Oportunidades para avanzar en Ciudades Inclusivas, Sostenibles e Inteligentes

Financiamiento del desarrollo urbano suelo y movilidad pública en ciudades de Asia y América Latina

Claudia Acosta
División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos, CEPAL
Franco Jauregui Fung
German Institute of Development and Sustainability (IDOS)

NACIONES UNIDAS
CEPAL

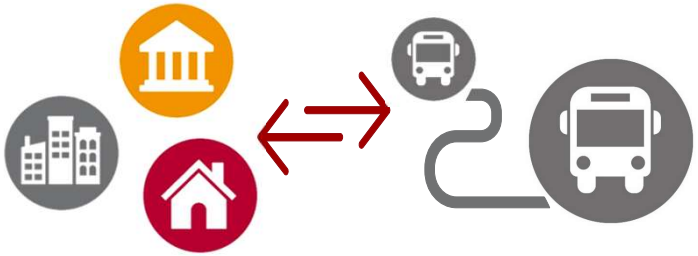
cooperación alemana
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

IDOS

Ciudades Inclusivas, Sostenibles e Inteligentes (CISI)

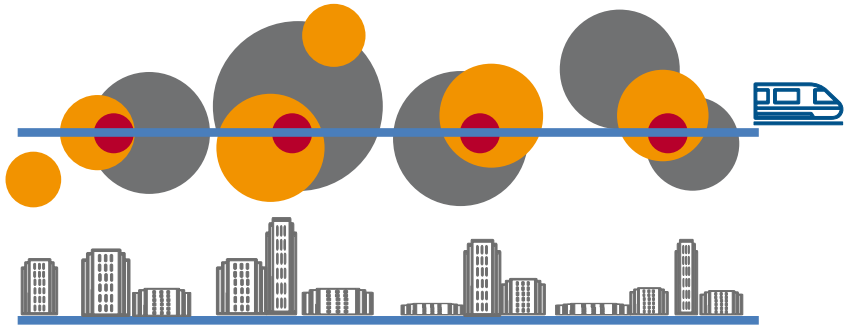
Desarrollo urbano y movilidad

Descarga nuestra publicación aquí



Desarrollo orientado al auto

Desarrollo orientado al transporte (DOT)



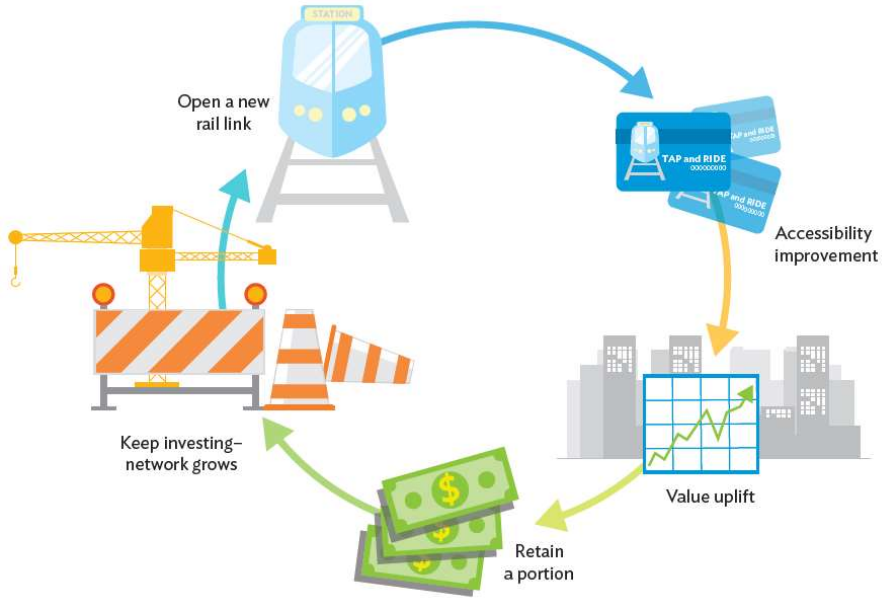
Naciones Unidas

CEPAL

IDOS

Captura de plusvalías (LVC)

Descarga nuestra publicación aquí



Mecanismos específicos (tributarios, no tributarios, obligaciones)

