

## Optimismo y choque con la realidad: el caso de Costanera Center

Costanera Center es un desarrollo de oficinas y locales comerciales con inversiones cercanas a los US\$ 1.000 millones ubicado en uno de los centros neurálgicos de Santiago desde el punto de vista de transporte. La superficie construida proyectada es de 680.000 m<sup>2</sup>, con casi 5.700 estacionamientos, de acuerdo a la última Declaración de Impacto Ambiental del año 2009. De dicha superficie construida, 188.000 m<sup>2</sup> serían destinados a oficinas y el resto a actividades de comercio y esparcimiento. Su impacto económico en el mercado comercial y de oficinas va a ser relevante, pero quizás el más importante va a ser aquel sobre la ciudad de Santiago. Y es aquí donde el loable optimismo de sus impulsores va a necesariamente chocar con la realidad de la ciudad, cuya voz todavía no se deja sentir.

Para contextualizar las cifras, vale la pena destacar que el Mall Alto Las Condes tiene 231.000 m<sup>2</sup> construidos y 5.000 estacionamientos; el Mall Parque Arauco Kennedy, 270.000 m<sup>2</sup> construidos y 4.500 estacionamientos; la colindante torre de oficinas Titanium, 72.000 m<sup>2</sup> construidos y 1.400 estacionamientos. En otras palabras, Costanera Center replica la superficie comercial total de ambos malls y aporta poco más del 10% de la superficie total de oficinas de alto standard de Santiago en una ubicación única y central de la ciudad. Sorprendentemente, Costanera Center operaría con un standard de estacionamientos equivalente a la mitad de los anteriores, lo que cuesta aceptar, incluso escudados en la cercanía al metro de la ciudad y la existencia de estacionamientos pagados en la zona.

Por otro lado, es útil recordar que la ciudad es una gran unidad productiva que descansa en sus redes de transporte para generar valor. Cuando éstas se deterioran, la ineficiencia resultante impacta su producción a nivel global. Si la generación privada de valor derivada de un proyecto como Costanera Center fuese inferior al costo social por mayor congestión, la ciudad sería más pobre y por ello irracional continuarlo, salvo que se corrigieran sus efectos externos a través de efectivas medidas de mitigación vial económicamente justificadas.

Veamos algunos números. Al día de hoy, el Gran Santiago genera aproximadamente 19 millones de viajes diarios en día laboral, de los cuales un 60% es motorizado (privado y público, incluyendo el metro) y el resto es caminata. De los viajes motorizados diarios, cerca de un 35% tiene como destino el sector oriente y centro de Santiago, o aproximadamente 4 millones de viajes<sup>1</sup>. Si la mitad de estos viajes pasara por el eje Costanera Norte, Santa María, Kennedy, Andrés Bello, Vitacura y Providencia, incluyendo el Metro, entonces el proyecto Costanera Center impactaría eventualmente alrededor de 1.1 millones de viajes diarios motorizados, dado que la línea 1 del Metro explicaría aproximadamente 900.000 viajes diarios. Si luego ese flujo de viajes diario por la superficie se atrasara por mayor congestión en 3 minutos debido a la irrupción de Costanera Center, el costo social de ella por esta externalidad, usando como valor del tiempo el sueldo promedio de las cotizaciones a los fondos de pensiones de US\$ 6 la hora, alcanzaría a US\$ 83 millones anuales<sup>2</sup>, o sobre US\$ 1.000 millones en valor presente si fuera una perpetuidad descontada al 8%. En otras palabras, bajo este escenario la generación privada de valor vía comercio y oficinas de Costanera Center por inversiones de US\$ 1.000 millones sería más que desperdiciada por la mayor congestión de 3 minutos que ese sector urbano sufriría. Con estas

<sup>1</sup> Ver encuesta origen destino Santiago 2006, Sectra y Memorias 2010 de Metro de Santiago y Costanera Norte

<sup>2</sup> 1.100.000 viajes diarios x 250 días laborales x 0.05 horas perdidas por viaje x US\$ 6 por hora

condiciones, Costanera Center no debería tener luz verde si las mitigaciones viales no corrigiesen lo anterior, criterio que se haría aún más exigente ante justificadas menores tasas de descuento.

Costanera Center es efectivamente desequilibrante, pero todos los desarrollos de ese sector son también responsables del estado a que se ha llegado, aportando menos que lo correspondiente. La cuenta de las mitigaciones viales la deberían pagar todos ellos y no la ciudad, en función de sus respectivos impactos. Que se alce la voz de la ciudad.

Artículo publicado en Diario La Segunda

Manuel Cruzat Valdés

21 de febrero 2012