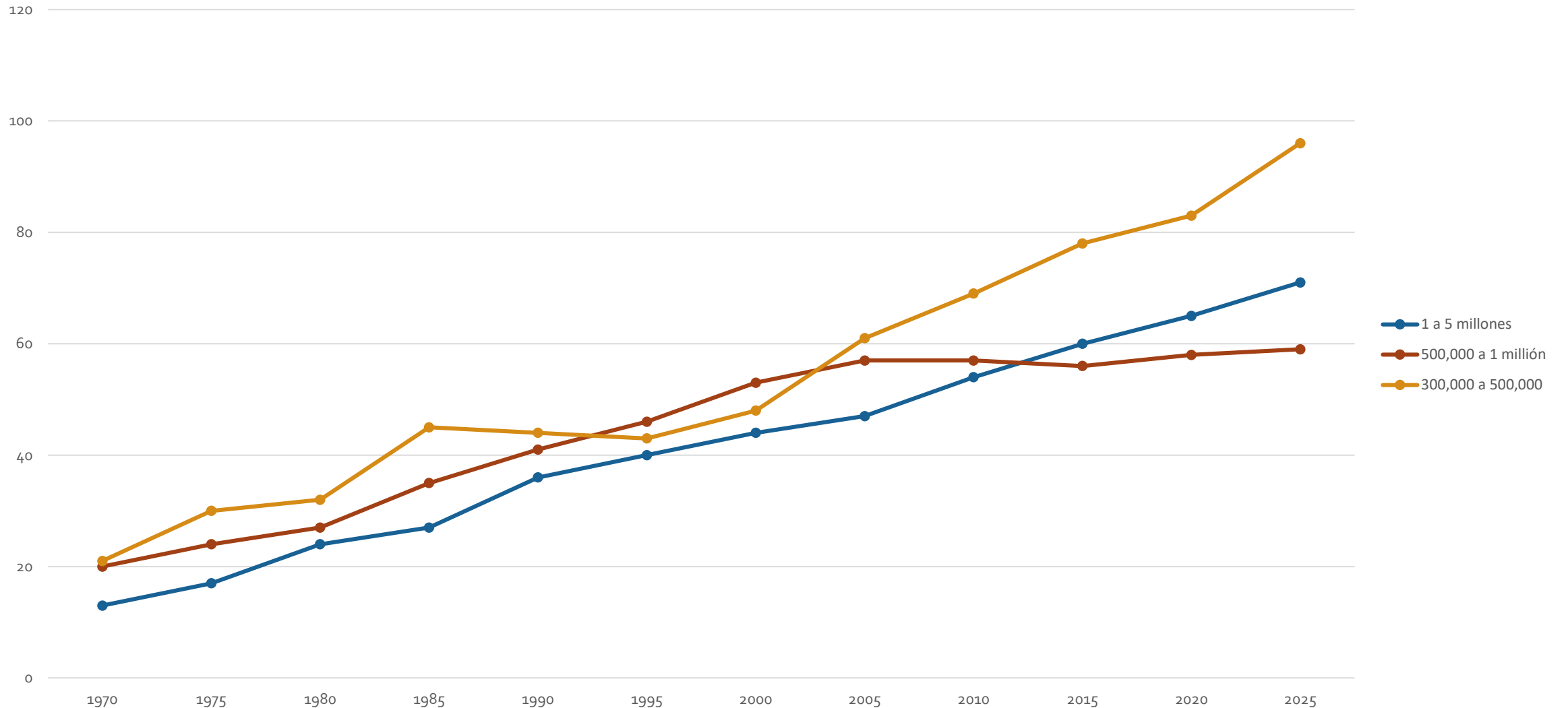
Más de la mitad de los Objetivos de Desarrollo Sostenible tienen componentes urbanos.

Relación entre la población urbana y la población rural, subregiones de América Latina y el Caribe (1950-2050)



Fuente: CEPAL con base en Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población (2018)

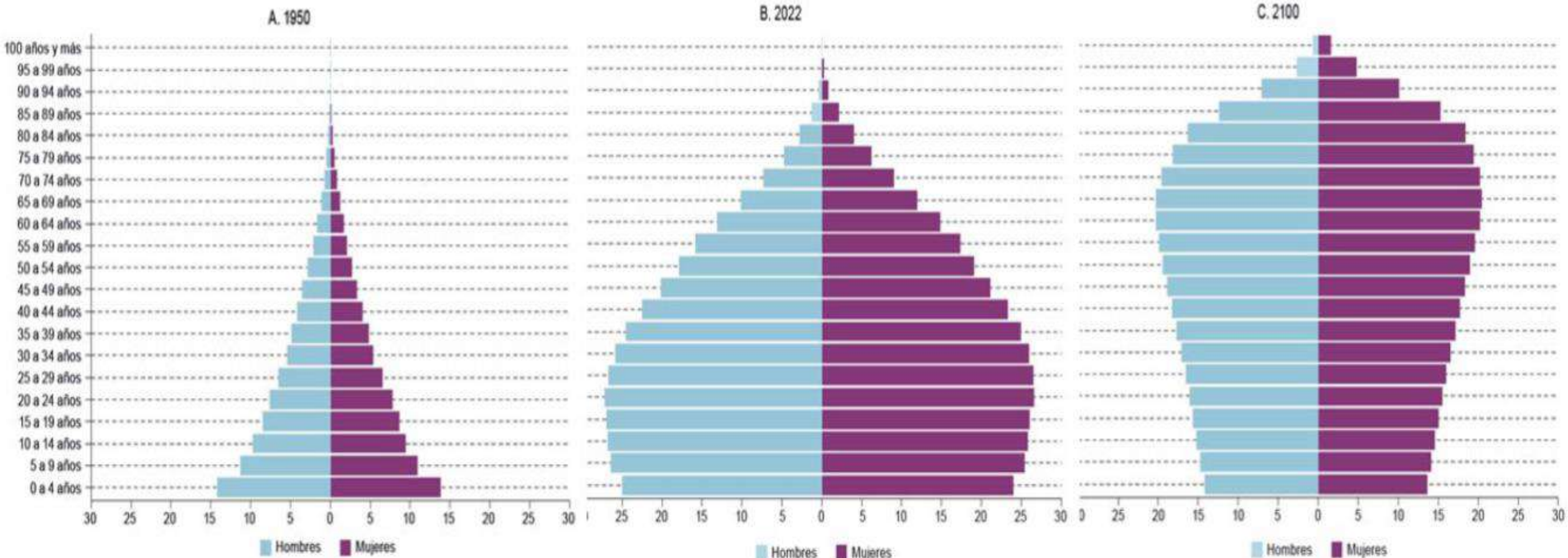
Se multiplican las ciudades de todo tamaño...



Fuente: CEPAL con base en Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población (2018)

Estructura de la población por edad y sexo

América Latina y el Caribe: población por sexo y edad, 1950, 2022 y 2100
(En millones de personas)



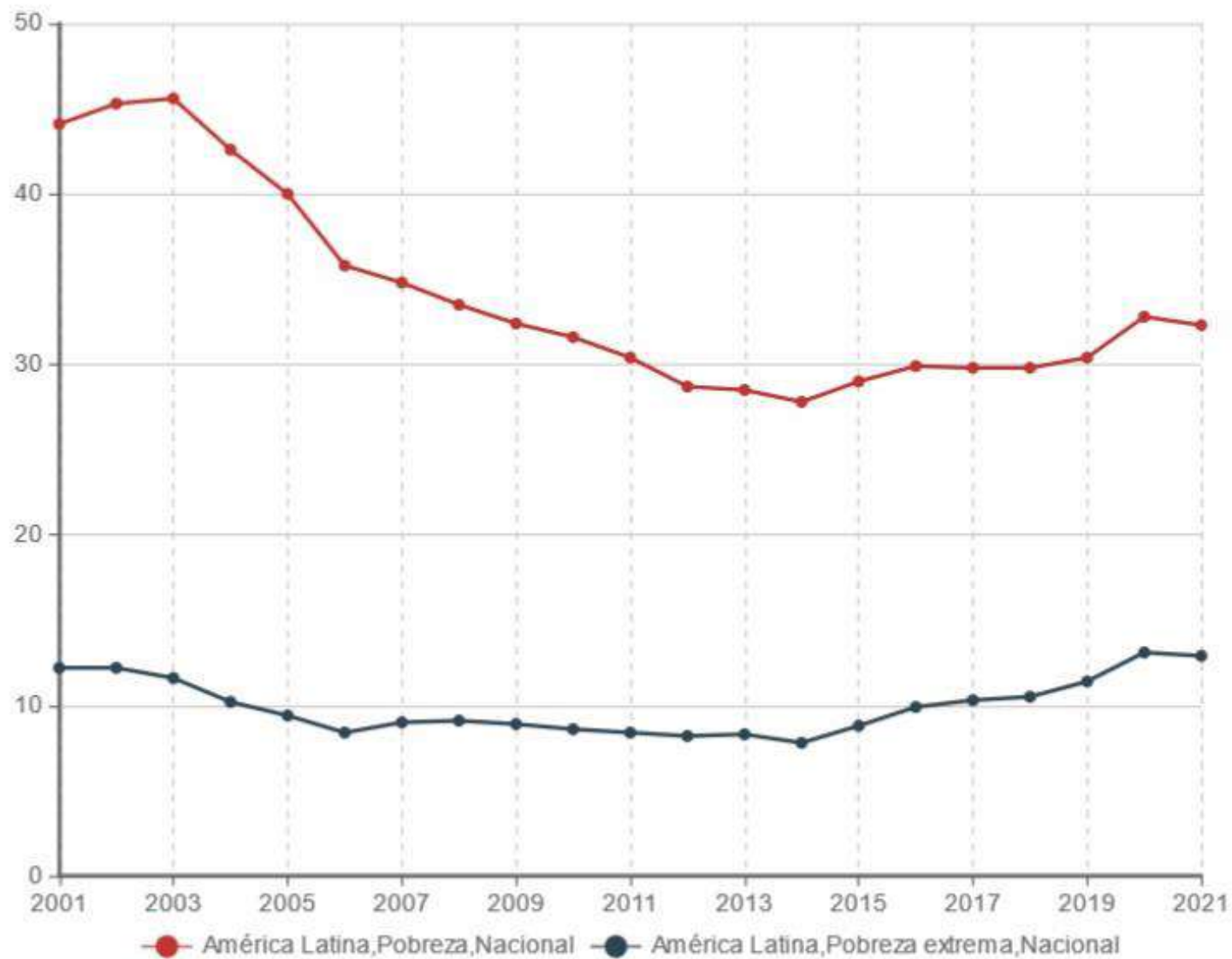
Fuente: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE)-División de Población de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), revisión 2022 y Naciones Unidas, *World Population Prospects, 2022* [en línea] <https://population.un.org/wpp/>.