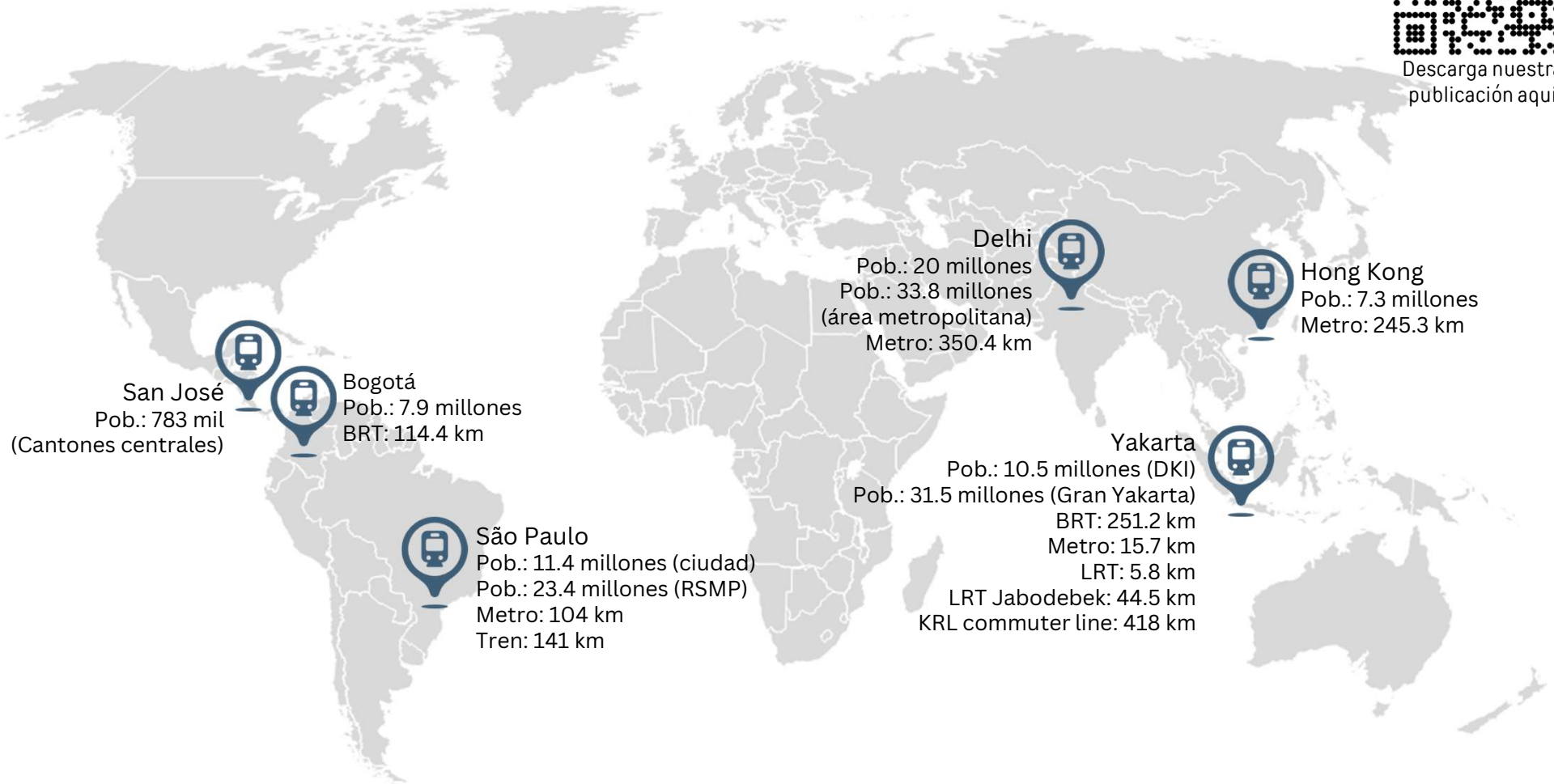
Mecanismos de gestión y desarrollo

↓

Desarrollo de proyectos inmobiliarios

Casos de studio en LATAM y Asia

Descarga nuestra publicación aquí



Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

Casos de studio en LATAM y Asia

Descarga nuestra publicación aquí

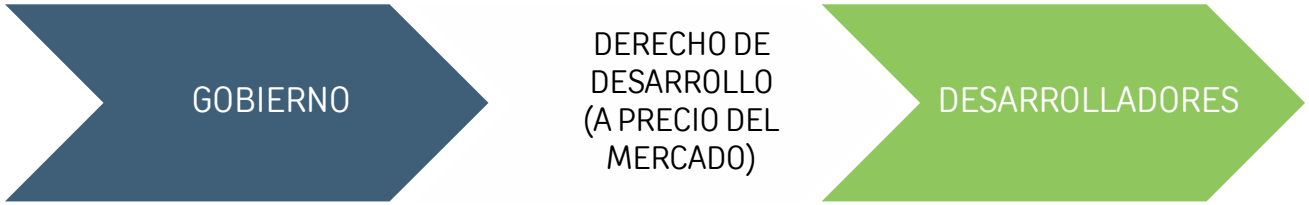
	Hong Kong	Delhi	Sao Paulo	Bogotá	Yakarta	San José (Cantones Centrales)
Integra desarrollo urbano y transporte						
Sistemas de transporte masivo						
Captura plusvalías pero no asociadas al transporte masivo						
Captura plusvalías asociadas al transporte masivo						
Captura plusvalías vía Negocios Inmobiliarios asociados al transporte masivo						

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

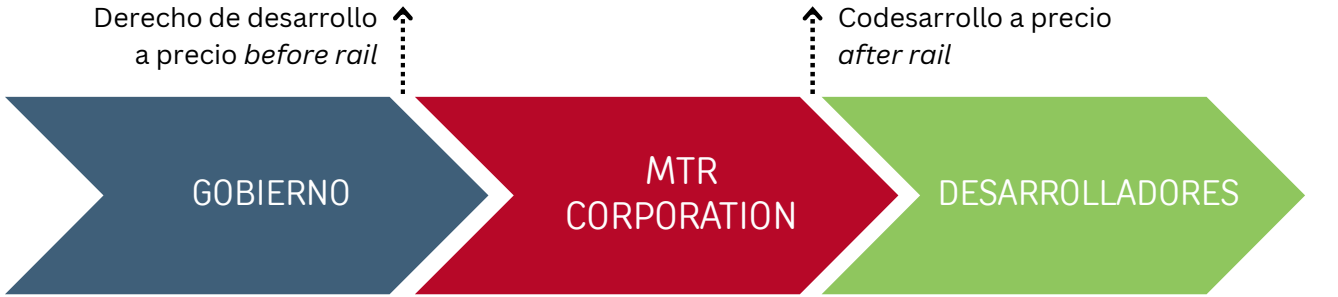
Hong Kong como caso paradigmático

Descarga nuestra publicación aquí

Modelo usual de arrendamiento de terrenos



Modelo *Rail + Property*

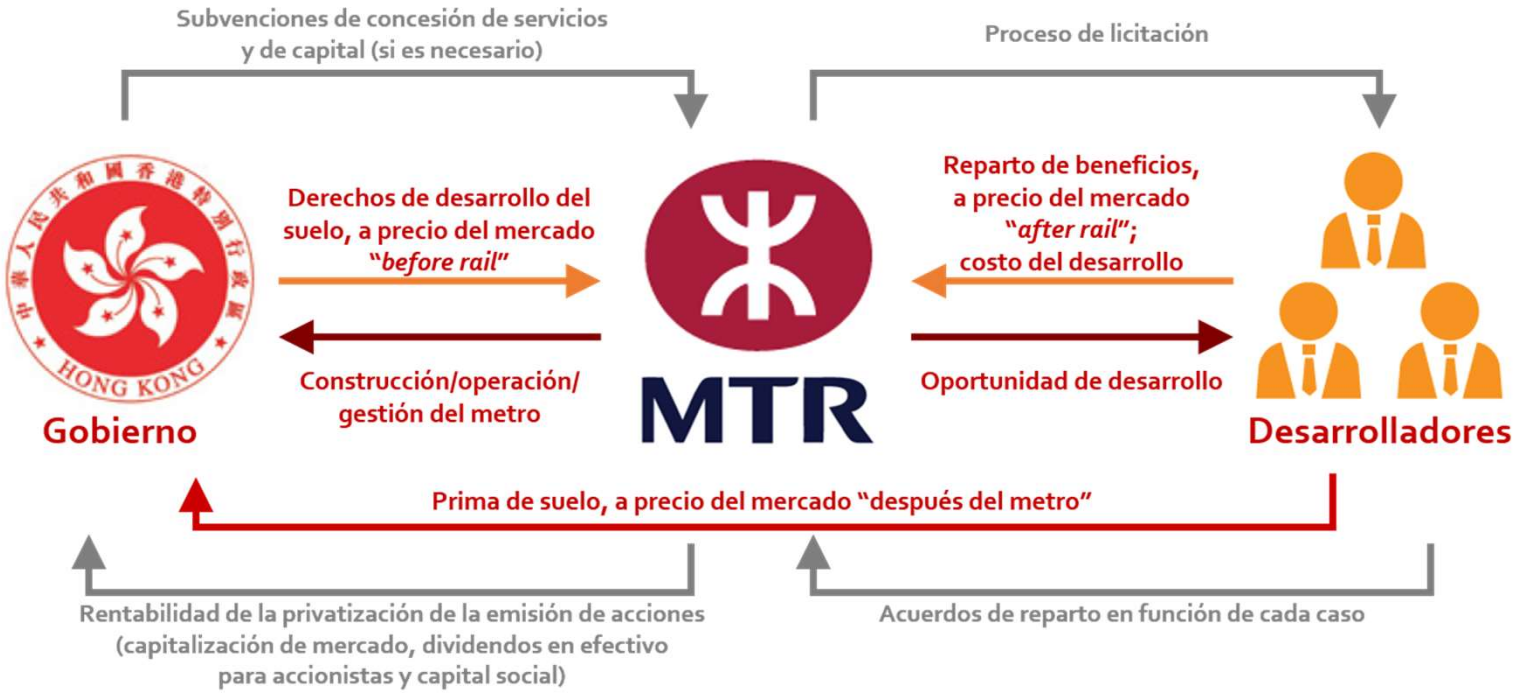


"Repartición de ganancias"
-Ganancias en proporciones acordadas
-Activos en especie
-Pagos por adelantado

