

NUEVA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DE UNA POLÍTICA INTEGRADA DE URBA- NISMO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS PARA BALEARES



Versión 1- mayo de 2019

ÍNDICE

1. Análisis e introducción.
 - 1.1. Este documento
 - 1.2. Las premisas de trabajo
 - 1.3. A quién va dirigido
 - 1.4. Objetivos.
2. Los datos y la historia reciente
 - 2.1. Época expansiva - Crisis – Postcrisis
 - 2.2. El nexos. La Población.
 - 2.3. El Reto. ¿Cómo romper esta dinámica?
3. La Agenda Urbana **20/30**. El Desarrollo Sostenible
4. El Sector de la Promoción Inmobiliaria y Edificación.
 - 4.1. El Sector y sus integrantes
 - 4.1.1. Nuevos actores en el sector.
 - 4.1.2. La cadena de valor.
 - 4.2. La Banca
 - 4.3. La Administración
5. El Suelo, La Materia Prima
 - 5.1. Los propietarios de suelo
 - 5.2. La Administración como propietario
6. Sistema Legislativo
 - 6.1. Definir el Modelo
 - 6.2. Legislación
 - 6.3. Administración y Gestión
 - 6.4. Impuestos
7. La Vivienda
 - 7.1. Estudio de factores relevantes

- 7.1.1.El factor población
- 7.1.2.El factor producción de viviendas
- 7.1.3.El factor empleo y crecimiento del PIB
- 7.1.4.El factor esfuerzo económico de las familias
- 7.1.5.El factor de la financiación hipotecaria
- 7.2. La Vivienda Social
- 7.3. La Vivienda digna y asequible
- 7.4. El mercado de alquiler y su actual estado
- 7.5. Planes de Vivienda VPO/HPP
- 7.6. Vivienda vacacional
- 8. La Ciudad
- 9. La renovación de la planta hotelera como incentivo y herramienta de búsqueda del turismo de calidad.
- 10. Las Infraestructuras
 - 10.1. Carreteras
 - 10.2. Transporte público ferroviario
 - 10.3. Puertos
 - 10.4. Depuradoras
- 11. Conclusiones
- 12. Aportaciones y Libro Blanco.

1. Análisis e introducción.

Un grupo de profesionales, empresarios del sector, miembros de asociaciones profesionales, técnicos, notarios, abogados, y en general, agentes activos de la sociedad con gran experiencia y muchas ganas de ayudar a mejorar nuestro entorno en el ámbito de la Edificación y la Vivienda, iniciaron hace ya tiempo esta andadura, con el fin de poner a disposición de la sociedad su experiencia y conocimientos.

En aquellos momentos la máxima preocupación era el adelantarnos a los problemas, que todos veíamos venir, los precios del suelo y la vivienda, la precariedad y la improvisación legislativa. En vez de encauzar y facilitar la solución a los problemas, pensando en el largo plazo, el legislador apostaba por una constante hemorragia legislativa de emergencias, llena de parches a corto plazo, que solo provocaban una tremenda inseguridad jurídica y prácticamente nada aportaban a la solución estructural de los problemas.

Hoy la situación es muy similar, se va agravando el problema del acceso a la vivienda para la gran mayoría de la población, los precios de venta están en muchos casos fuera del rango accesible para las rentas disponibles y los alquileres mientras tanto, con una legislación cada día más difusa y cambiante, continúan aumentando de precio.

1.1. Este documento

Las Islas Baleares se enfrentan, en los próximos años, a un escenario de enorme dificultad e importantes consecuencias sociales. El acceso a la vivienda para la población residente se hace cada día más complicado.

The image displays two screenshots of the Mallorca Diario website. The left screenshot shows the editorial page with the headline "El precio de la vivienda se dispara en Baleares" and a sub-headline "Mueren un hombre de 29 años al estrellar su coche contra un pilar puente de Génova". The right screenshot shows the main news page with the headline "Aumenta la preocupación de los ciudadanos por el acceso a la vivienda" and a sub-headline "El 37% de los encuestados considera mala la situación política nacional, según Gadeso".



Este escenario va acompañado de otros retos de suma importancia, el urbanismo y la edificación, son mucho más que un conjunto de edificios e infraestructuras que utilizamos para vivir, trabajar o disfrutar de nuestro tiempo de ocio, es donde pasamos más del 85% de nuestra vida. El impacto sobre el consumo energético de los edificios, las nuevas tecnologías en la planificación, la construcción y la mejora de las prestaciones de los edificios, habitabilidad y confort de los usuarios son necesidades fundamentales del sector.

El Acuerdo de Paris y la Directiva Europea 2018/844, así como la normativa balear contra el cambio climático, marcan importantes requisitos en materia de eficiencia energética de los edificios; posiblemente muy complejos en su cumplimiento, pero debe ser la sociedad quien, desde todos sus ámbitos, impulse y demande este cambio de ciclo. Toda la sociedad tiene un obligado reto, concienciar a los usuarios, implantar las medidas en las empresas y profesionales del sector y el imprescindible factor facilitador e impulsor de la Administración debe ir de la mano.

