



INTERNALIZACIÓN DE EXTERNALIDADES URBANAS: UN NUEVO ENFOQUE

La forma en que los proyectos inmobiliarios internalizan las externalidades que generan en el territorio, es hoy en día un tema de debate y estudio en nuestro país. El propio Ministerio de Vivienda y Urbanismo ha puesto sobre la mesa el tema en la actual discusión de modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, donde se busca que los desarrollos “mitiguen sus externalidades”.

Detrás de estos intentos por modernizar el marco regulatorio que rige el desarrollo de nuestras ciudades, hay un claro reconocimiento de que los mecanismos con que hoy día se manejan las externalidades en nuestro país – básicamente, la zonificación del territorio, expresada en los planes reguladores – son deficientes y no están logrando su propósito.

¿Pero existe alguna forma distinta para manejar las externalidades de los proyectos? Esta fue la pregunta que se formuló la Comisión de Urbanismo de la CChC al realizar una Misión Tecnológica a Miami, Houston y San Diego, en Estados Unidos, para estudiar mecanismos alternativos a la zonificación.

Uno de los mecanismos son los Impact Fees. Éstos son cargos aplicados sobre los nuevos desarrollos para cubrir los costos de expansión de la infraestructura requerida por el nuevo proyecto. No son impuestos, sino cobros regulados para materias específicas tales como aumento de capacidad vial, expansión de las redes de servicios públicos, áreas verdes y otros.

Se pagan una sola vez con el permiso de construcción y el desarrollador puede ejecutar directamente las obras. Su cálculo está pre determinado en base a fórmulas, son pre-

decibles, no están sujetos a negociación y se paga sólo por el costo de la inversión inicial.

La clave del éxito de este sistema radica en la claridad de sus principios rectores:

- * Aplicación universal, proporcional e igualitaria, evitando los “free riders”.

- * “Rational Nexus”, relación directa entre el impacto generado y el cobro realizado.

- * No se cobra por los déficit históricos de infraestructura.

- * No se cobra dos veces por el mismo concepto.

Otra herramienta son los Tax Increment Zones, mecanismo utilizado en varias ciudades de EE.UU. para reactivar áreas en deterioro o abordar la declinación de los centros de actividad. Ello se logra mediante la inyección de recursos en la zona, de tal forma de generar un quiebre en la tendencia negativa de deterioro.

Las obras son financiadas por el gobierno local a través de deuda (emisión de bonos), la cual se va pagando con el aumento de la recaudación fiscal de esa zona por concepto de impuesto territorial. Si existen excedentes, éstos se reinvierten en la misma zona y la administración de los fondos y obras la llevan organismos público-privados con participación de los vecinos.

Otra forma de abordar el tema es observar el ejemplo de la ciudad de Houston, la cual tiene una particularidad que la diferencia de la gran mayoría de las ciudades del mundo: no tiene límite urbano ni plan regulador comunal. En otras palabras, hay altura y densidad libre en toda la ciudad. En ella las externalidades de los proyectos se controlan básicamente a través de los siguientes mecanismos:

1. Código Base de Construcción: Normativa urbana específica que no señala usos de suelo, sino normas referentes a subdivisión predial, línea de edificación, distanciamientos, etc. Más parecido a nuestra LGUC que a un PRC.

2. Nuisance Law: Normativa específica para usos molestos que asegura que nadie use su propiedad de modo de interferir los derechos de propiedad de sus vecinos.

3. Deed Restriction: Normativa urbana que se anexa a la escritura de propiedad, donde se establecen normas de construcción y diseño y mecanismos para modificar las particulares al conjunto.

Aunque en Chile estamos bastante lejos de generar los consensos para implementar ideas de este tipo, poco a poco se están aceptando algunos principios modernos que apuntan en esa dirección, tales como que el crecimiento es bueno, la gente requiere espacio, la densidad es atractiva sólo para algunas personas y existen limitadas estrategias de oposición al automóvil. **EC**



Pilar Giménez
Arquitecta, Gerencia de Estudios
Cámara Chilena de la Construcción