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

Modelo *Rail + Property* (R+P)

Descarga nuestra publicación aquí



Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

El modelo del metro de Delhi

Descarga nuestra publicación aquí

Transferencia de terrenos a la DMRC

Fuente 1: Tierras pertenecientes a otras agencias gubernamentales
Fuente 2: Tierras privadas adquiridas por el GTCN
Fuente 3: Tierras proporcionados gratuitamente por la DDA

Venta de derechos de desarrollo

1. Invitación a postores preseleccionados
2. Elección del postor apropiado
3. Términos de arrendamiento

Autorización legal de proyectos

Por parte de agencias a nivel del TCN para múltiples especialidades (Arquitectura, zonificación, construcción, etc.).

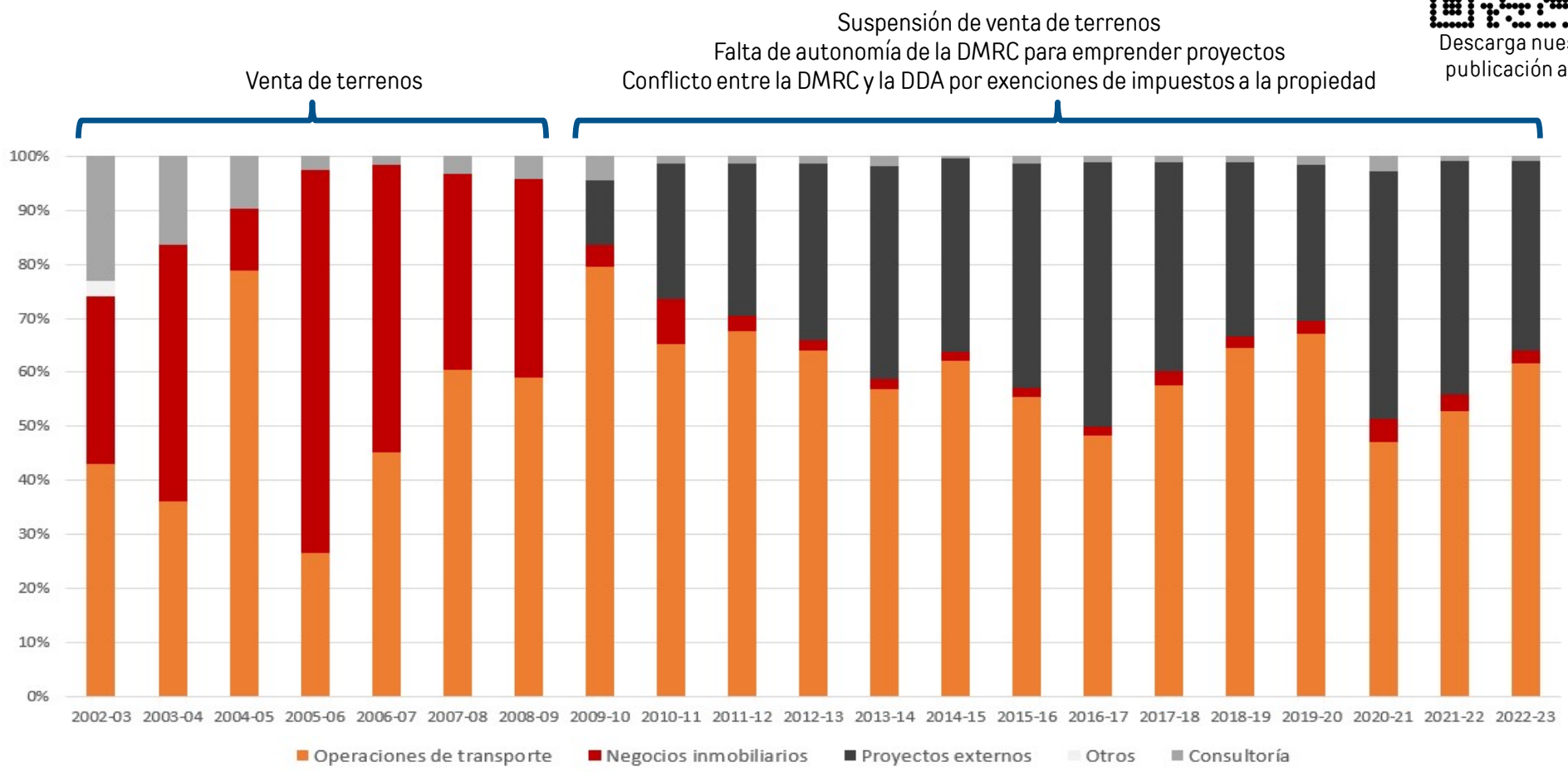
Arrendamiento de proyectos desarrollados

1. Proyectos residenciales de largo plazo (90 años)
2. Proyectos comerciales de mediano plazo (20 años)
3. 1. Proyectos comerciales de corto plazo (12 años)