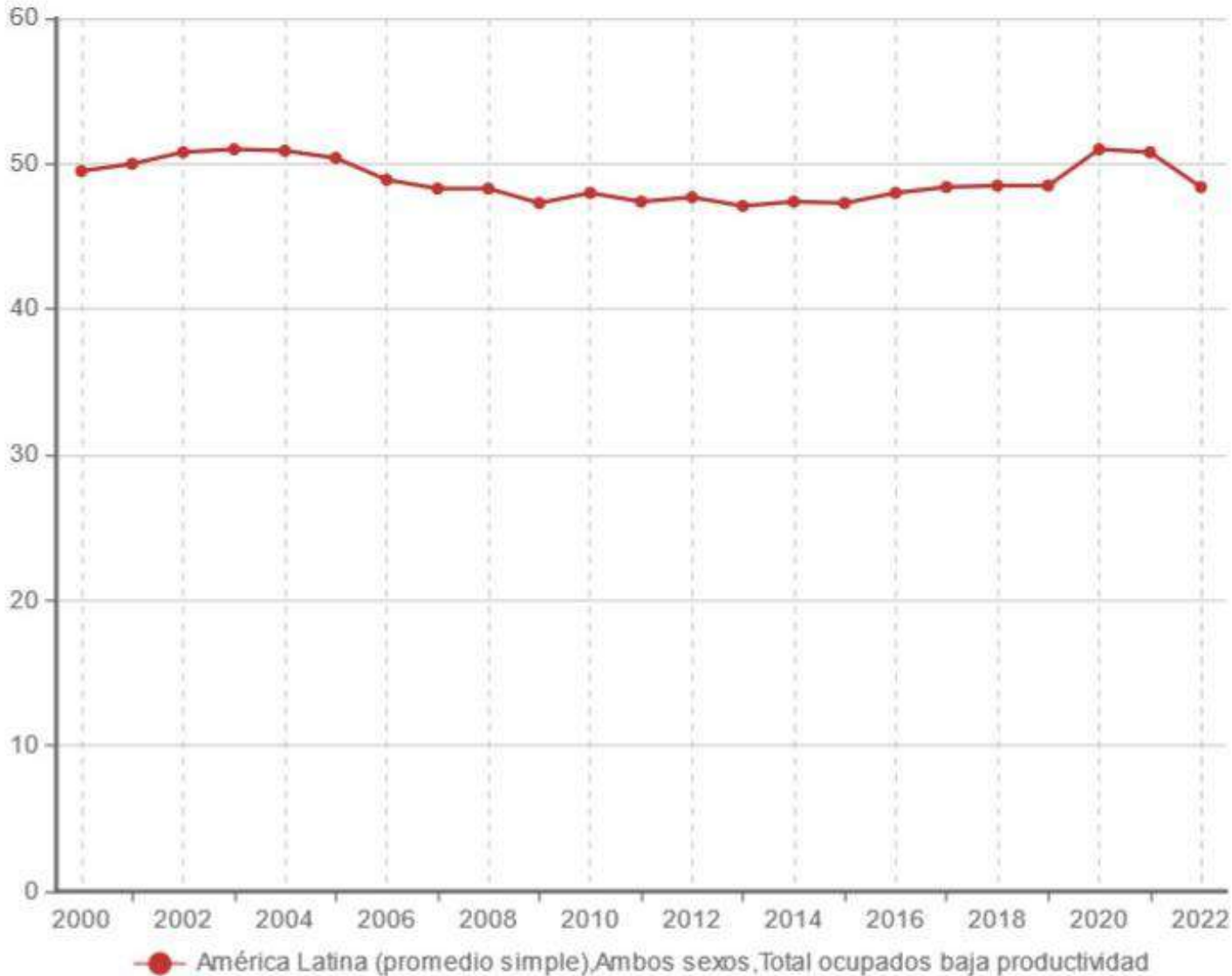
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

CEPAL

Población en situación de pobreza y pobreza extrema según área geográfica (Porcentaje del total de la población en cada área geográfica)



Ocupados urbanos en sectores de baja productividad (sector informal) del mercado del trabajo, según sexo (Porcentaje del total de la población ocupada urbana)



Fuente: CEPALSTAT – CEPAL – Naciones Unidas

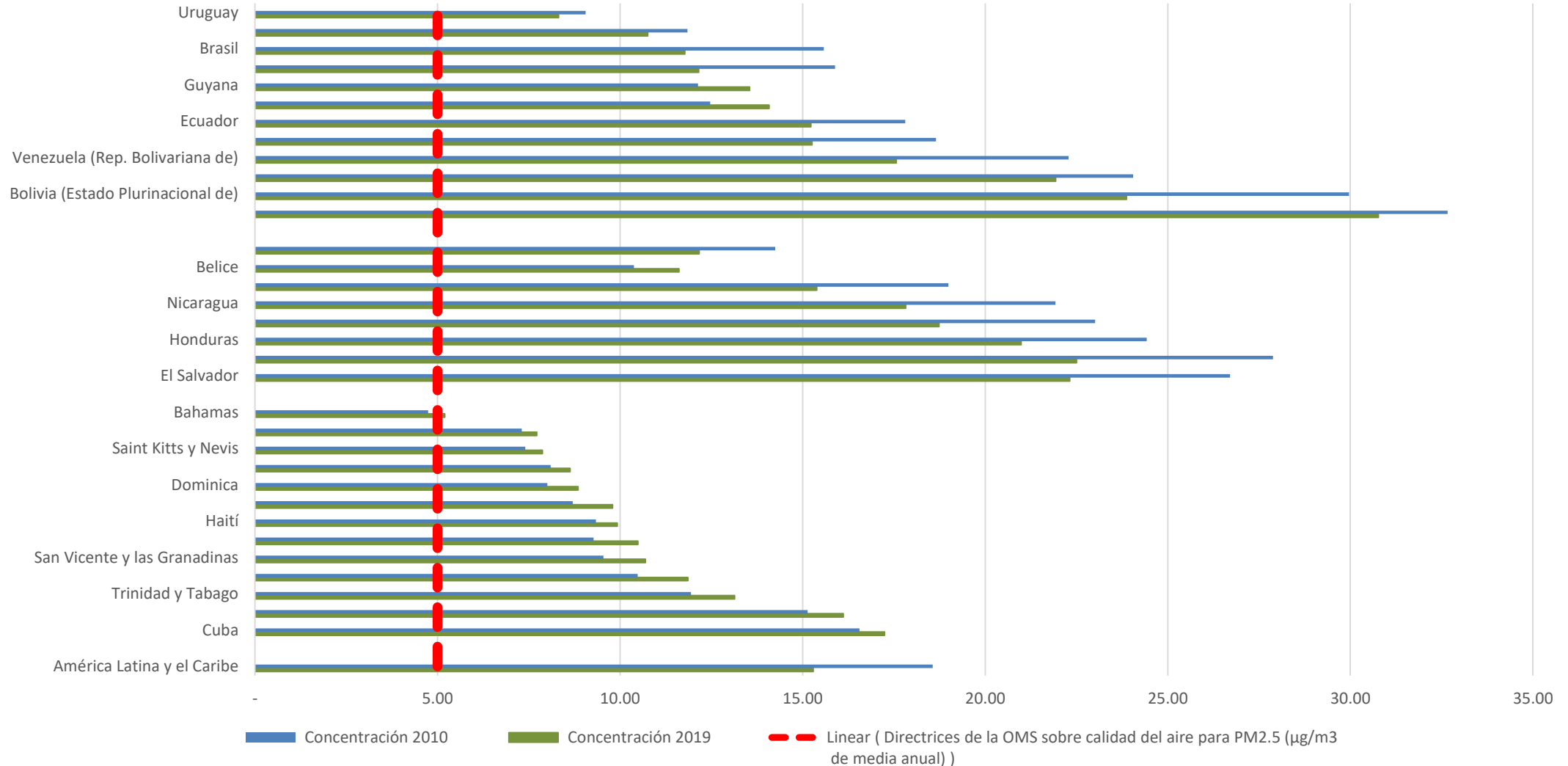
Tres dimensiones entrelazadas

2. Ambiente

→ Avances, pero grandes retos en escenario *BAU* (*Business As Usual*)

Mucho por hacer para mejorar la calidad de vida urbana...

