



Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Liliana Ordóñez

Diciembre 12 de 2013

La Redensificación de Bogotá y la MEPOT

Bogotá es una ciudad particularmente extendida y de baja densidad, lo cual ha venido amenazando la sostenibilidad de zonas semirurales del Suroccidente y Noroccidente de la ciudad. Como consecuencia de dicha extensión, cada vez son más agudos los problemas de provisión de servicios básicos en la ciudad, en especial de agua y alcantarillado; además de esto los ciudadanos de los estratos más bajos deben padecer costosos desplazamiento diarios (en tiempo y dinero) hacia sus lugares de trabajo.

Esta problemática motivó la expedición unilateral del decreto distrital 364 de agosto del 2013, conocido como la Modificación Excepcional al Plan de Desarrollo Territorial (MEPOT), la cual ha sido cuestionada ante los estrados judiciales por parte del gremio constructor del distrito, quien busca su nulidad. La MEPOT focaliza la redensificación en el llamado “Centro Ampliado”: una zona que se extiende desde la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) hasta la Circunvalar y desde la calle 1ª hasta la calle 80.

Dicha iniciativa del alcalde Petro, inspirada en el Instituto Lincoln de Política del Suelo (Estados Unidos), se basa en ideas sensatas que buscan mayor redensificación para Bogotá; sin embargo la administración de Petro no realizó evaluaciones juiciosas del impacto que ello podría tener sobre los incrementos en los costos de la construcción en la ciudad. Veamos esto con algún detalle.

Los cambios regulatorios más importantes de la MEPOT, que inciden directamente sobre el desarrollo del Centro Ampliado, se refieren al incremento de las cargas urbanísticas que recaen sobre los constructores (ver cuadro adjunto), donde se destacan: i) incremento en los recursos destinados a la Vivienda de Interés Prioritario (VIP); ii) adquisición de suelos destinados a incrementar la provisión de parques, equipamiento, espacio peatonal y sistemas viales y iii) desarrollo de los sistemas de acueducto y alcantarillado. Complementariamente, la MEPOT pretende desincentivar el uso del carro, al imponer restricciones a la construcción de estacionamientos, y propone mezclas en los usos del suelo para acercar a la población a los centros comerciales y lugares públicos.

Si bien estos objetivos lucen loables, los beneficios de su implementación aún son dudosos y sus costos parecen elevados, pues se frenaría la oferta de proyectos y se encarecería de forma grave el costo de la vivienda actual y, aún más, la futura. Por ejemplo, las exageradas cargas urbanísticas a los constructores amenazan con encarecer el precio de venta final de los proyectos; en una ciudad como Bogotá que ya ostenta el penoso tercer lugar en encarecimiento y caos urbanístico, después de São Paulo y Rio de Janeiro. También cabe recordar que propuestas similares de redensificación fueron implementadas en Shenzhen, cerca de Hong Kong (China), las cuales resultaron en fracasos. Allí surgieron los denominados “*handshake buildings*”: edificios de 10 pisos con menos de un metro de espacio entre ellos; única forma de hacerlos viables económicamente (ver *The Economist*, junio 1 de 2013).

Continúa



Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de *Liliana Ordóñez*

Además, la efectividad de pensar en desincentivar el uso del carro por encarecimiento de los parqueaderos parece ser a todas luces anti ciudadana, cuando el sistema de transporte masivo ha colapsado, con mal servicio e inseguridad rampante. Ya hemos explicado que dicho desincentivo al uso del carro solo podrá ocurrir de forma “racional” cuando le demos al ciudadano la opción de transportarse en el Metro de Bogotá, el cual al iniciar su construcción en 2016 difícilmente estaría operando antes del 2020 (ver Semanal No. 1195 de noviembre del 2013).