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

El modelo del metro de Delhi

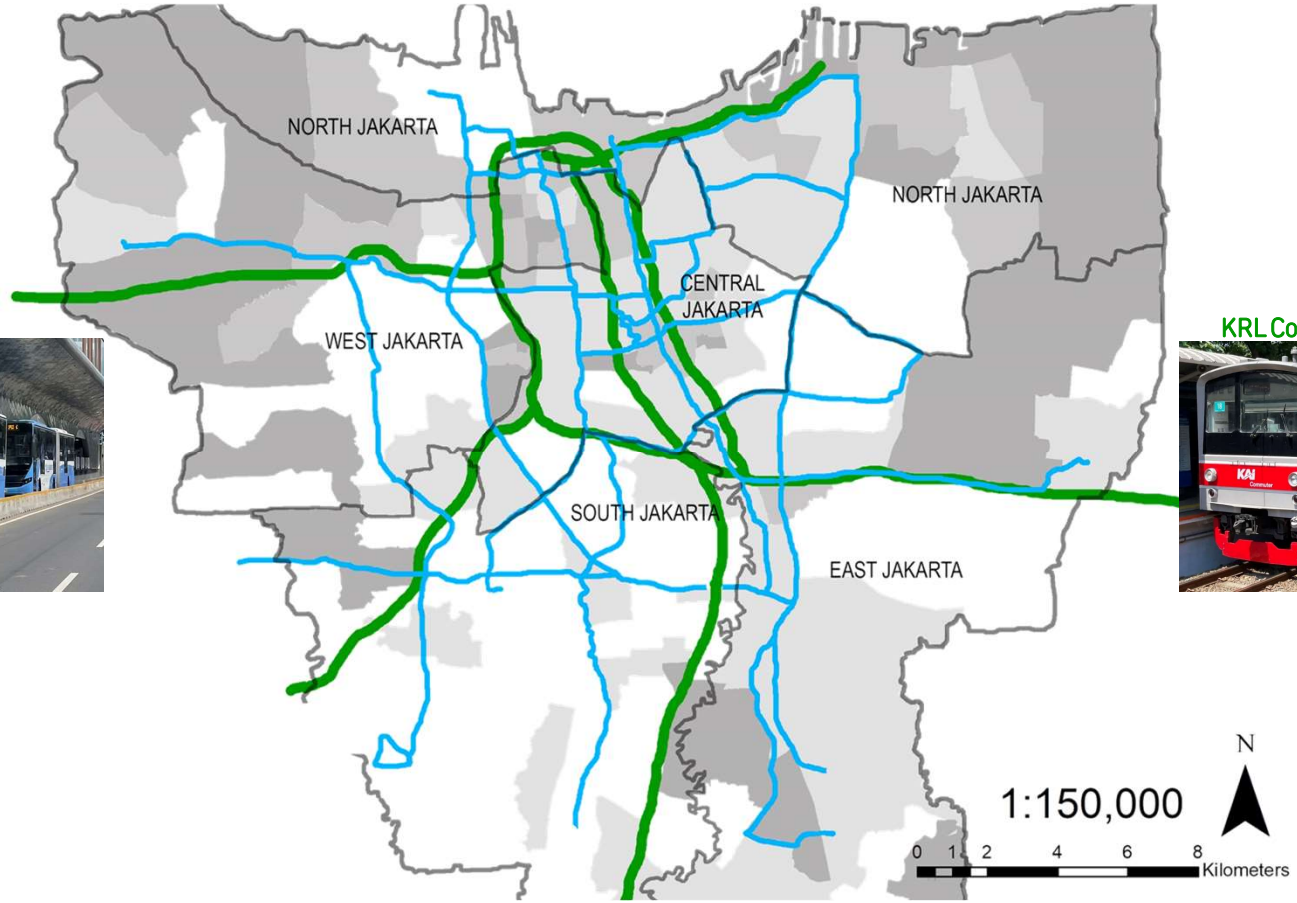
Descarga nuestra publicación aquí



Yakarta: del BRT al metro

Descarga nuestra publicación aquí

Transjakarta (2004)

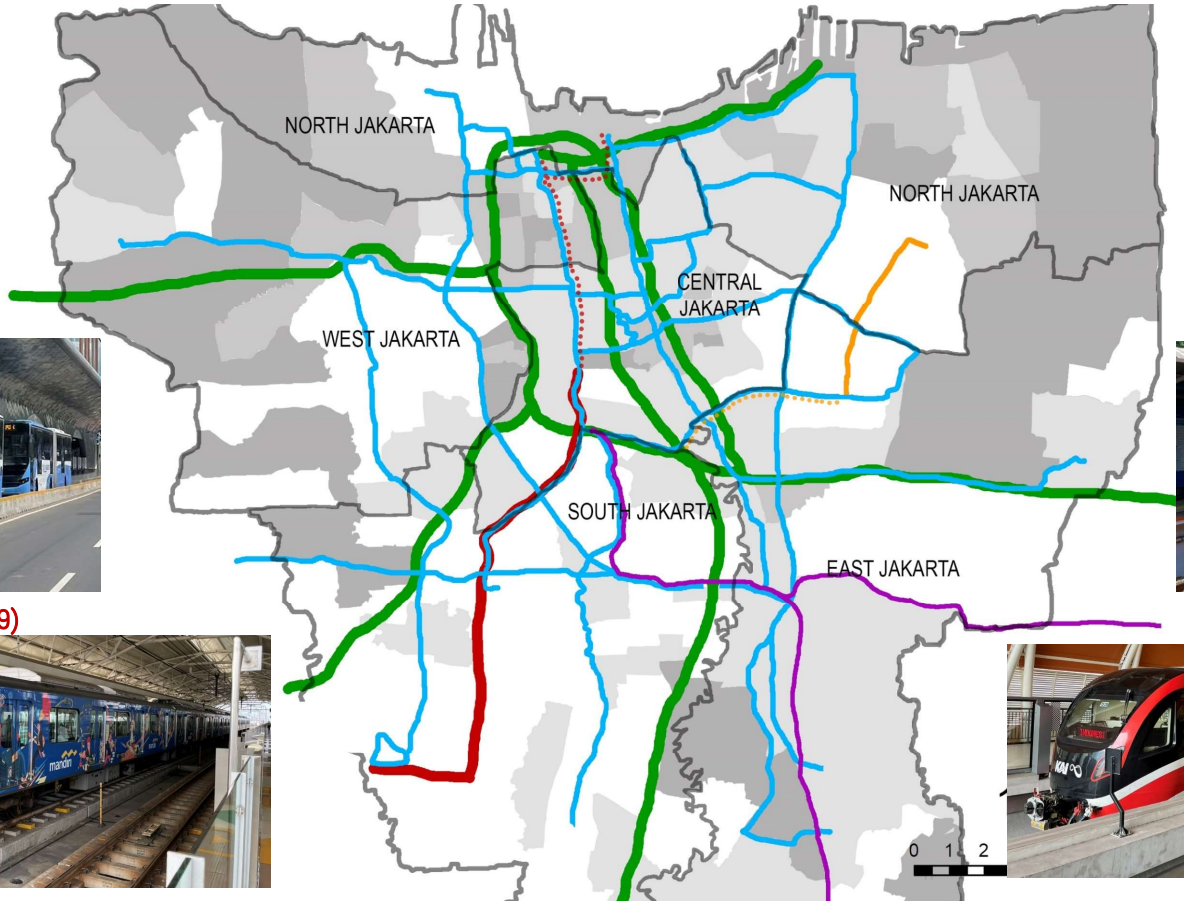


KRL Commuterline (Renovada 2011)

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

Yakarta: del BRT al metro

Descarga nuestra publicación aquí



LRT Jakarta (2019)

Transjakarta (2004)

