

MINUTA CEC N° 13

ANÁLISIS DEL DOCUMENTO “ URBAN COMPETITIVENESS AND US METROPOLITAN CENTRES”

AREA: Economía Urbana

ORIGEN DEL REQUERIMIENTO: Interno

VERSION: Definitivo

FECHA: 23 de febrero de 2012

I. COMENTARIO A “URBAN COMPETITIVENESS AND US METROPOLITAN CENTRES”

El documento “Urban Competitiveness and US Metropolitan Centres”, publicado en la revista *Urban Studies*, supone la continuación de una serie de estudios iniciados en 1994 por los mismos autores. Más concretamente, en 1994 Peter Kresl y Balwant Singh publicaron un documento con el título “The competitiveness of cities: the United States”, en el que proponían una metodología novedosa para la medición de la competitividad de las ciudades. Posteriormente, en 1999, publicaron “Competitiveness and the urban economy: twenty-four large US metropolitan areas”, que sirvió como actualización del estudio realizado cinco años atrás. Si bien la primera publicación tenía como finalidad la elaboración de un ranking de ciudades competitivas con el objetivo de identificar áreas de acción para las entidades públicas, los dos estudios posteriores han permitido a los autores realizar un análisis de las tendencias observadas en la competitividad urbana a lo largo de 25 años.

El estudio de la competitividad urbana surgió hace dos décadas, en los años noventa. No obstante, el concepto de competitividad tiene un recorrido más amplio y sus orígenes pueden remontarse a los economistas clásicos del siglo XIX (Smith y List, por ejemplo). Más recientemente, el autor más influyente ha sido Michael Porter, quien publicó en 1990 “The Competitive Advantage of Nations”, donde propone un modelo conocido como “Diamante de Porter” en el cual identifica cinco factores o fuerzas que condicionan la competitividad de un país. Se podría decir que hasta comienzos de los años noventa el actor principal de la competitividad era el estado-nación y lo que se analizaba era la competitividad internacional de los países.

Los cambios ocurridos en los últimos veinte años supusieron una reformulación del concepto de competitividad. Así, se pueden identificar varios factores que provocaron un cambio hacia un enfoque más micro, centrado en las ciudades como actores principales de la competitividad. Un primer factor, de tipo político, sería la reducción de la soberanía nacional debido a la liberalización comercial y la creación de instituciones supranacionales. Esto supuso un menor margen de maniobra para los países en términos de política económica. Otro factor destacable es el mayor énfasis de las políticas públicas hacia el sector rural, de tal manera que las economías urbanas dejaron de ser el foco de atención en cuanto a financiación de infraestructuras y políticas de promoción de la competitividad. De esta manera, en la actualidad el ciclo de causalidad va desde lo local hacia lo nacional, es decir, la competitividad de un país no es más que el reflejo de la competitividad de sus ciudades.

A lo largo de los últimos años han aparecido diversas metodologías para la medición de la competitividad urbana. Estas podrían ser agrupadas en tres categorías:

- 1) Ranking de ciudades de acuerdo a un conjunto reducido de variables explicativas. Consiste en la selección de variables, de acuerdo a cierta base teórica, a partir de las cuales se ordenan las ciudades. En este tipo de estudios se asume una especialización o estructura económica preferida (por ejemplo, especialización en industrias tecnológicas o en investigación avanzada) y se evalúan las ciudades de acuerdo al grado en que se ajustan a dicha estructura.
- 2) Comparación o *benchmarking* entre ciudades de acuerdo a un conjunto amplio de variables, sin necesidad de especificar una estructura económica a priori. Se asume que todas las variables contribuyen a la competitividad, sin priorizar entre ellas.
- 3) Análisis estructural, consistente en la categorización de ciudades de acuerdo a determinadas tipologías (ciudad de servicios, ciudad de investigación, ciudad industrial,...).

Kresl y Singh aportaron en 1994 una nueva metodología para medir la competitividad urbana. Para los autores, *la competitividad depende de factores económicos y políticos*. Estos últimos (estrategias urbanas, flexibilidad institucional, cooperación público-privada, entre otros) no se pueden cuantificar, por lo tanto la medición de la competitividad se realiza a partir de factores económicos. La metodología usada consiste en calcular un índice de competitividad a partir de un conjunto reducido de variables económicas, de manera que se puedan ordenar las ciudades de acuerdo a dicho índice, para luego buscar factores explicativos de la competitividad observada.