América Latina y el Caribe - niveles medios de concentración de partículas finas, zonas urbanas
(en microgramas por m³)



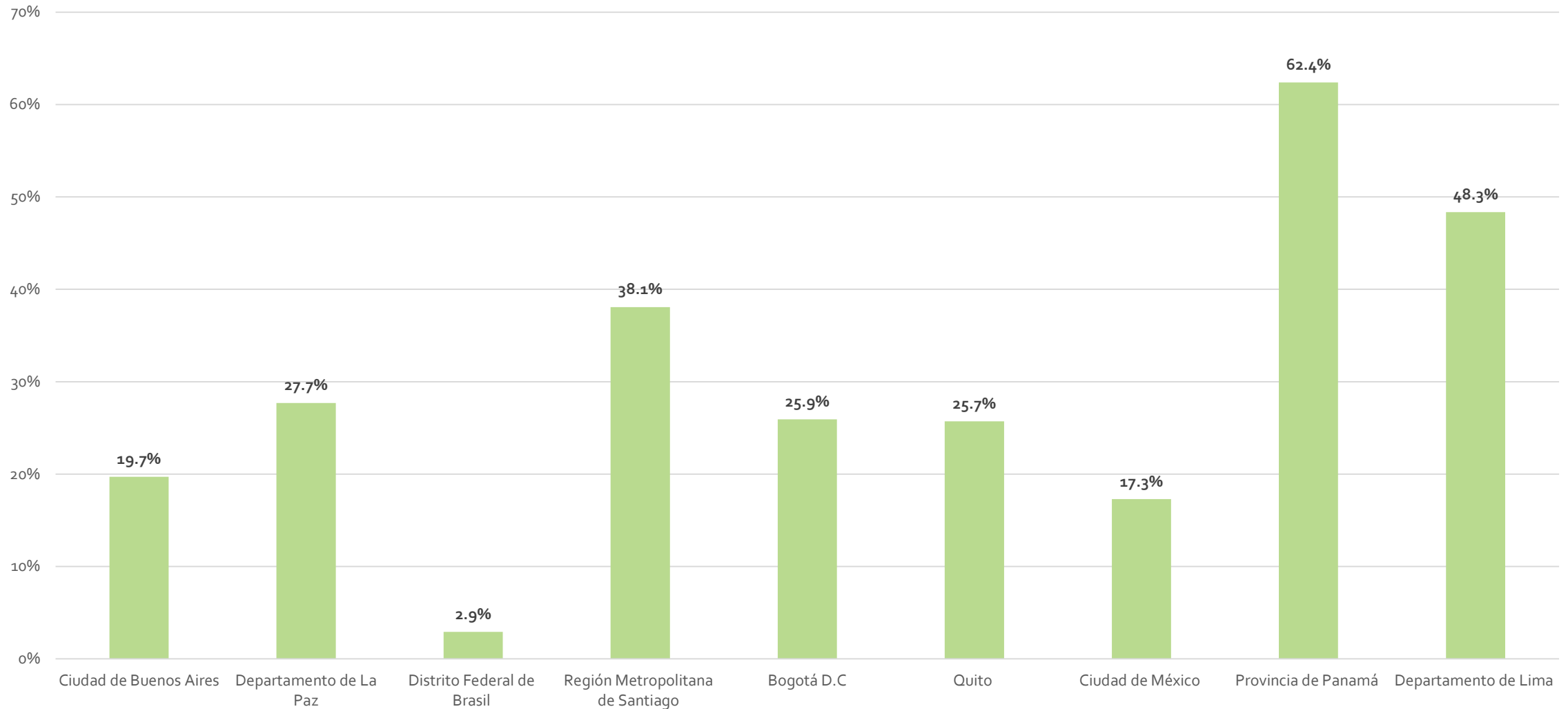
Tres dimensiones entrelazadas

3. Economía

- a. Base económica de la ciudad: producción y empleo
- b. Comportamiento de la construcción & Impacto de la vivienda
- c. Dimensiones netamente urbanas: vivienda y movilidad

Base económica de la ciudad:

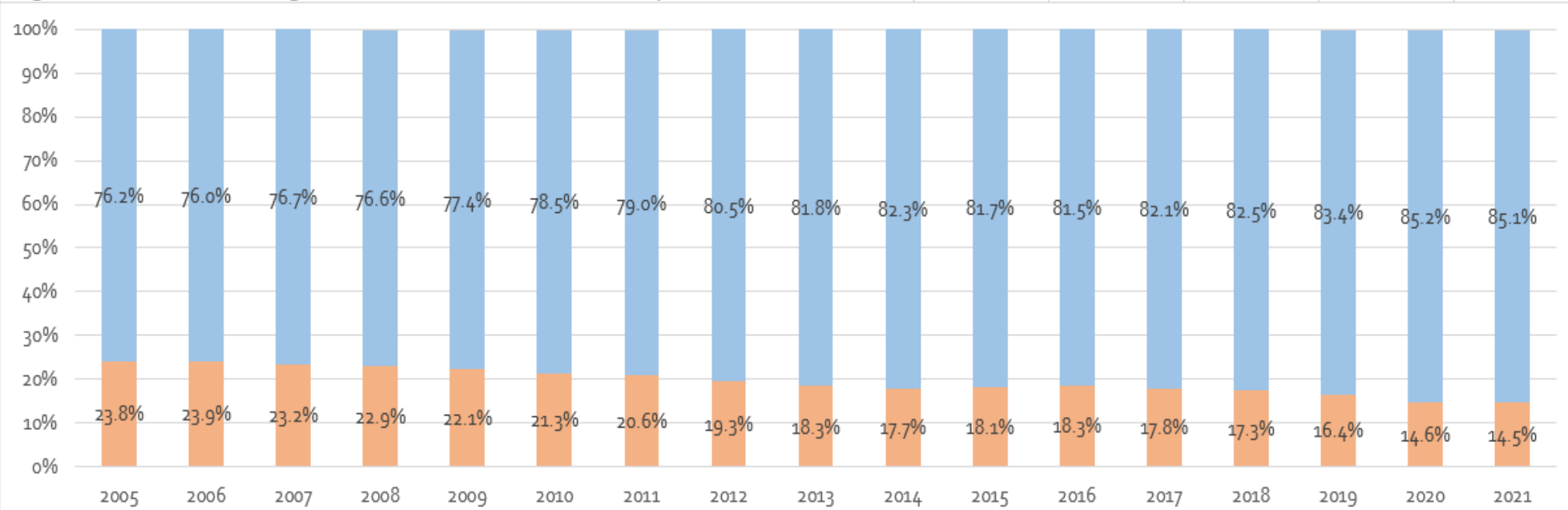
Participación de la ciudad capital sobre la producción total nacional, ciudades de ALC



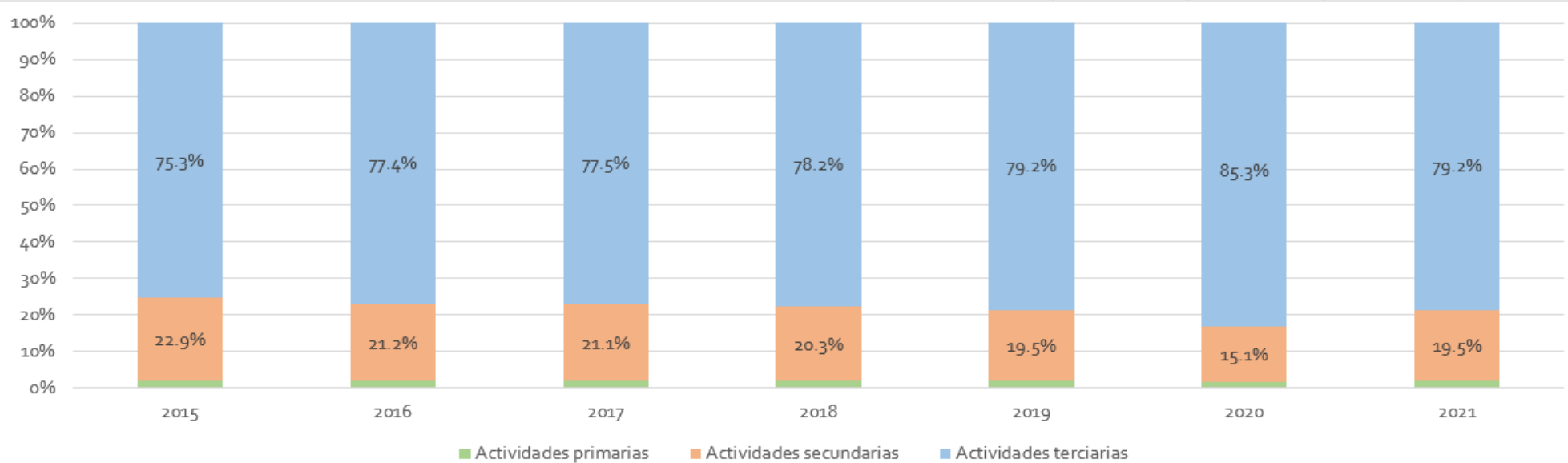
Fuente: Elaboración propia con base en cuentas subnacionales

Nota: El gráfico presenta la participación sobre el valor agregado bruto o sobre el producto interno bruto, según la disponibilidad de información en las fuentes nacionales. El año corresponde al más reciente disponible