También es importante estudiar la gran incidencia que está teniendo en Bogotá el componente especulativo en la demanda por vivienda, al igual que ocurrió en Miami con los llamados “delfines”, durante 1995-2007, y que terminó en la conocida crisis de 2008-2012. Por ejemplo, Galería Inmobiliaria ha estimado que, durante 2011-2012, la demanda por vivienda de dichos inversionistas se ha elevado en Bogotá del 37% al 39%, respectivamente, en los estratos altos. Esto quiere decir que muchas de estas viviendas pasarán de mano en mano especulativa, antes de que el comprador y usuario final se haga al inmueble, a un precio artificialmente elevado. Si a ello añadimos el efecto de liquidación de portafolios financieros por cuenta del anuncio de la “normalización monetaria” (mayo-junio de 2013), encontramos que estamos arriesgando un pronto “rasgamiento” de la burbuja hipotecaria, una vez se consolide el fin anticipado del auge minero-energético (ver *Comentario Económico del Día* 24 de septiembre de 2013).

Decreto 190 de 2004	Decreto 364 de 2013 (MEPOT)																											
Cargas urbanísticas																												
Recaen principalmente sobre aquellas zonas que se encuentran dentro del tratamiento urbanístico: tratamiento de desarrollo.	Recaen sobre todos los tratamientos urbanísticos																											
Cesión de suelo																												
El 25% del área urbanizable del proyecto se destinará a parques, equipamiento y espacio peatonal.	Dependerá del área del terreno y del Índice de Construcción Adicional (ICA) del mismo. En algunos casos el terreno cedido puede superar el 25% del área urbanizable del proyecto. Proyectos con uso comercial y de servicios que superen los 25.000 m ² deberán destinar 35% de dicha área a uso residencial.																											
VIP																												
(Cifras no comparables pues los conceptos difieren entre los dos decretos)	Si la zona hace parte de tratamientos diferentes al de desarrollo, la carga será:																											
<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>VIS</th> <th>VIP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Suelo expansión norte</td> <td>20%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>Suelo expansión sur occidente</td> <td>50%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Suelo Urbano</td> <td>20%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>		VIS	VIP	Suelo expansión norte	20%	15%	Suelo expansión sur occidente	50%	30%	Suelo Urbano	20%	15%	<table border="0"> <tbody> <tr> <td>Si ICA=2</td> <td>→</td> <td>20% del área construida</td> </tr> <tr> <td>Si 2 < ICA < 3</td> <td>→</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>Si ICA > 3</td> <td>→</td> <td>9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Si la zona hace parte del tratamiento de desarrollo o renovación urbana</p> <table border="0"> <tbody> <tr> <td>Desarrollo</td> <td>→</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Renovación urbana</td> <td>→</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	Si ICA=2	→	20% del área construida	Si 2 < ICA < 3	→	15%	Si ICA > 3	→	9%	Desarrollo	→	30%	Renovación urbana	→	20%
	VIS	VIP																										
Suelo expansión norte	20%	15%																										
Suelo expansión sur occidente	50%	30%																										
Suelo Urbano	20%	15%																										
Si ICA=2	→	20% del área construida																										
Si 2 < ICA < 3	→	15%																										
Si ICA > 3	→	9%																										
Desarrollo	→	30%																										
Renovación urbana	→	20%																										
Cargas relacionadas con las redes de infraestructura del sistema pluvial y acueducto																												
El constructor asume únicamente la construcción de redes locales.	<p>*Si la zona hace parte del tratamiento de desarrollo el propietario deberá diseñar y construir las redes locales y secundarias necesarias</p> <p>*Para los tratamientos urbanísticos diferentes a desarrollo cuyo índice de construcción sea igual o superior a 2.5 e inferior a 5, deberá pagar el porcentaje correspondiente a los costos promedios de construcción de las redes secundarias.</p> <p>*La EAAB asumirá esta carga urbanística si son proyectos de vivienda social.</p>																											
Estacionamientos																												
Este decreto incentivaba la creación de estacionamientos, por tal motivo contaba con una cuota mínima de estacionamientos que dependía del área neta construida del proyecto.	Este decreto busca desincentivar la construcción de estacionamientos y por lo tanto impone un área máxima para estacionamientos según el uso del suelo.																											

Fuente: elaboración Anif con base en Camacol, Decreto 364 de 2013 y Decreto 190 de 2004.