Las variables propuestas para el cálculo de la competitividad son: ventas del comercio *retail*, servicios profesionales y salarios. De esta manera, la competitividad urbana se calcula de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$\text{Competitividad urbana} = \% \Delta \text{ Comercio} + \% \Delta \text{ Servicios} + \% \Delta \text{ Salarios}$$

Es decir, la competitividad es igual a la suma de las variaciones observadas en las ventas del comercio, en servicios profesionales y en salarios. De tal manera que aquellas ciudades con mayor crecimiento en estos determinantes económicos serán las que mejor puntúen en términos de competitividad.

La justificación de por qué se seleccionaron dichas variables para medir la competitividad urbana es la siguiente: las ventas del comercio *retail* aproximan el crecimiento demográfico y un mayor ingreso disponible, además también pueden suponer un factor de atracción de personas de otras ciudades; los servicios profesionales indican la capacidad de una ciudad para acometer un cambio en su estructura productiva; los salarios indican aumentos de productividad. Cabe destacar que en los dos estudios previos (1994 y 1999) se utilizó la producción manufacturera en lugar de los salarios; los autores reconocen que en la actualidad la industria de manufactura ha perdido la importancia que tenía en el pasado debido al cambio estructural ocurrido en Estados Unidos en los últimos años.

De esta manera, el ranking de competitividad de las zonas urbanas de Estados Unidos sería el siguiente:

Table 1. Urban competitiveness ranking of 23 US MSAs, 1997–2002

<i>Ranking</i>	<i>MSA</i>	<i>Score</i>
1	Miami	4.86262
2	San Diego	4.69515
3	Phoenix	4.25141
4	Kansas City	4.09651
5	Atlanta	4.08037
6	New York	4.02490
7	Dallas	3.91852
8	Houston	3.86829
9	Seattle	3.85999
10	Minneapolis	3.82088
11	Denver	3.80705
12	Tampa	3.79711
13	Boston	3.78234
14	Pittsburgh	3.75574
15	Los Angeles	3.72517
16	Chicago	3.70830
17	St Louis	3.70813
18	Philadelphia	3.67111
19	San Francisco	3.62440
20	Cincinnati	3.61277
21	Detroit	3.55411
22	Milwaukee	3.37481
23	Cleveland	3.30274

Una vez calculado el índice de competitividad, los autores se plantean encontrar un conjunto de variables que determinen dicho índice. Para ello realizan un análisis de regresión, usando como variables explicativas: el crecimiento del valor añadido de la manufactura; el número de camas de hospital por cada 100.000 habitantes; el porcentaje de población con estudios universitarios; el porcentaje de empleados en los sectores financiero, seguros e inmobiliario; el número de instituciones culturales; el porcentaje de pequeñas y medianas empresas (menos de 100 empleados); la infraestructura de transportes; y el porcentaje de empleados en universidades y centros de investigación.

El análisis de regresión dio como resultado un coeficiente de ajuste (R^2) de 0,833. Únicamente dos variables resultaron no significativas al 5%: investigación y tamaño de empresas. En el primer caso la explicación estaría en que la investigación que se realiza en una ciudad no tiene porqué ser necesariamente aplicable directamente en esa localidad. En el caso del tamaño de las empresas, los autores reconocen que en la actualidad las ciudades más competitivas no son aquellas dominadas por grandes empresas. El resto de variables son significativas para explicar la competitividad urbana, además todas con signo positivo.

Los autores realizan otro análisis de regresión, esta vez de un determinante de la competitividad urbana (el porcentaje de población con estudios universitarios) sobre una serie de rankings de criminalidad, ocio y transporte, además de un indicador de empleo público. El objetivo de este análisis es encontrar otro conjunto de variables que sirvan para explicar la competitividad de las ciudades, de tal manera que se identifiquen áreas de intervención política. Los resultados indican que la competitividad urbana se puede mejorar garantizando niveles bajos de delincuencia, una amplia oferta cultural y un sistema de transporte eficaz. Además se obtiene que las ciudades con un amplio sector público no presentan ventajas comparativas.

Para que los resultados de estos análisis tengan utilidad para quienes diseñan las políticas urbanas, se hace necesario ordenar las ciudades de acuerdo a cada uno de los determinantes de la competitividad. De esta manera se hace más fácil la identificación de las áreas prioritarias de intervención, es decir, aquellas en las que la ciudad obtiene peores puntuaciones. De igual manera, al conocer en qué dominios la ciudad presenta ventajas comparativas, se posibilita una mayor especialización con el objetivo de mejorar la competitividad de la ciudad.

II. APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE KRESL Y SINGH AL CASO DE CHILE

Con el objetivo de buscar una posible aplicación de esta metodología al caso chileno, se calculó un índice de competitividad para las regiones del país. Los datos sobre comercio y servicios se obtuvieron de las cuentas nacionales del Banco Central. Los datos sobre salarios se obtuvieron de dos fuentes: la encuesta CASEN y la base de datos de afiliados al seguro de cesantía. Los resultados para el período 2006-2009 son los siguientes:

- Con ingreso CASEN:

	Variación ingreso	Variación comercio	Variación servicios	Competitividad urbana
XII: Magallanes y de la Antártica Chilena	13,8	1,9	3,8	19,5
I: Tarapacá	9,2	4,4	2,3	15,9
XI: Aysén del General Carlos Ibañez del Campo	8,8	2,2	3,0	14,0
IV: Coquimbo	6,7	3,0	3,2	12,9
IX: La Araucanía	7,1	2,5	3,2	12,9
VIII: Bío Bío	6,9	2,7	3,0	12,6
V: Valparaíso	8,2	2,1	2,0	12,4
VI: Libertador General Bernardo O'Higgins	6,8	1,8	2,7	11,3
X: Los Lagos	6,0	1,2	4,0	11,2
VII: Maule	7,1	0,5	2,6	10,2
R.M.: Región Metropolitana de Santiago	3,2	3,2	3,0	9,3
II: Antofagasta	3,0	1,5	2,6	7,1
III: Atacama	3,2	1,8	1,9	6,9

- Con ingreso del seguro de cesantía:

	Variación ingreso	Variación comercio	Variación servicios	Competitividad urbana
I: Tarapacá	10,6	4,4	2,3	17,3
IV: Coquimbo	10,4	3,0	3,2	16,6
VIII: Bío Bío	9,7	2,7	3,0	15,5
IX: La Araucanía	9,6	2,5	3,2	15,3
III: Atacama	11,4	1,8	1,9	15,1
VI: Libertador General Bernardo O'Higgins	9,8	1,8	2,7	14,3
R.M.: Región Metropolitana de Santiago	8,1	3,2	3,0	14,2
II: Antofagasta	9,9	1,5	2,6	14,0
XII: Magallanes y de la Antártica Chilena	8,3	1,9	3,8	14,0
X: Los Lagos	8,5	1,2	4,0	13,6
V: Valparaíso	9,4	2,1	2,0	13,5
XI: Aysén del General Carlos Ibañez del Campo	8,1	2,2	3,0	13,3
VII: Maule	9,5	0,5	2,6	12,6

De esta manera, el ranking de regiones de acuerdo a los dos cálculos es el siguiente:

	Ranking 1	Ranking 2
I: Tarapacá	2	1
II: Antofagasta	12	8
III: Atacama	13	5
IV: Coquimbo	4	2
V: Valparaíso	7	11
VI: Libertador General Bernardo O'Higgins	8	6
VII: Maule	10	13
VIII: Bío Bío	6	3
IX: La Araucanía	5	4
X: Los Lagos	9	10
XI: Aysén del General Carlos Ibañez del Campo	3	12
XII: Magallanes y de la Antártica Chilena	1	9
R.M.: Región Metropolitana de Santiago	11	7

Se observan importantes diferencias entre ambos rankings de competitividad urbana. Por ejemplo, las regiones del extremo sur (Aysén y Magallanes) pasan de ser 1ª y 3ª a 9ª y 12ª. Por su parte, las regiones de Tarapacá, Coquimbo y Araucanía se mantienen entre las cinco primeras en ambas clasificaciones, mientras que Maule y Los Lagos se mantienen en los últimos lugares. Destacan los casos de la Región Metropolitana y Valparaíso, situadas en la parte inferior del ranking.

III. CONCLUSIONES

A la vista de estos resultados, parece que **el modelo de Kresl y Singh no es directamente replicable en Chile**. En primer lugar porque las regiones presentan una elevada heterogeneidad entre sí, de tal manera que las estructuras productivas son muy diferentes. Por otro lado, dado que la metodología propuesta por Kresl y Singh basa la competitividad en un cambio de la especialización productiva, se entiende que ésta no es replicable en Chile ya que ese cambio estructural no se ha producido de manera tan explícita como ocurrió en Estados Unidos.

Para finalizar, cabe destacar que si bien la metodología propuesta es novedosa y más rigurosa que las utilizadas generalmente, presenta ciertas limitaciones. En primer lugar, los autores no trabajan con una definición específica de competitividad urbana, sino que utilizan un concepto demasiado amplio. Además, la selección de las variables para computar la competitividad urbana está muy enfocada hacia el cambio estructural observado en Estados Unidos en las últimas décadas, dando un excesivo énfasis a la tercerización de la economía. De esta manera, se están ignorando una serie de

actividades productivas que podrían conducir a otro tipo de especialización (agricultura, pesca, turismo,...). Por otra parte, la medición de la competitividad urbana se basa en factores exclusivamente económicos y únicamente cuantificables en términos monetarios.