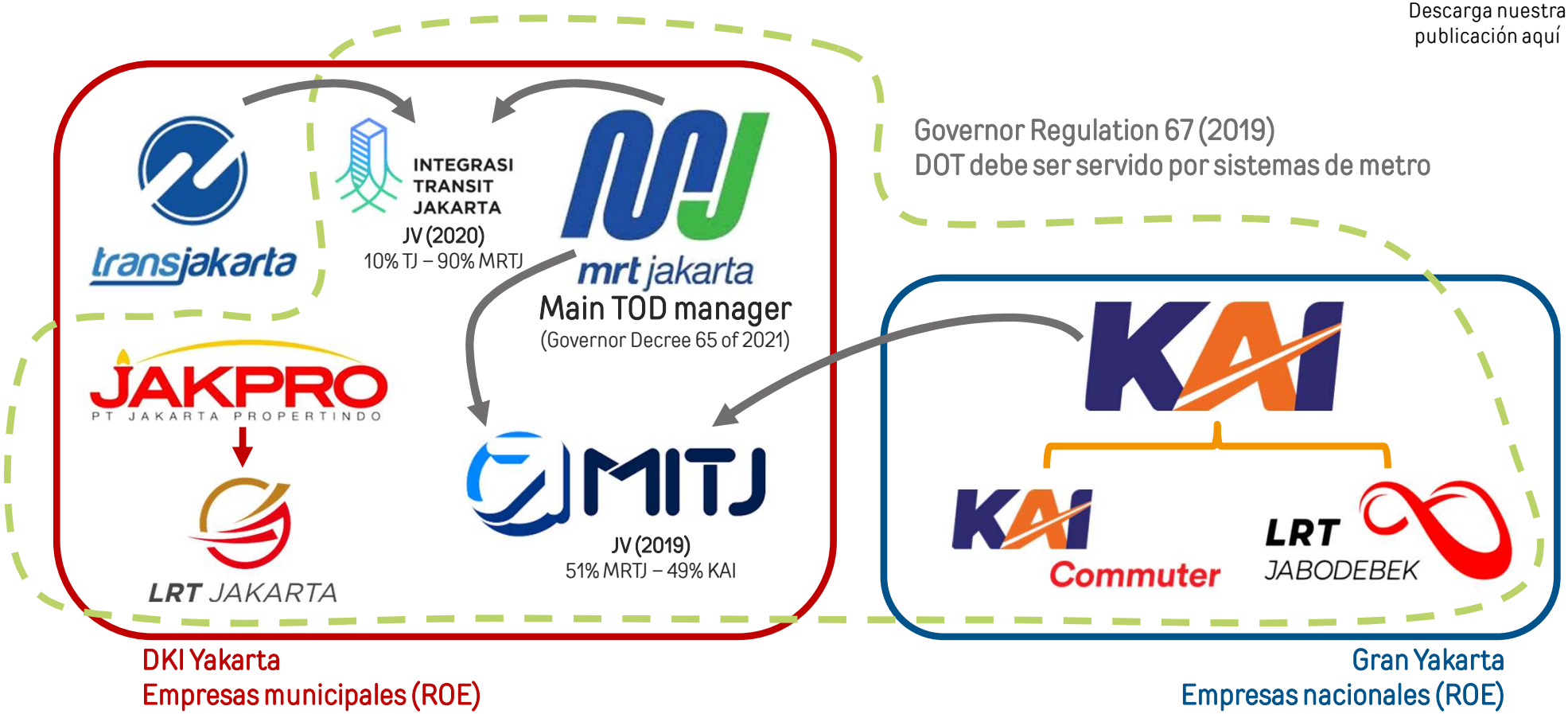
KRL Commuterline (Renovada 2011)

MRT Jakarta (2019)

LRT Jabodebek (2023)

Yakarta: del BRT al metro

Descarga nuestra publicación aquí



DKI Yakarta
Empresas municipales (ROE)

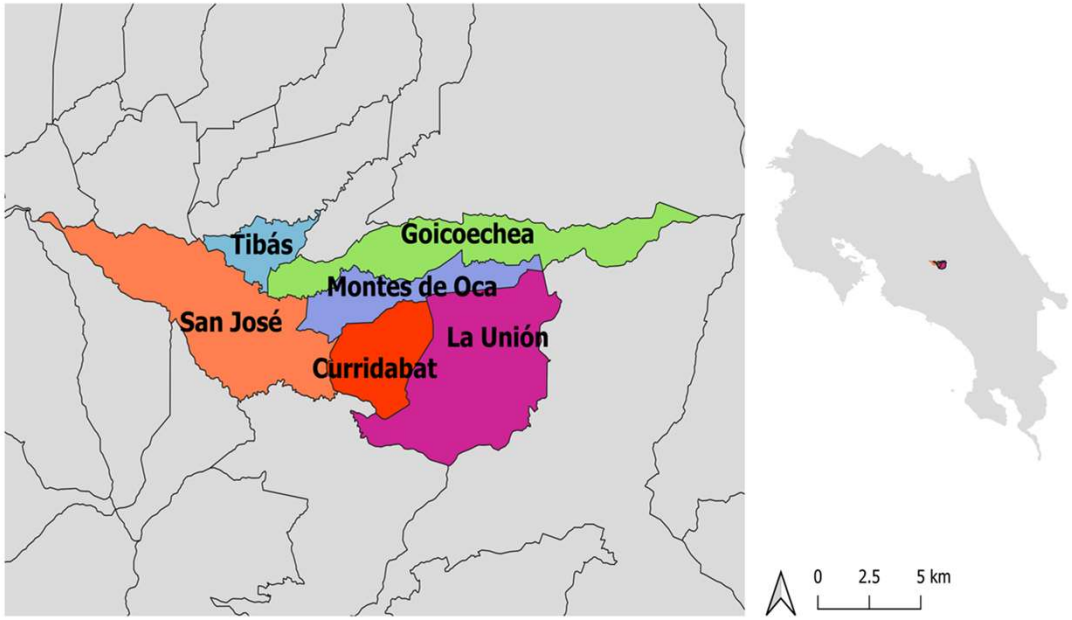
Gran Yakarta
Empresas nacionales (ROE)

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

Costa Rica (municipalidades)

Oportunidades de integración del desarrollo urbano y el transporte

Descarga nuestra publicación aquí



- Densidades: definición y orientación a áreas con oferta de transporte
- Promoción de usos mixtos en tales áreas
- Estacionamientos en proyectos inmobiliarios: menos es más
- Cobros por estacionamiento privado en vía pública: gestión del espacio público + movilidad

➔ Agenda de descarbonización es doble: la movilidad y el desarrollo urbano

- ◆ Desincentivo al vehículo privado, incentivo al transporte público y modos activos
- ◆ Incentivo a usos y aprovechamientos orientados a la movilidad sostenible