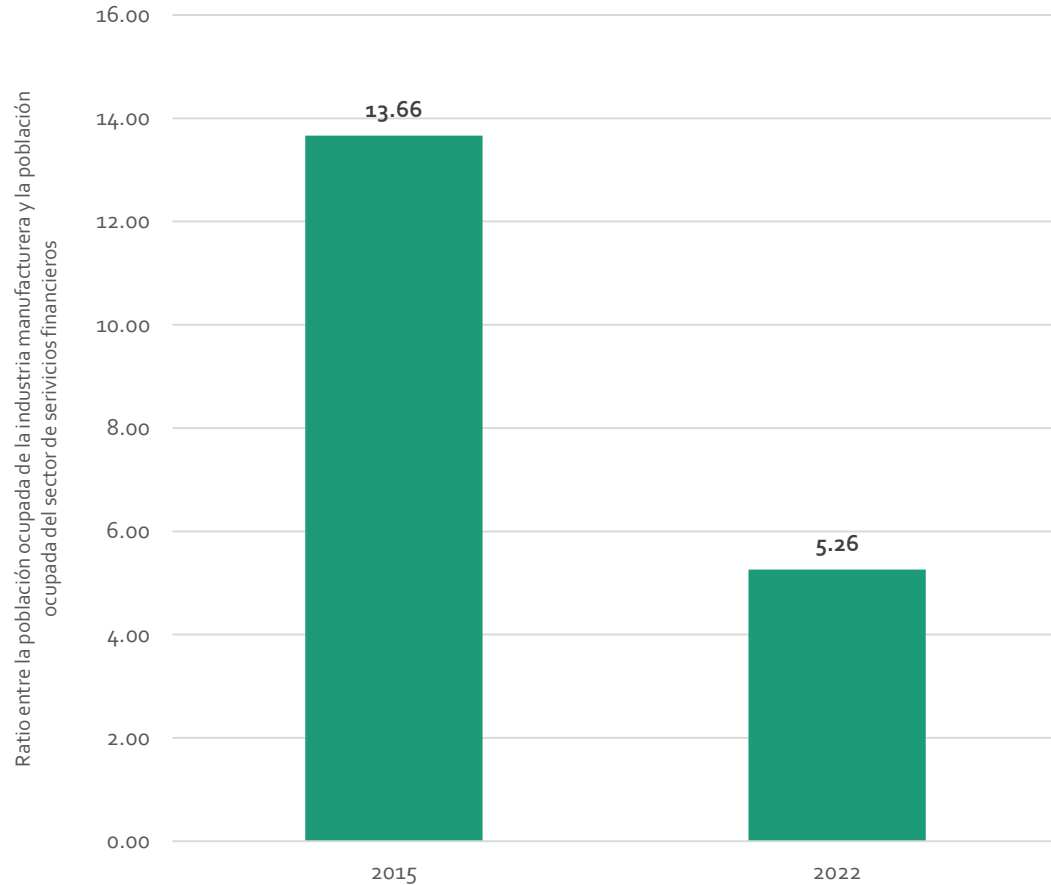
Bogotá: Contribución de las grandes actividades económicas a la producción total



Provincia de Panamá: Contribución de las grandes actividades económicas a la producción total

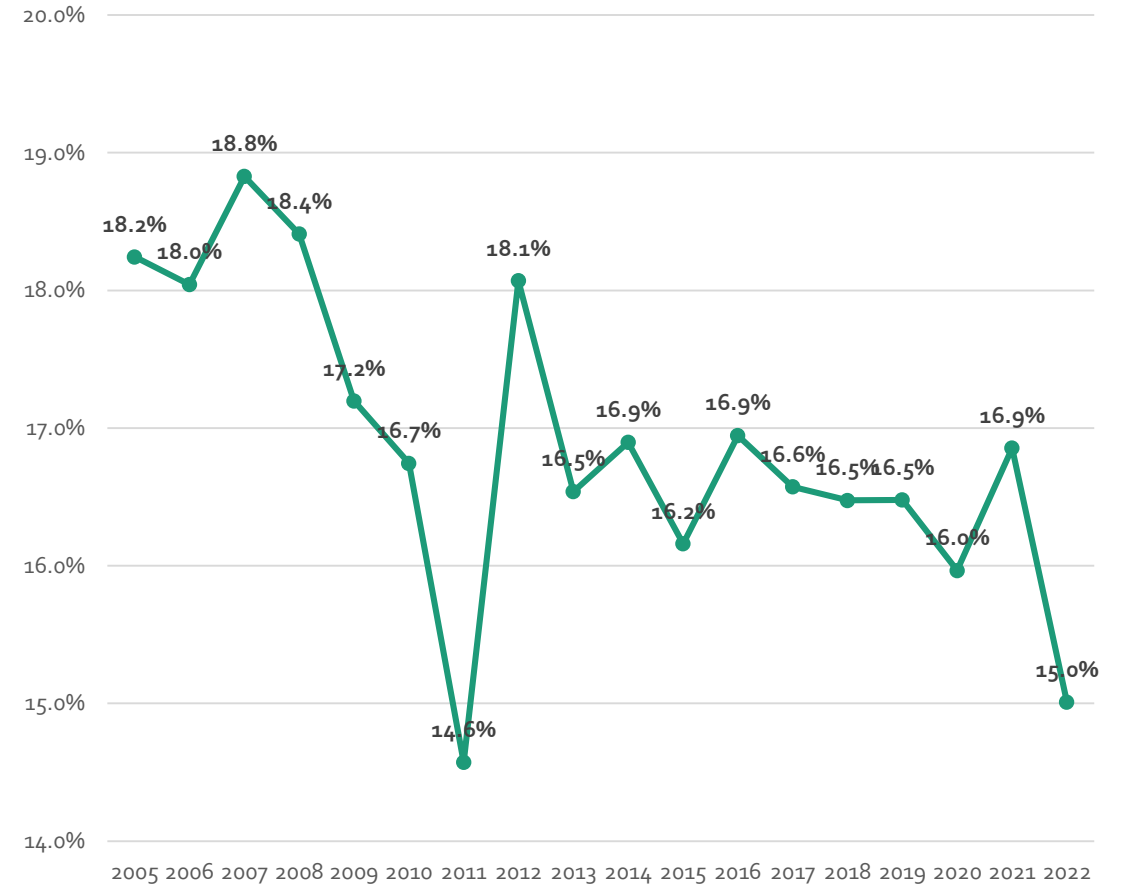


Región Metropolitana de Bogotá-Cundinamarca: Relación entre la población ocupada de la industria manufacturera y el sector de servicios financieros



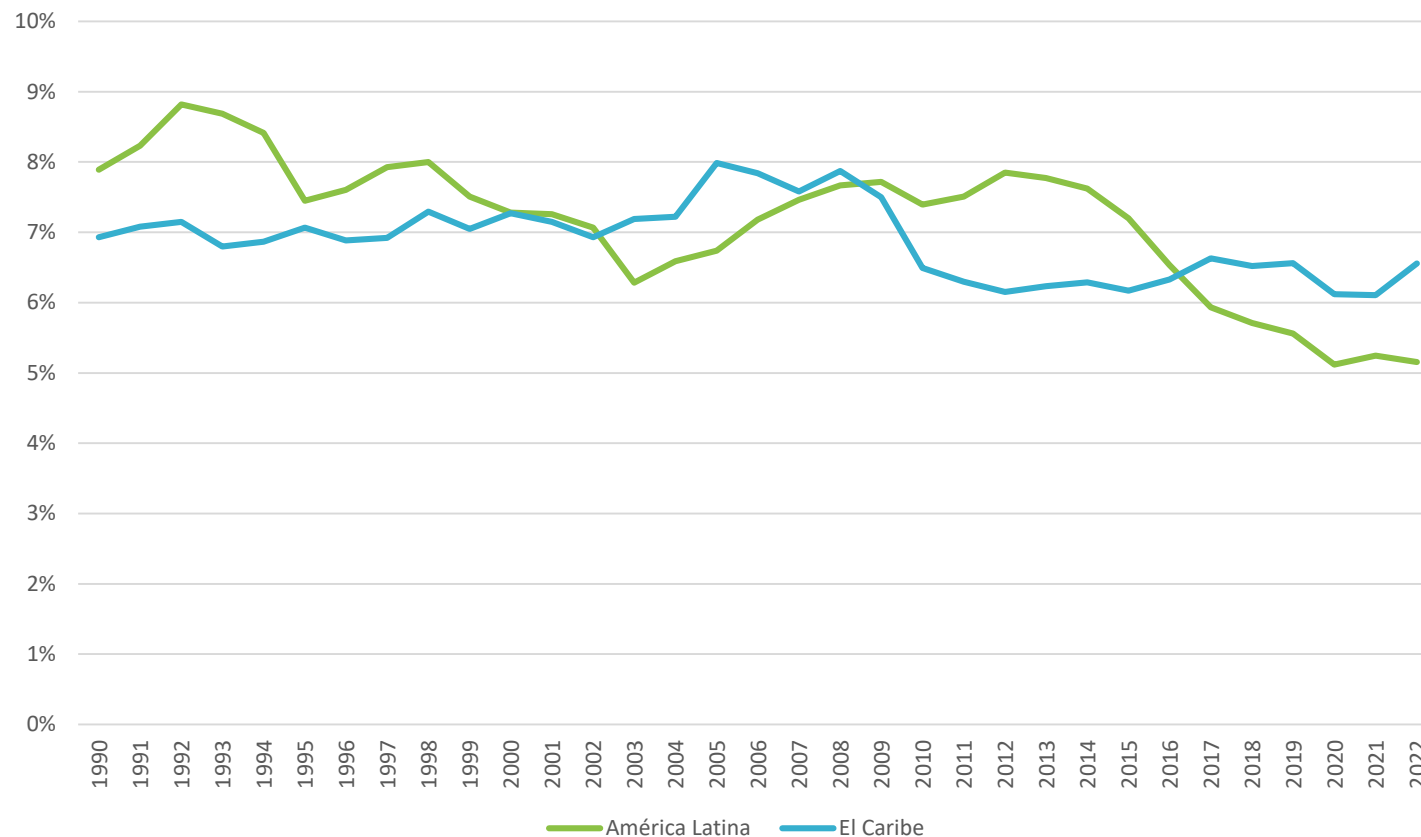
Fuente: Elaboración propia con base en DANE (2023)

Ciudad de México: Participación de la industria manufacturera en la población ocupada total



