

HACIA UNA GESTIÓN URBANA SOSTENIBLE

Posted on 09/10/2007 by Naider



El Ayuntamiento de Sevilla pretende que las viviendas desocupadas con carácter permanente paguen un 50% más en el Impuesto de Bienes Inmuebles a partir de 2008. Con esta medida, aprobada ya en ayuntamientos como el de Córdoba, el consistorio sevillano afirma que logrará que se incorporen al mercado de alquiler buena parte de las cerca de 40.000 viviendas deshabitadas que existen en la ciudad.

Esto conseguiría aumentar la oferta de vivienda en alquiler y haría que se redujera el precio de éstos, permitiendo el acceso a la vivienda a estratos sociales menos favorecidos que se vieron obligados a irse a zonas periféricas. Esto derivaría, finalmente, en una mayor cohesión social. La iniciativa no ha dejado indiferente a casi nadie. Unos argumentan problemas legales en la aplicación de la medida, a pesar de que la reforma de la ley 39/1988 Reguladora de las Haciendas Locales (ley 51/2002) permite a los municipios españoles aumentar hasta en un 50% la cuota líquida del Impuesto de Bienes Inmuebles a los "inmuebles de uso residencial desocupados". Y es precisamente ahí, en la definición de "inmueble de uso residencial desocupado", donde otros encuentran un problema técnico: no está claro qué se entiende por vivienda desocupada. Dejando a un lado los resquicios técnicos y legales que la medida pueda tener, lo que parece claro es que la iniciativa conseguirá dinamizar el mercado del alquiler y mejorar la cohesión social. Pero además, y este es un factor relevante en una sociedad cada vez más preocupada por los problemas ambientales, una reforma de estas características sería deseable desde un punto de vista ambiental porque incentivaría la desaparición de inmuebles desocupados. Todo ello contribuiría a reducir los fenómenos negativos derivados de la existencia de un número excesivo de viviendas sin habitar: el deterioro de los cascos históricos, la dispersión de las ciudades hacia la periferia, la ocupación de espacios naturales, la pérdida de biodiversidad y de valores paisajísticos, el consumo intensivo e insostenible de recursos naturales o la emisión excesiva de contaminantes atmosféricos.

El Libro Verde de Medio Ambiente Urbano recientemente publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (Marzo de 2007), defiende la promoción de políticas que desincentiven los inmuebles desocupados u ocupados parcialmente para impulsar comportamientos más eficientes en el ámbito de la gestión urbana. Al proponer la introducción de aspectos ambientales en la estructura del Impuesto de Bienes Inmuebles, el Ayuntamiento está avanzando hacia una gestión urbana más eficiente. Y está, además, caminando hacia una fiscalidad urbana más ecológica que aplica el principio "quién contamina paga". Un nuevo modelo fiscal, al que se podrán ir añadiendo nuevos elementos que favorezcan la protección del medio ambiente.

La reforma propuesta podría coexistir, por ejemplo, con otras encaminadas a aumentar el uso del transporte público en detrimento del privado e incrementar el uso de vehículos eficientes. Los efectos ambientales y sociales negativos generados por el tráfico son argumentos suficientes para aplicar este tipo de medidas, siempre y cuando existan buenas alternativas de transporte público. La reducción del uso del vehículo privado se podría lograr, por ejemplo, mediante la introducción de peajes de acceso al centro urbano. Esta medida ha sido aplicada con éxito en ciudades como Londres, donde se ha conseguido reducir las emisiones derivadas del tráfico rodado, mejorar su fluidez, reducir el nivel de contaminación acústica o mejorar la habitabilidad de la ciudad.

En Sevilla, la falta de buenas opciones de transporte público de acceso a la ciudad hace que políticas como las de Londres sean poco factibles, al menos en el corto plazo. Serían preferibles políticas de incentivos municipales que premiaran la compra y uso de vehículos más eficientes. Estas políticas se podrían aplicar en base al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica: la ley 51/2002 permite a los Ayuntamientos ofrecer bonificaciones de hasta el 75% en ese impuesto dependiendo del carburante utilizado por el vehículo, las características del motor y su incidencia ambiental. En países como Alemania, el equivalente al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica se paga desde hace tiempo en función de esos criterios.

Actuaciones como las anteriores ponen de manifiesto que existen políticas efectivas para mejorar la habitabilidad de nuestras ciudades. Será labor de todos ir avanzando en la aplicación de esas y otras políticas.

Artículo publicado el 1 de octubre de 2007 en El País.

There are no comments yet.