Naciones Unidas CEPAL IDOS

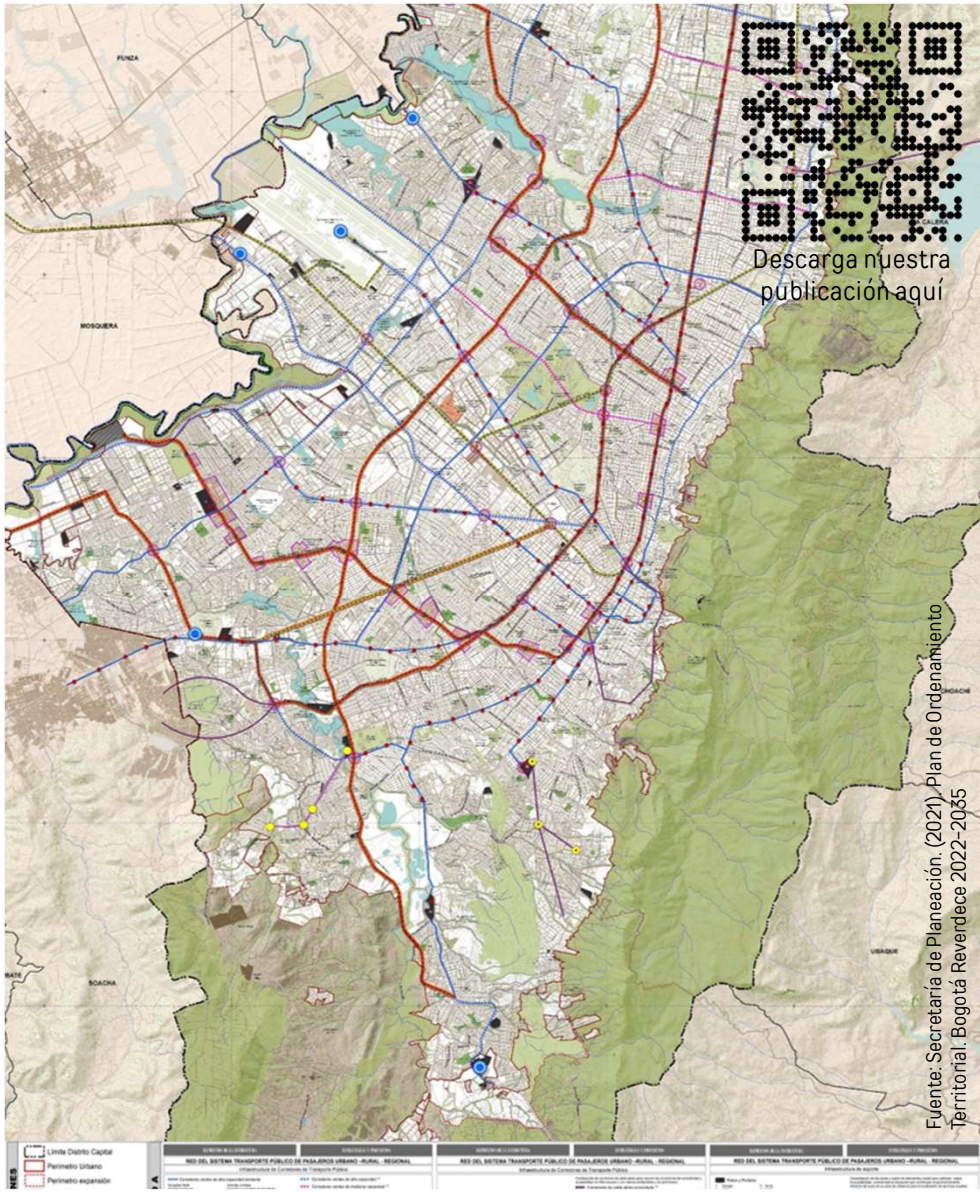
Bogotá

Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): articula y opera los modos de transporte público TransMilenio, Metro, Cables

- Transmilenio:
  114,4 km (trocal), 12 corredores, 138 estaciones
  Buses articulados en carriles exclusivos
- Metro:
  1era linea: 23.96 Km + 16 estaciones (2028)
  2da linea: 15.8 km + 11 estaciones

Transmilenio hoy:

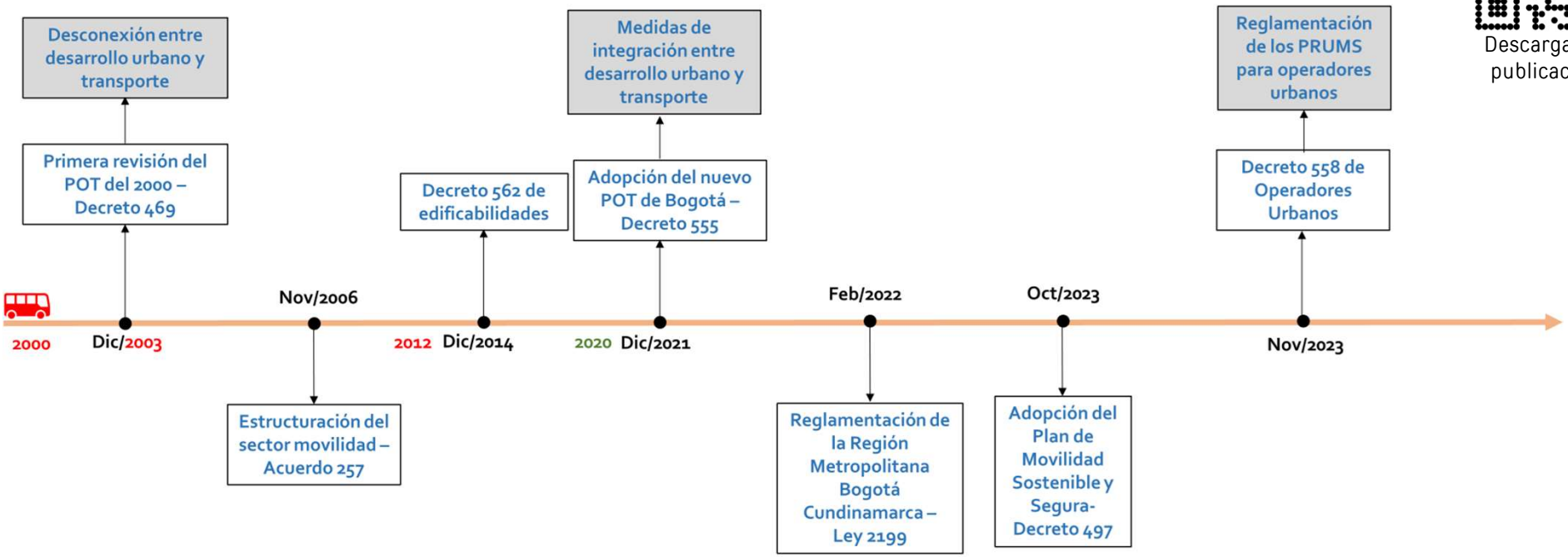
- Urgencia de recursos (colaterales)
- Bajo stock de suelo propio
- Historia y condiciones institucionales determinantes en su modelo de negocio



Red del Sistema de Transporte Público
Oferta existente y proyectada

Evolución transporte y desarrollo urbano

Descarga nuestra publicación aquí



HOY Factores <u>habilitantes</u> de proyectos inmobiliarios

- Experiencia con LVC
- 2021 – Giro del desarrollo urbano hacia el transporte público masivo
- 2021/23 – Definición normativa urbanística para proyectos asociados
- 2023 – Reglamenta condiciones y herramientas de los operadores de transporte
- Crea canales de coordinación interinstitucional … **puestos a prueba!**

São Paulo

Región muy densa: 7.500 hab/Km2
Caracterizado por **Interfederatividad**
Experiencia con LVC y transporte (2014)