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2023)

Participación de la actividad económica Construcción en el PIB anual (en porcentaje)

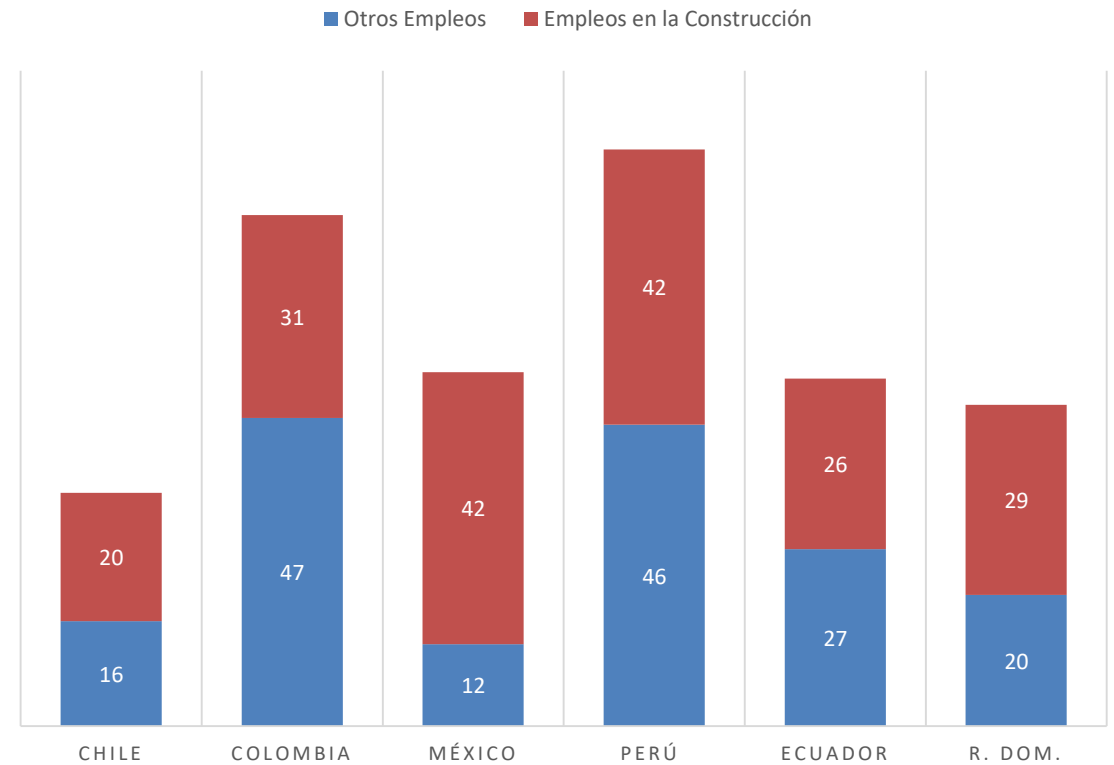


Fuente: CEPAL: estimaciones propias con base en fuentes oficiales, CEPALSTAT

Nota: por indisponibilidad de datos actualizados del desglose del PIB, los promedios subregionales no consideran los siguientes países para los años entre paréntesis: Barbados (2021, 2022), Bolivia (2022), Cuba (2022), Guatemala (2022), Guyana (2022), Haití (2021,2022), Surinam (2021,2022), Trinidad y Tobago (2022) y Venezuela (entre 2019, 2020, 2021,2022);

Empleos generados por incremento en la demanda final del sector de la construcción

Efecto multiplicador de 1 millón USD



↑ **1 % de crecimiento del PIB de la construcción:**

Fuente: Livert (CEPAL 2022).

↑ **0.07% en la tasa de crecimiento del PIB per cápita en América Latina**

Pero el crecimiento desordenado de las ciudades se expresa en una mayor desigualdad y baja productividad...

Pobreza y precaridad

201 millones de personas pobres en AL

29,3% en zonas urbanas

2 de cada 5 habitan en vivienda precaria

Asentamientos informales

1 de cada 5 habita en asentamientos informales

Perspectivas no favorables:

- Aumento en costos de construcción (+30,7% 2020-2022)
- Aumento en costos de vida
- Disminución del financiamiento hipotecario
- Aumento tendencial del desempleo urbano

Riesgos de desastres

Progresos muy lentos para alcanzar **Meta 11.5**

Anualmente aumentan las manifestaciones de riesgo en ALC

Intensificados por el **cambio climático** y por **nuevos riesgos (biológicos)**

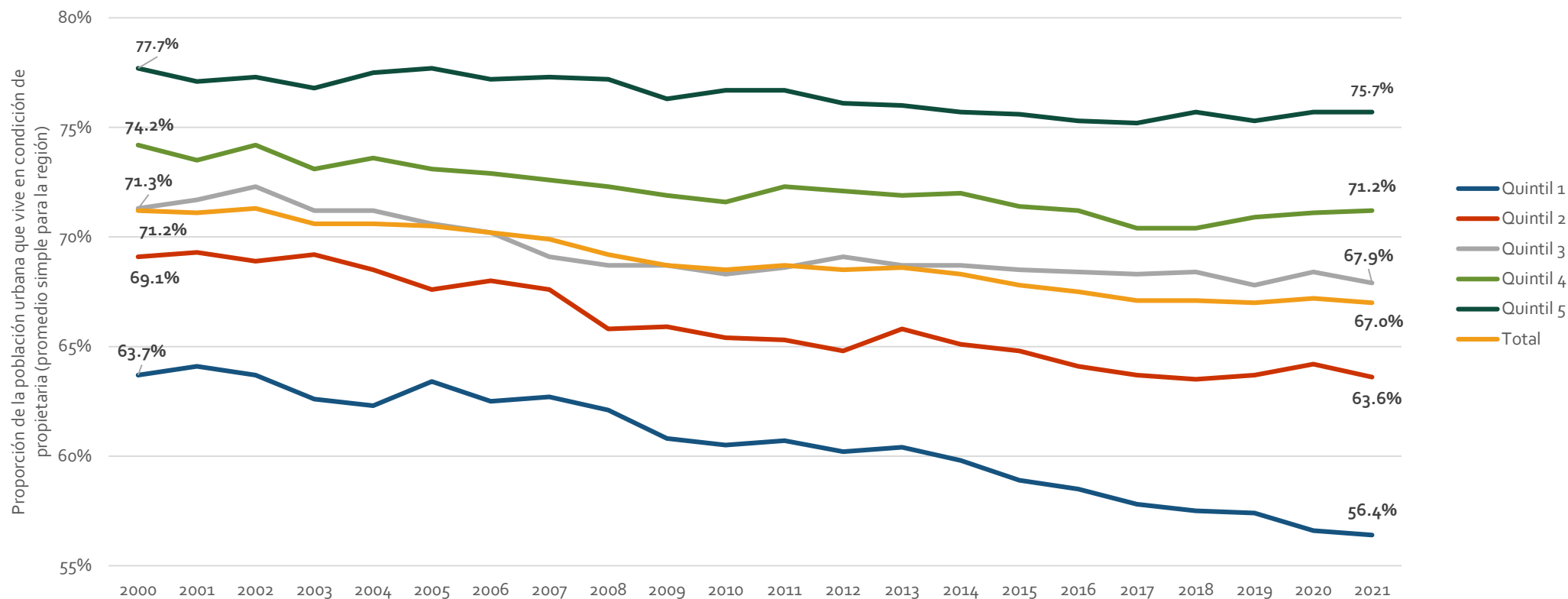
Movilidad Urbana

Las **deficiencias de los servicios de transporte público**, además de sus **costos regresivos** para los hogares, **impactan la productividad e incrementan desigualdad**

43% tiene acceso conveniente al transporte público

Largos tiempos de viajes: en las principales ciudades, el viaje domicilio al trabajo en transporte público dura más de 1 hora

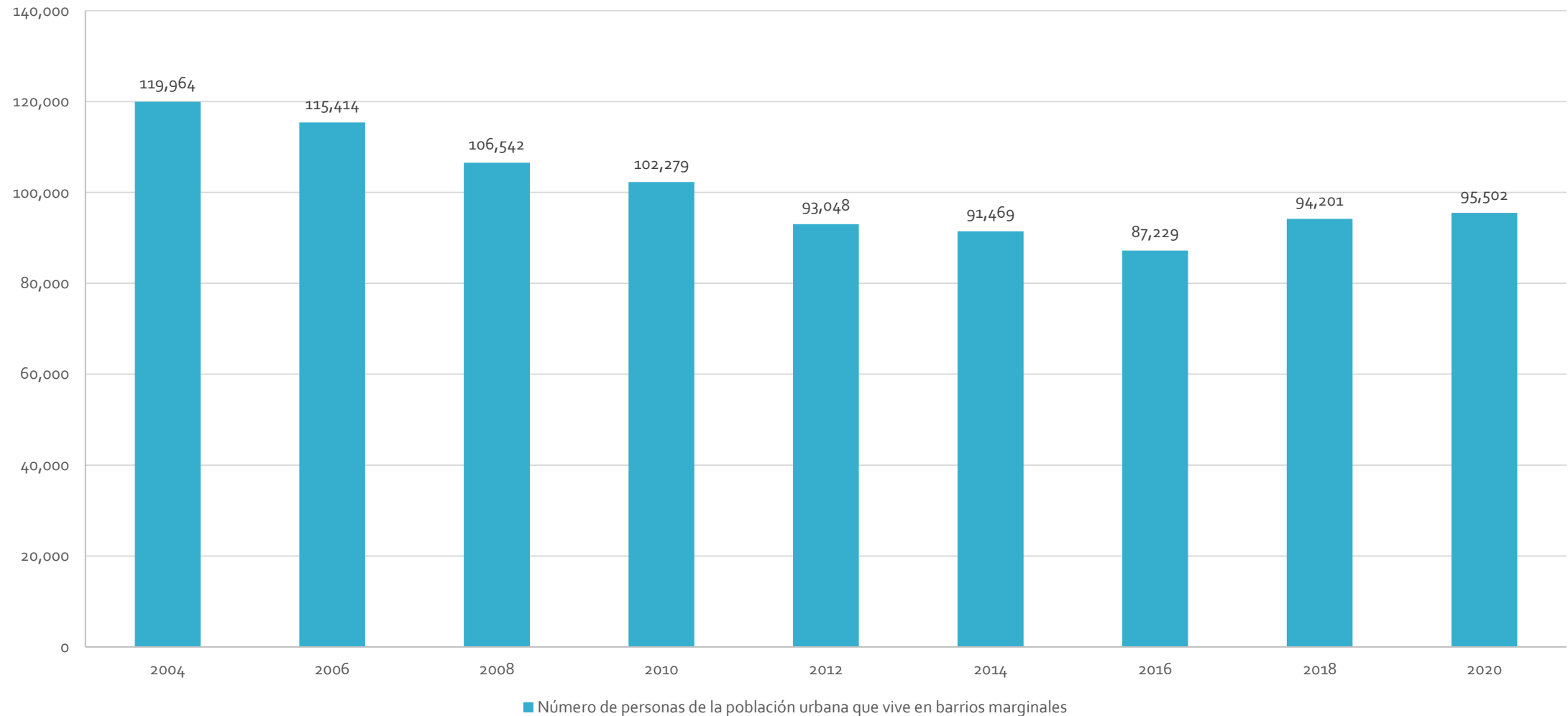
Proporción de la población urbana que vive en condición de propietaria, por quintil de ingresos per cápita (América Latina y el Caribe)



