

Ciudad y mercado

Puede el mercado solucionar los problemas de las ciudades? La teoría económica nos indica que un mercado competitivo y sin fricciones proporciona una distribución eficiente de los recursos disponibles, aunque no necesariamente equitativa. Sin embargo, el mercado competitivo sin fricciones es una idealización de libro de texto que en la realidad se transforma en un mercado de competencia imperfecta y con fricciones. Los fallos de mercado más notables son las externalidades, la asimetría en la información y la falta de competencia efectiva. En estas condiciones el resultado del libre mercado no produce una asignación de recursos eficiente.

En las ciudades los efectos secundarios de una actividad económica en terceros, las externalidades, son muy comunes. Un ejemplo paradigmático es la contaminación generada por agentes económicos ya sea en la producción o en el transporte. Otro es la congestión por los desplazamientos: cada vehículo la aumenta y aumenta el tiempo de los demás en llegar a su destino. Ciertamente, la contaminación y la congestión son dos problemas importantes de las grandes ciudades como Barcelona.

Otro ejemplo de efecto externo es el provocado por el turismo masivo. El mercado no regulado puede inducir un monocultivo de servicios turísticos que, paradójicamente, puede acabar perjudicando incluso al mismo turismo en el medio plazo. Esto sucede cuando el turismo transforma zonas de la ciudad en donde, por ejemplo, los comercios se especializan en tiendas de ropa, bares y restaurantes, eliminando todos los demás servicios para los residentes. La uniformización que comporta, máxime cuando son cadenas internacionales de establecimientos sin ninguna personalidad local, empobrece la ciudad puesto que el atractivo está precisamente en su originalidad cultural. El problema es que cuando una nueva tienda de ropa se instala en una calle turística y desplaza un comercio tradicional hay un beneficio privado pero una externalidad negativa en el entorno, que pierde diver-

sidad. Si se añade la transformación en pisos turísticos de una parte de la vivienda, que contribuye a pujar al alza el precio de los alquileres además de causar molestias a los vecinos, se entiende el rechazo local. En efecto, un nuevo piso turístico en un bloque de viviendas será rentable para el propietario, pero puede producir molestias a los vecinos en términos de ruido y trasiego constante.

La cuestión es cómo se debe orientar la po-

En las ciudades, los efectos secundarios de una actividad económica en terceros son muy comunes



AGUSTI ENSESA / ARCHIVO

lítica pública en estas circunstancias. La tentación puede ser la prohibición y la supresión de los mecanismos de mercado. La experiencia demuestra, sin embargo, que este camino lleva muchas veces a efectos no deseados como, por ejemplo, a una falta de inversión, a la reducción en la oferta de pisos de alquiler o a un deterioro del parque de viviendas y hoteles. Un método superior es la alineación de los incentivos privados con los sociales mediante tasas y con compensaciones a potenciales perjudicados. El premio Nobel William Vickrey propuso una solución al problema de la congestión de tráfico con peajes que enfrentan al conductor con el coste social de su acción. Es decir, con su contribución a la congestión. Recuerdo cómo en un

seminario en la Universidad de Pensilvania al retrasarse el ponente, atento a criticar a la escuela de Chicago, nos explicó como un sistema adecuado de peajes proporciona un *free lunch* al mejorar la congestión y ordenar el tráfico. Estas ideas inspiraron los peajes de entrada a Londres.

El principio general de tasas correctivas que internalizan los efectos externos fue desarrollado por Arthur Cecil Pigou, sucesor de Alfred Marshall en Cambridge. Las ciudades pueden ganar mucho en bienestar si utilizan la potencia reguladora de tasas y peajes para controlar los efectos externos del tráfico y del turismo. El principio "el que contamina paga" se aplica también a los que generan otros efectos externos negativos. Además, el sistema de tasas también se puede complementar con incentivos al mantenimiento de activida-

des tradicionales que contribuyen a la diversidad y personalidad de una ciudad. Un buen ejemplo son los comercios singulares históricos. Sólo cuando es muy difícil calibrar apropiadamente las tasas disuasorias se puede pensar en medidas que restrinjan directamente actividades. No parece el caso, por ejemplo, de la autoridad pública determinando el número óptimo de hoteles, o su tamaño, o la cantidad de tiendas de ropa de un barrio de una ciudad. Es preciso notar, además, que no sólo la actividad privada causa efectos externos. Por ejemplo, la decisión de formar una supermanzana

que pacifica el tráfico en un conjunto de calles implica que el tráfico aumenta en las calles circundantes, y que el beneficio dentro de la supermanzana se vuelve perjuicio en su entorno. Es decir, ocasiona desigualdad en términos de ruido, contaminación y congestión, además de cambios en los precios de la vivienda, que para ser corregida necesitaría compensar a los perdedores del cambio de ordenación urbanística.

El bienestar de los habitantes de las ciudades estará mejor servido si la regulación en lugar de intentar suplantar al mercado lo acompaña alineando los incentivos privados con los sociales. Los instrumentos para hacerlo están disponibles en la caja de herramientas de los economistas.●