METRÔ

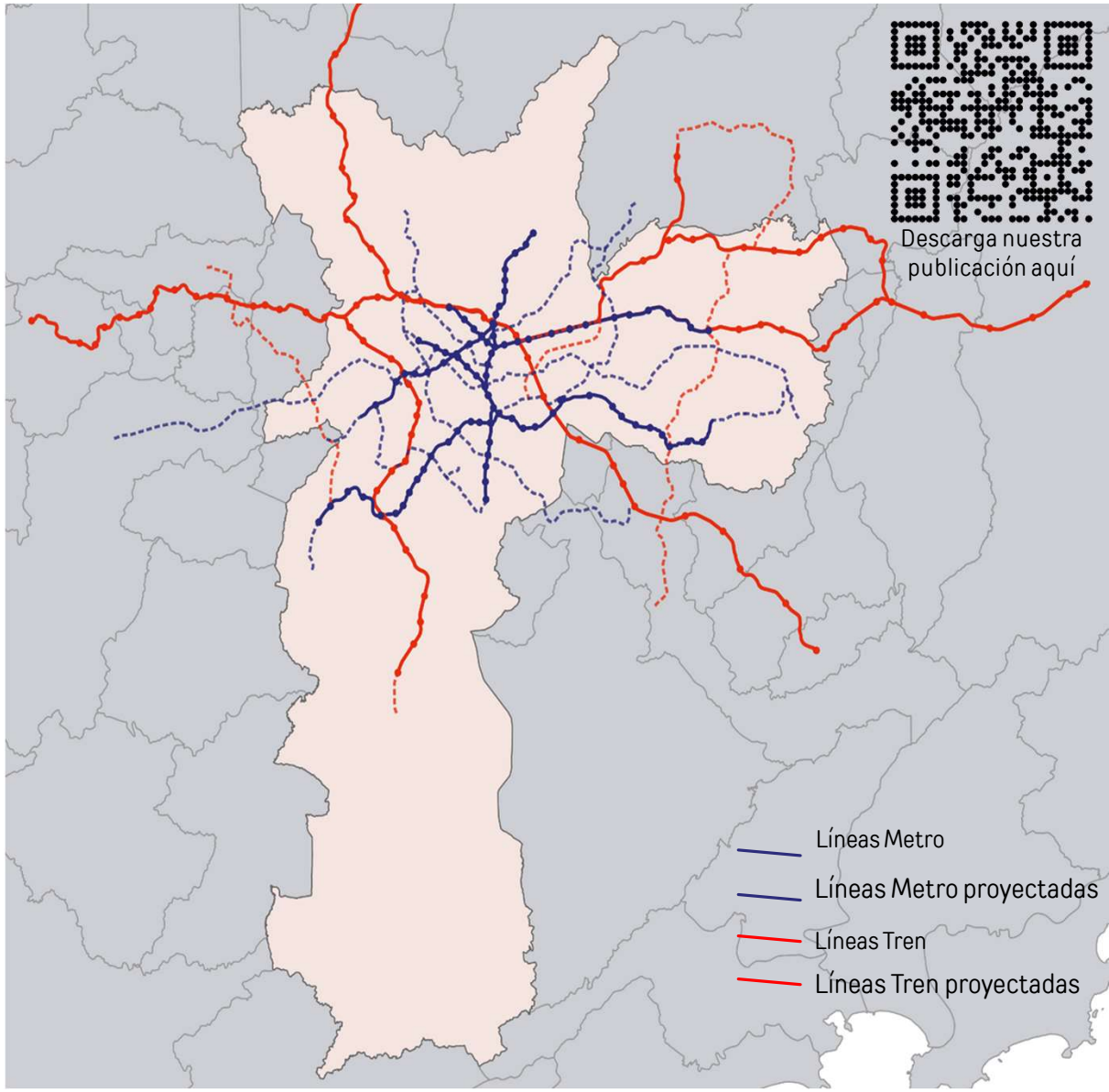
104 km + 6 líneas + 91 estaciones
Casi 3 mill de pasajeros/día

CPTM

1era línea: 1974
270 km (141 en SP) + 7 líneas + 96 estaciones
2,2 mill de pasajeros/día
Inicia en 1992, herencia: líneas siglo XIX

Común a las empresas

- Urgencia por recursos (colaterales)
- Alto stock de suelo – de ocioso a activo
- Historia y condiciones determinan modelos de negocio



Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

São Paulo

Descarga nuestra publicación aquí

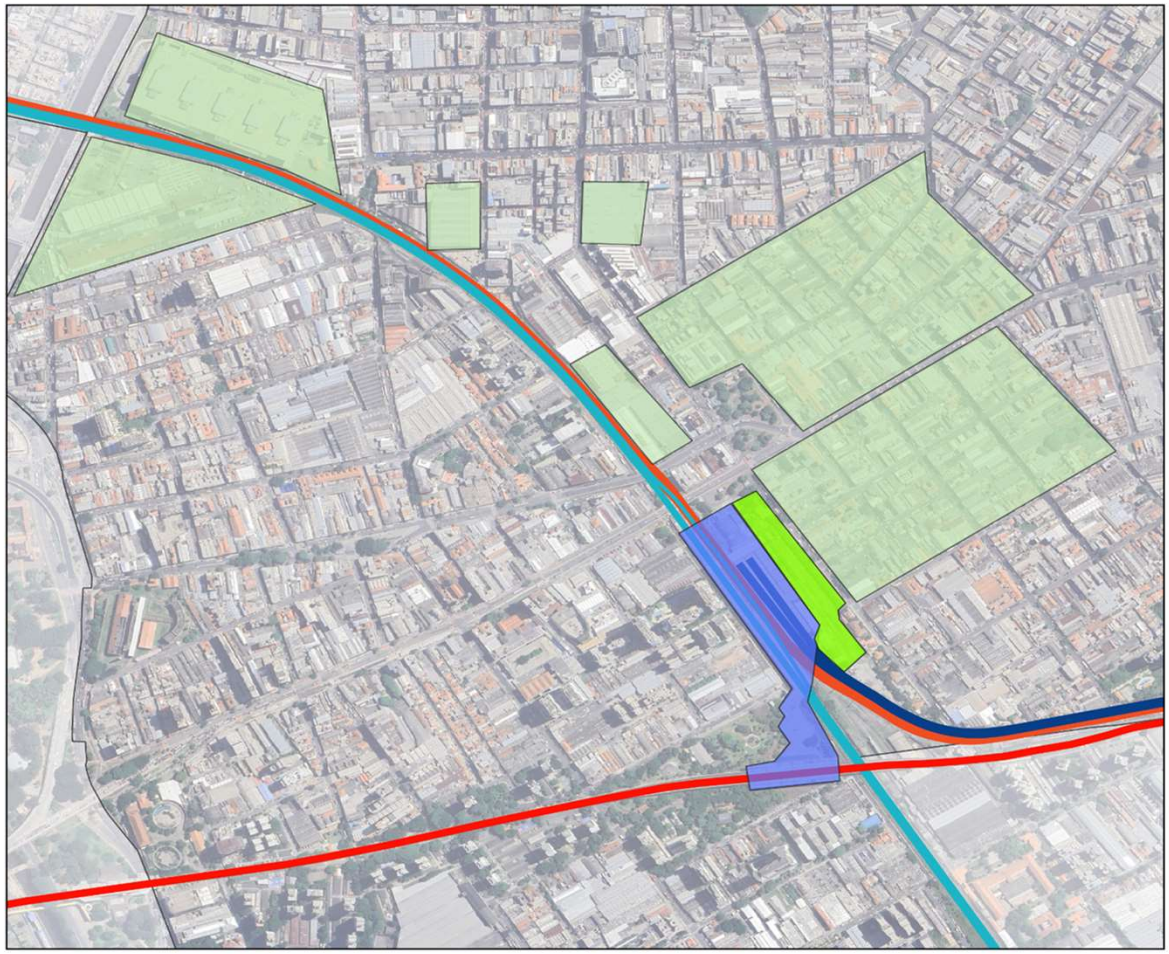
METRÔ

1970	Empresa Municipal de Urbanización
	Companhia del Metro
1990	5 Shoppings asociados a las estaciones
2006	Concesión de la Línea 4 – Amarilla
Presente	Desarrollo de nuevos proyectos