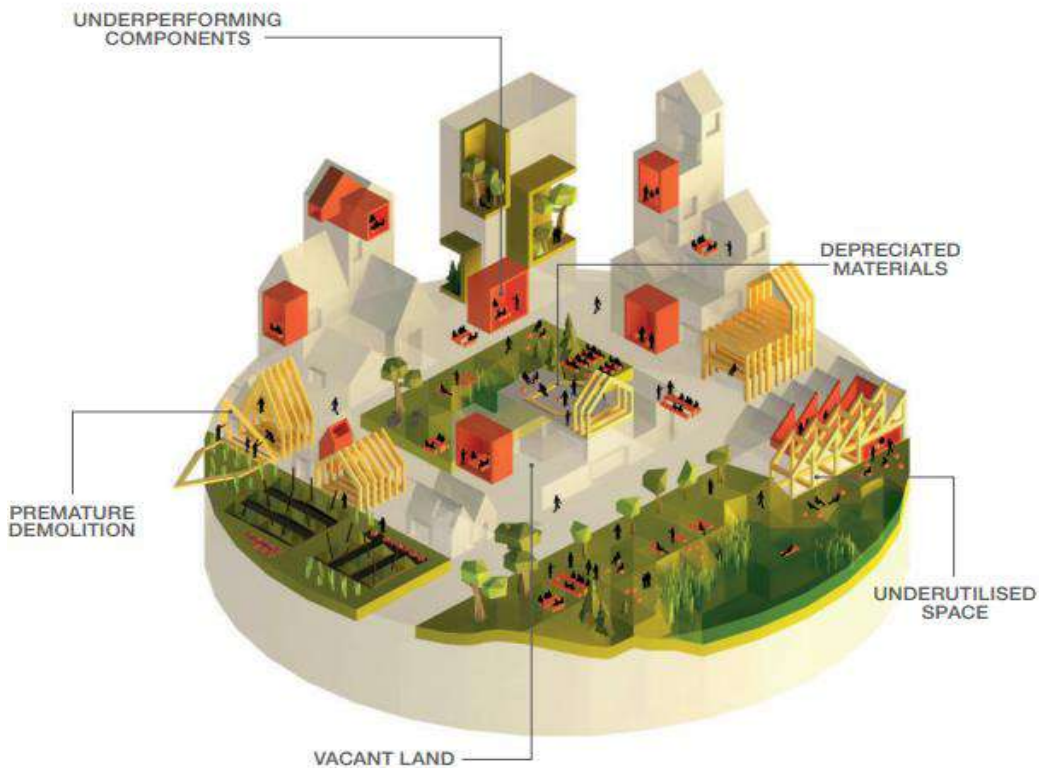
Fuente: CEPALSTAT

Y se revierten los avances...

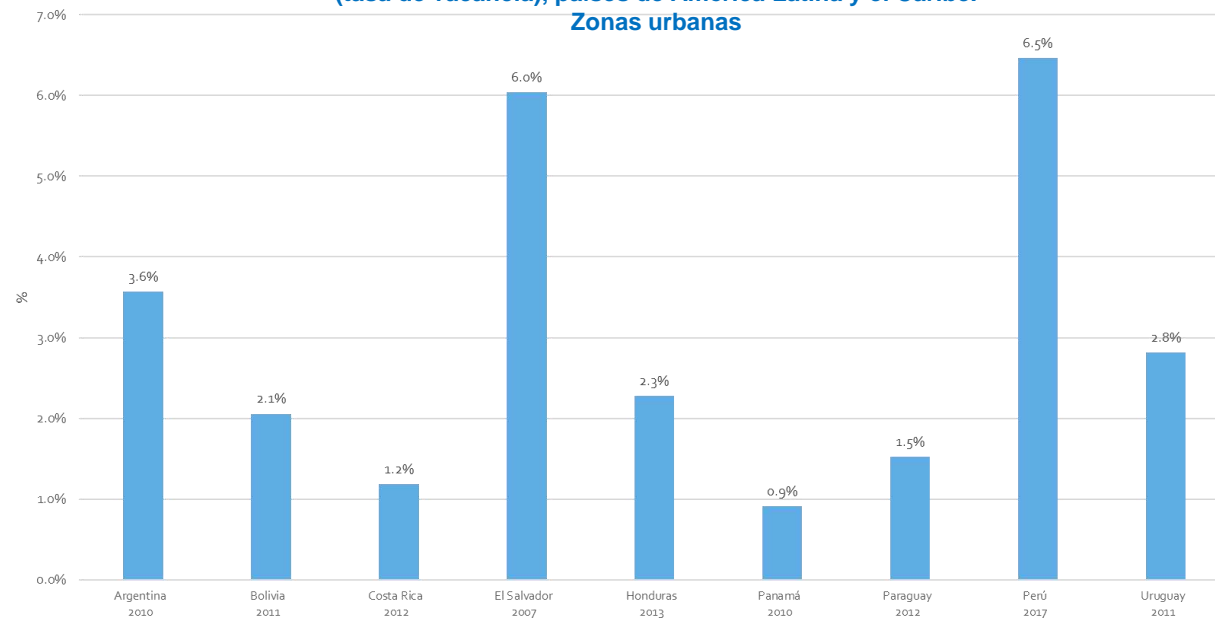
Población urbana en ALC que habita en asentamientos marginales (en miles)



Fuentes principales de pérdida de valor



Porcentaje de viviendas en condición de desocupación por abandono (tasa de vacancia), países de América Latina y el Caribe. Zonas urbanas



País	Viviendas desocupadas	Año
Chile	695,199	2017
Ecuador	457,618	2010
Costa Rica	147,204	2011
República Dominicana	408,874	2010
Colombia	1,362,384	2018

Fuentes: Censos de Población y Viviendas. Redatam

Nota: Para el cálculo de la tasa de vacancia, se contemplan las categorías de desocupación diferentes a las relacionadas con la desocupación friccional. Éstas difieren ligeramente entre países, según la metodología censal. Los datos corresponden al último censo disponible.