CPTM

1992	Creación CPTM
2011	Gerencia de Nuevos Negocios
2014	Estudio de mercado
Presente	APP 1º proyecto inmobiliario

Proyecto Brás



Leyenda

- Área del emprendimiento
- Estación Brás
- Polos comerciales

CPTM

- Línea 10 - Turquesa
- Línea 11 - Coral
- Línea 12 - Safira
- Línea 7 - Rubi

Metrô

- Línea 3 - Vermelha

0 100 200 m

Descarga nuestra publicación aquí

0 100 200 m

Proyecto Brás

Remuneración:
- Derecho de concesión
- Ingresos explotación
- Retorno Stock inmobiliario

Descarga nuestra publicación aquí

Jul/2014
Plan Director – Plan de Intervención Urbana (PIU)

Oct/2014
Estudio de mercado

Mar/2020
Inicio proceso de regularización registral del terreno de la CPTM

Mar/2022
Estudios iniciales del PIU "Pátio do Brás"

Ag/2022
Solicitud de **desmembramiento** del terreno en dos áreas: uso CPTM y proyecto inmobiliario

Set/2022
Creación del Área de Intervención Urbana (AIU) del Sector Central
+
Publicación del Edital de concesión

Dic/2023
Firma del contrato de concesión D. Real Uso

May/2024
Definición del procedimiento aplicable para el **desmembramiento**

Necesidad de:
- canales público-público
- estructuras jurídicas ad-hoc

NACIONES UNIDAS
CEPAL
IDOS

Recomendaciones

Descarga nuestra publicación aquí

- Giro Desarrollo Urbano – Movilidad sustentable
  - En la estructura de la planeación y sus instrumentos
  - En los vínculos entre planeación y movilidad
  - En las condiciones internas y de acción de los gestores de transporte

- **Cinco Factores** esenciales para implementar mecanismos de captura de plusvalías, en especial, proyectos inmobiliarios asociados al transporte:

Desarrollo Sostenible

Descarga nuestra publicación aquí

COMO ACTIVO PÚBLICO:

- El stock de suelo público alrededor de las estaciones es determinante para:
  - La fuerza económica del operador de transporte
  - Su atractividad como socio
- La estrategia de obtención de suelo debe definirse ex-ante del proyecto de transporte:
  - Criterios de adquisición (*before rail / precios nominales / anuncio de proyecto*):
    - Impactan los costos del proyecto de infraestructura
    - El margen de captura de plusvalía por el impacto mismo del proyecto y por las posibilidades de aprovechamiento
- Consenso sobre el potencial edificatorio entre el gestor de transporte y el gobierno municipal

Desarrollo Sostenible

Descarga nuestra publicación aquí

Los proyectos inmobiliarios asociados requieren de mecanismos y dispositivos jurídicos **adecuados y favorables a sus especificidades**

- Mezcla e integración de usos (vivienda, comercio, servicios…) junto con infraestructuras específicas de transporte y las obligaciones de urbanización
- Ventajas para la empresa de transportes como gestora de proyectos:
  - Obtener suelo (expropiación, negociación)
  - Tiempos y procedimientos – ventanilla única
  - Flexibilidad de usos/aprovechamientos
- Arreglos/Consensos respecto del potencial edificatorio (límites máximos, pago por edificabilidad…)

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

Desarrollo Sostenible

Descarga nuestra publicación aquí

Las empresas y operadores de transporte requieren **facultades** para emprender proyectos inmobiliarios:

- Roles y equipo dentro del organigrama
- Estructuración de modelos de negocio (madurez y fortalezas/fragilidades) que incluye:
  - Portafolio de negocios y servicios
  - Actuaciones directas y tercerizadas (dependiendo del mandato, habilidades y oportunidades)
  - Portafolio de actuaciones inmobiliarias:
    - Estructuración
    - Ejecución
    - Administración de propiedades/Alquiler

Intersectorial e Intergobiernos:

- ❑ Espacios y salas de articulación público – público (**aquí reside una gran fortaleza** para el operador público):
  - ❑ Desarrollo urbano – Gestor/Operador
  - ❑ Gestor / Gestor de transporte

Desarrollo Sostenible

Descarga nuestra publicación aquí

Los BRT y metros:

- Cumplen un rol como estructuradores urbanos
- Generan oportunidades de captura de valor
- Histórico de LVC favorece la estrategia

El *Know-How* incluye:

- Definición de modelos de negocio
- Identificar las fortalezas (más allá del suelo)
- Experimentar: tiempos largos de maduración

Liderazgo político para:

- ❑ Para dar el giro desde el desarrollo urbano hacia el transporte
- ❑ Capitalizar los esfuerzos en inversiones en transporte a favor de su financiamiento
- ❑ Articular BRT – tren – metro
- ❑ Construir puentes público-público

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

Agradecemos a

Equipo IDOS – CEPAL: **Juan Herrera** (Bogotá), **Vitor Oliveira** (Costa Rica y SP)

Descarga nuestra publicación aquí

Gobiernos y gestores públicos

Costa Rica

- Municipalidad de San José – Dirección de Desarrollo Urbano y a las direcciones de desarrollo urbano de los Cantones de Curridabat, La Unión, Liberia, Goicoechea, Montes de Oca y Tibas
- También a los Comités Técnicos Municipales AIRMA y AIRTO

Bogotá

- Secretaria de Planeación (equipo 2023)
- Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) – Dirección de Valorización
- Transmilenio – Subgerencia de Negocios Colaterales

São Paulo

- Empresa Metrô – Gerencia de Planejamento e Meio Ambiente
- Companhia de Trenes – CPTM – Equipo de Planejamento e Novos Negócios
- Municipio de São Paulo
  - Secretaria Municipal de Urbanismo y Licenciamiento (SMUL) – Coordinadora de Planejamento Urbano (PLANURB)
  - SPurbanismo, al equipo de la Gerencia de Planejamento Urbano

Hong Kong

- MTR Corporation

Yakarta

- ITDP Indonesia
- Cityplan

Naciones Unidas
CEPAL
IDOS

GRACIAS!

Plataforma Urbana y de Ciudades
de América Latina y el Caribe

https://plataformaurbana.cepal.org

SCAN ME

NACIONES UNIDAS
CEPAL

cooperación alemana
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

IDOS

Ciudades Inclusivas, Sostenibles e Inteligentes (CISI)