Modelos de gestión urbana para el sector inmobiliario

Espacios flexibles



Activos adaptables

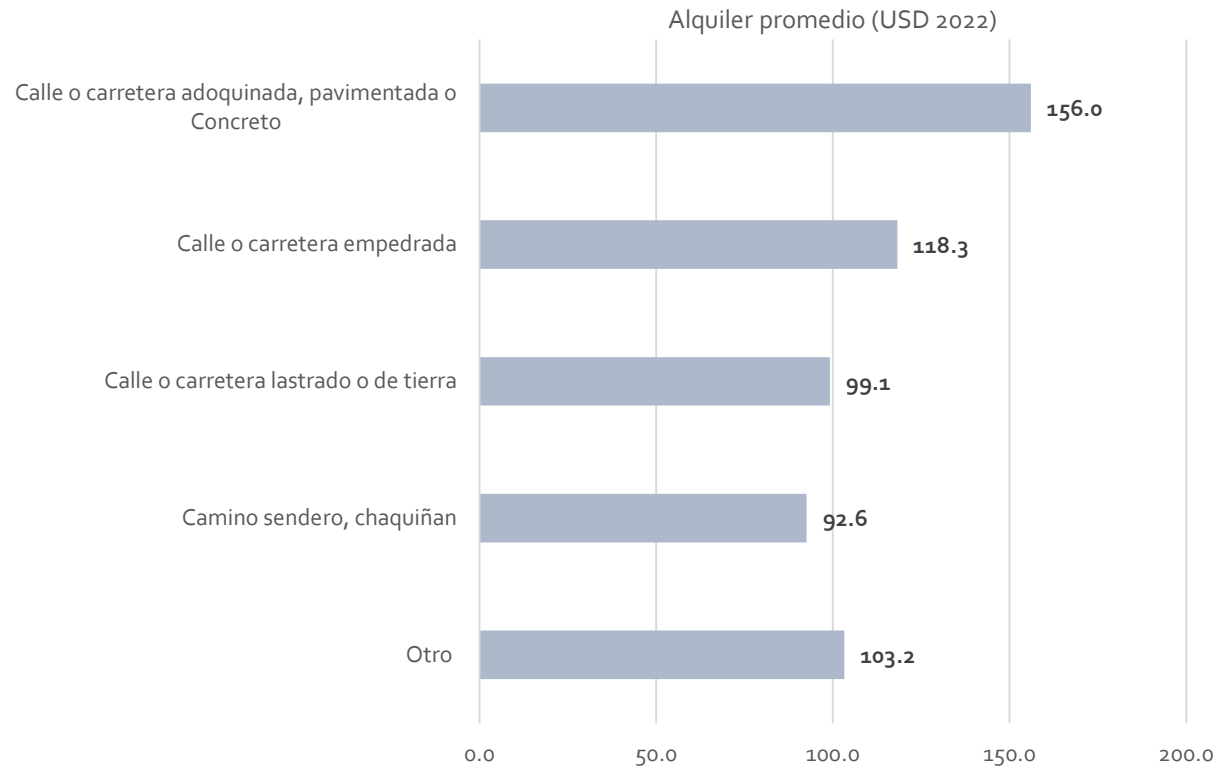


Beneficios potenciales del despliegue de la economía circular

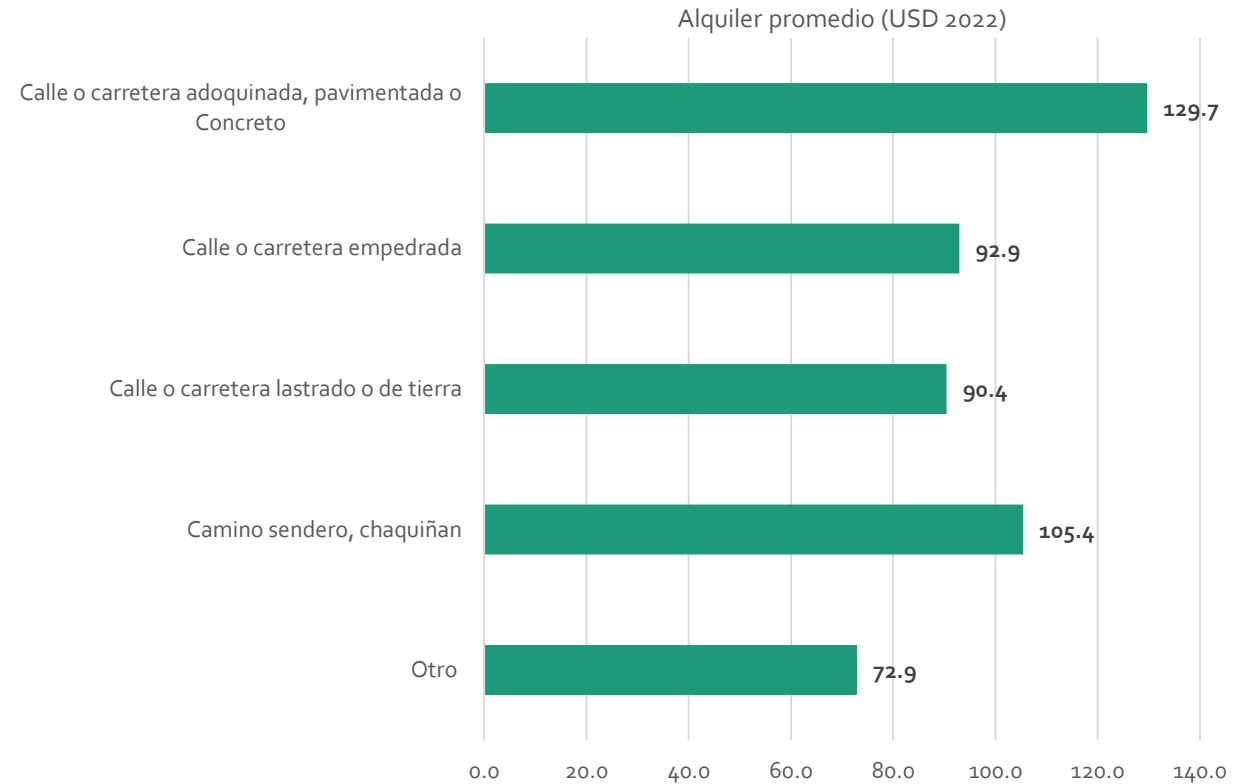
- Reducción de la necesidad de nuevas construcciones
- Mejora en el uso de suelo urbano
- Menores costos operacionales y de construcción
- Incremento en la eficiencia de los recursos
- Fortalecimiento de la economía local

¿Importa la infraestructura pública? I

Ecuador: Alquiler promedio según el tipo de vía de acceso a la vivienda



Ecuador: Alquiler promedio según el tipo de vía de acceso a la vivienda. Hogares de estrato bajo

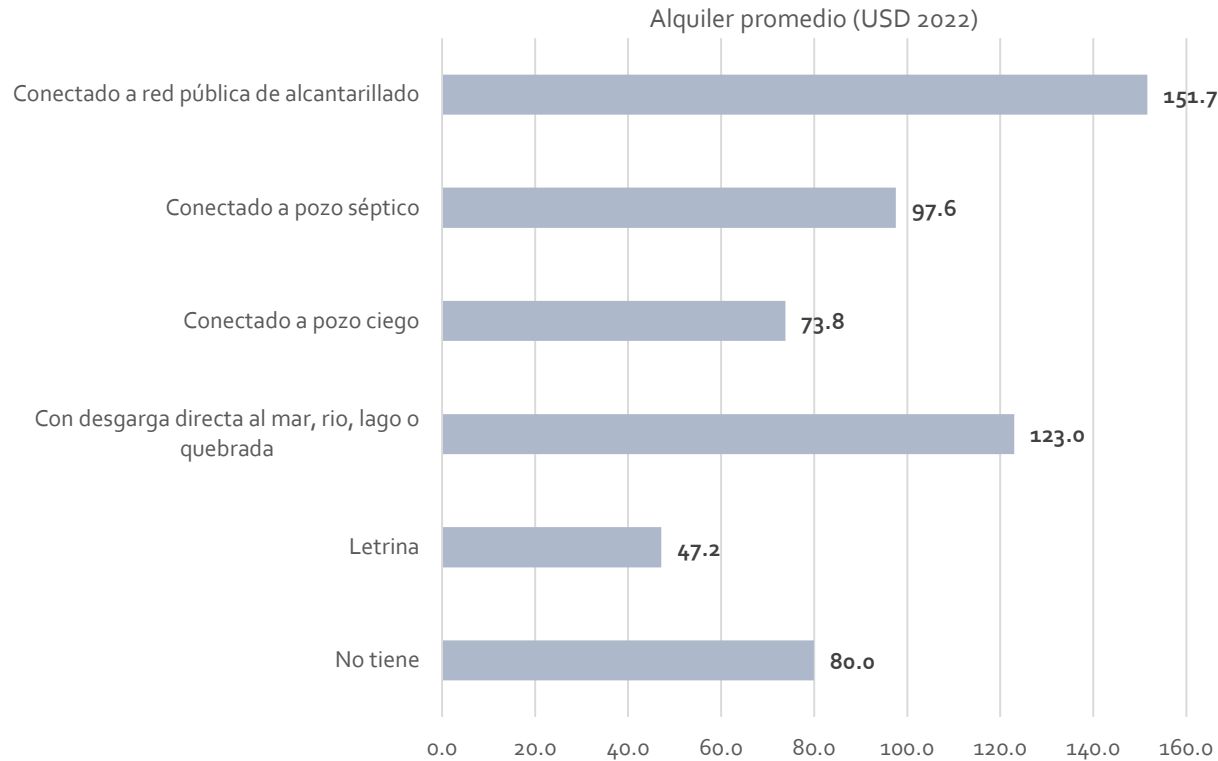


Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico. INEC (2011)

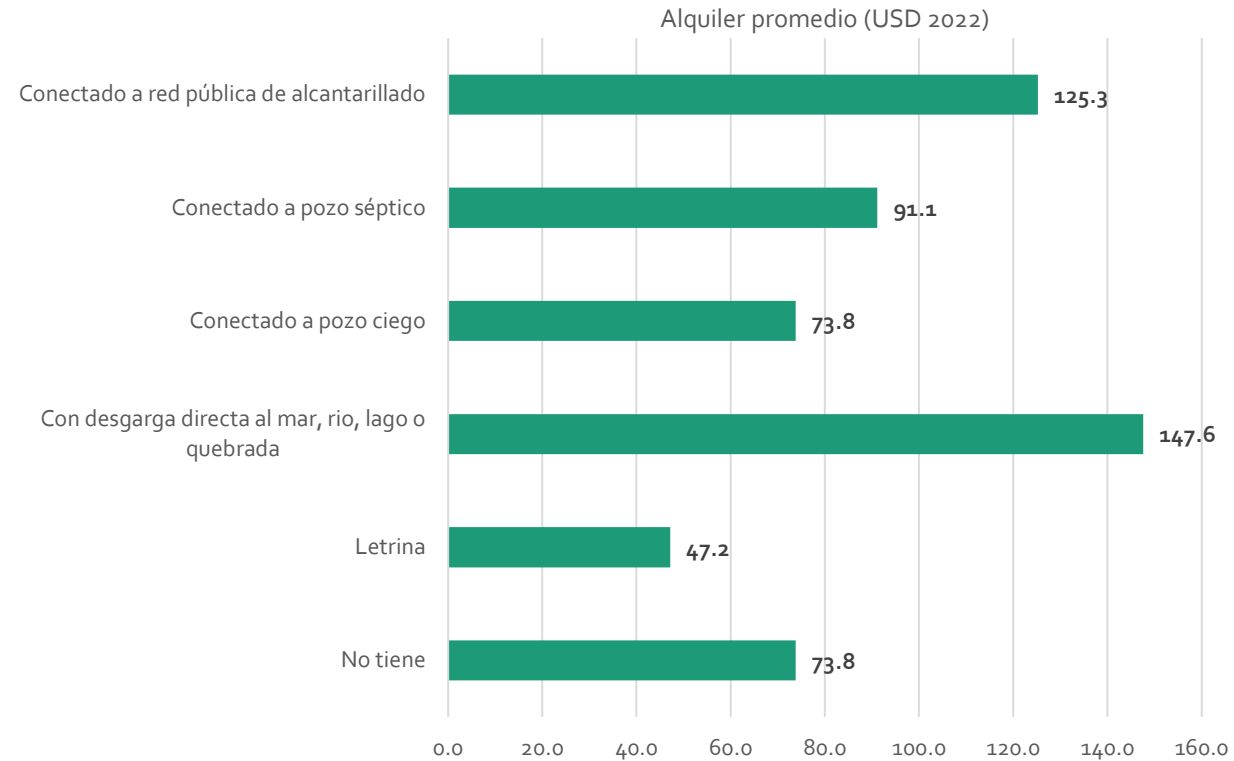
Nota: Se comparan los hogares que viven en una vivienda en zona urbana en buen estado físico

¿Importa la infraestructura pública? II

Ecuador: Alquiler promedio según el tipo de servicio sanitario del hogar



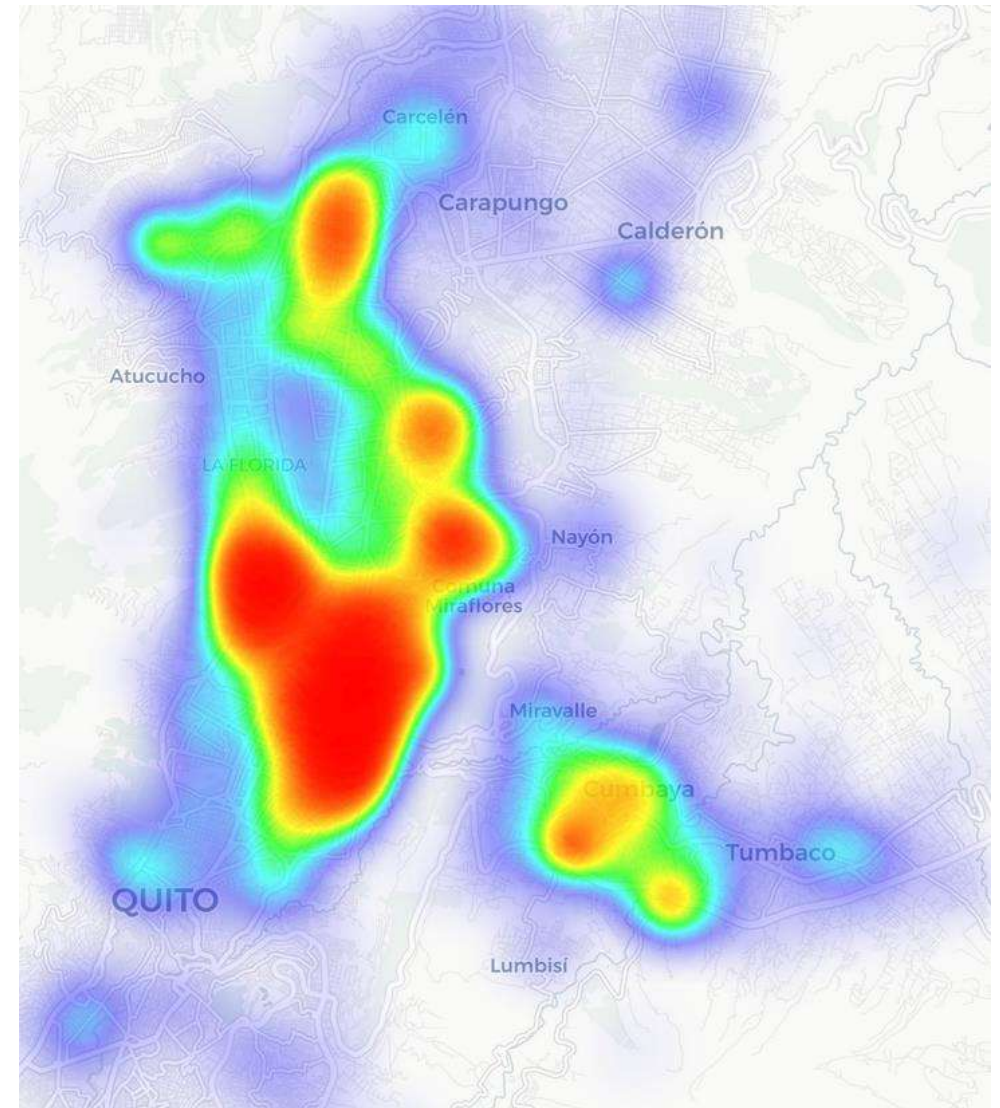
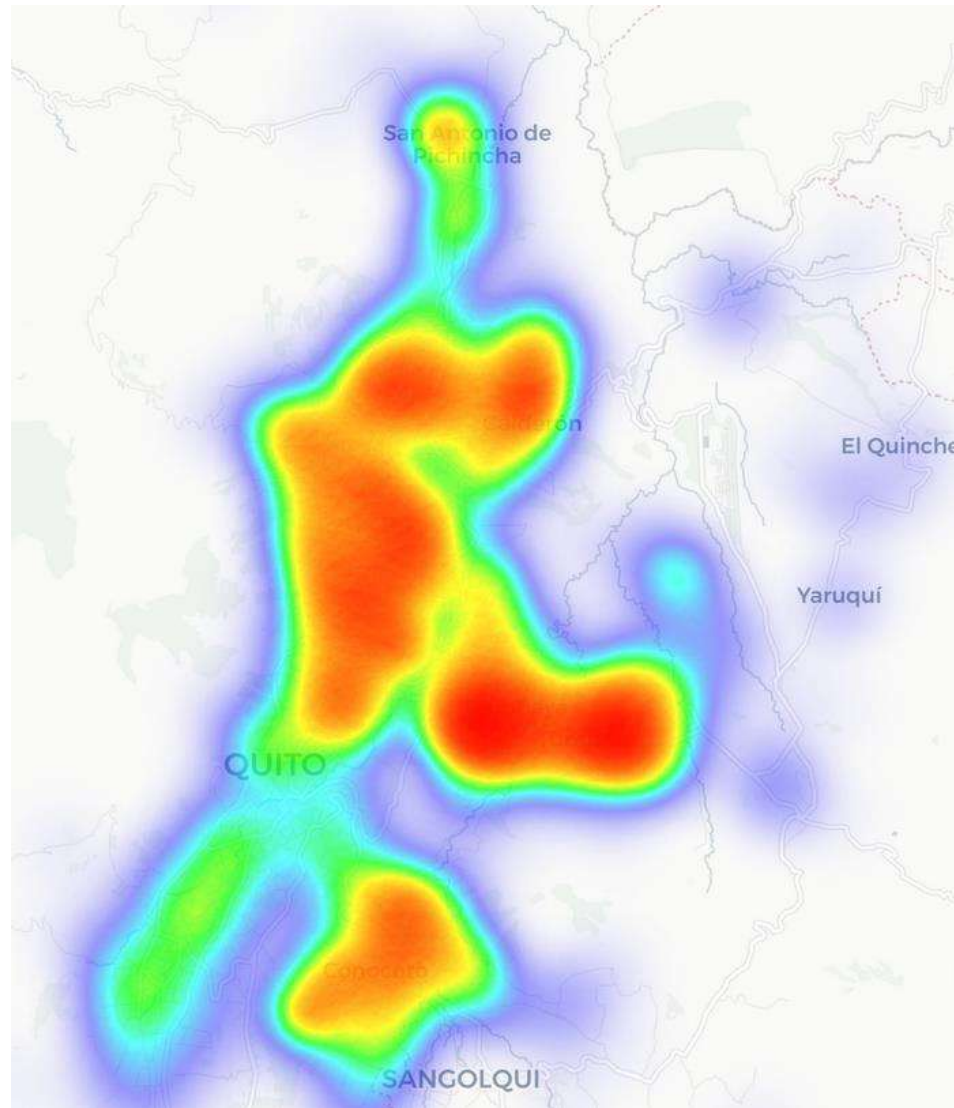
Ecuador: Alquiler promedio según el tipo de servicio sanitario del hogar. Hogares de estrato bajo



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico. INEC (2011)

Nota: Se comparan los hogares que viven en una vivienda urbana en buen estado físico

QUITO: Casas y departamentos





 **29 de 32** 

Países en la región cuentan con un ministerio de vivienda y/o desarrollo urbano, de los cuales:



4 de 32

están a cargo del agua y el saneamiento



3 de 32

incorporan movilidad y/o transporte



La integralidad de las políticas urbanas y de la vivienda siguen siendo un gran reto

CND - Transporte

Distribución de acciones por perspectiva de análisis



- La acción climática, reflejada en las CDN, está sumamente sesgada hacia los cambios en los servicios y recursos de transporte (oferta), tales como electrificación de vehículos.
- Hay un enorme espacio de acción para cambios en los patrones de movilidad (gestión de demanda) y por medio de la planificación del crecimiento y desarrollo urbano

→ **ENFOQUE INTEGRAL**

Fuente: PNUD, con base en UNFCC
Considera 20 países con metas en sector transporte



!GRACIAS !