No se puede pensar en el futuro del urbanismo y la edificación sin pensar en las nuevas necesidades de la población y ponerlo todo en relación con el imprescindible y urgente cambio de la sociedad a entornos más limpios y descarbonizados.

Como sector productivo, el ciudadano y, en muchas ocasiones, la Administración, desconocen o no le conceden importancia a factores como son el peso de la industria de la edificación y construcción en el PIB y la influencia en el empleo del sector en su conjunto.

Hay que implicar a los Agentes Políticos y la Administración en este cambio, deben participar con las asociaciones, empresas y ciudadanos en el impulso y la toma de medidas para solucionar las problemáticas estructurales o coyunturales y redefinir de una vez el Modelo Territorial, de una forma clara, transparente y con un horizonte real y evaluable a medio y largo plazo.

Es necesario un amplio consenso político en los aspectos más básicos del desarrollo urbanístico y territorial de las islas. La visión que se adopte a partir de ese consenso no

debe ser cortoplacista, la solución a este problema pasa por la determinación de una estrategia a medio y largo plazo de acceso a la vivienda. Aún más, pasa por un diseño completo del uso de nuestro territorio, la planificación de las ciudades y los pueblos, la eficiencia en la edificación y la dotación de las infraestructuras precisas para conectar el nuevo modelo.

1.2. Las premisas de trabajo

Este documento tiene tres premisas básicas que intentaremos exponer de forma clara y sencilla:

- Primera, poner en conocimiento de la sociedad la información disponible, analizada y explicada por los profesionales y empresas implicadas. Con el compromiso de hacerlo de la forma más transparente posible, sin entrar en valoraciones subjetivas, pero sí aportando el análisis y consecuencias previsibles, así como las alternativas de acciones a emprender.
- Segunda, contemplar cualquier solución bajo el prisma del Desarrollo Sostenible, en septiembre de 2015, más de 150 jefes de Estado y de Gobierno se reunieron en la histórica Cumbre del Desarrollo Sostenible de la ONU y aprobaron la Agenda 2030. Esta Agenda contiene 17 objetivos de aplicación universal que, desde el 1 de enero de 2016, rigen los esfuerzos de los países que conforman el sistema de las Naciones Unidas, para lograr un mundo sostenible en el año 2030.



Producción en colaboración con THILLACK & COMPANY | thillackandcompany.com | +34 910 606 000
Para cualquier duda sobre la información, por favor comuníquese con: info@empaglobal.org

El sector está directamente afectado por el objetivo 9, que persigue “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación” y de manera más específica el objetivo 11, que busca “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. En desarrollo de la implementación de este último ya se está trabajando mediante la Agenda Urbana Española. (Ver Capítulo 3)

- Y la tercera premisa, para las Islas Baleares de vital importancia, la conservación de nuestro territorio. Hay que entender que no podemos usar más suelo rústico para solucionar el problema de vivienda a precio asequible, pues estaríamos entrando en una espiral de soluciones rápidas que hipotecan a largo plazo el medioambiente y la capacidad territorial de las islas.

Es evidente que somos una Comunidad Autónoma que cuenta con innumerables ventajas, que la hacen muy atractiva tanto como captadora de inmigración, como segunda residencia o incluso como primera residencia para muchos ciudadanos europeos y de otros lugares del mundo.

Nuestro territorio es finito, lo que nos hace una Comunidad Autónoma receptora de visitantes y lo que contribuye a nuestro bienestar, como sociedad, es el equilibrio entre el uso de territorio y las necesidades de la población.

GESTIÓN AMBIENTAL

La gestión ambiental engloba el conjunto de actividades o estrategias que podemos desarrollar para cuidar el medio ambiente y prevenir los problemas ambientales, y conseguir un equilibrio adecuado para el desarrollo económico, crecimiento de la población, el uso racional de los recursos y protección y conservación del ambiente.



1.3. A quien va dirigido.

Ante todo, pretende provocar la participación de la sociedad, las asociaciones empresariales y profesionales, las empresas, los partidos políticos, la administración y los ciudadanos, para que puedan participar en las páginas de este documento con la finalidad de completar, enriquecer, ampliar y exponer sus puntos de vista, alternativas, líneas políticas y de trabajo, todo cuanto ayude a planificar y administrar mucho mejor el futuro del urbanismo y la edificación. Este es un documento vivo, sujeto a actualizaciones y cambios con las aportaciones de los agentes del sector y personas o colectivos interesados.

1.4. Objetivos.

Los Objetivos básicos del documento son:

- La participación de la Sociedad en el diseño del futuro del urbanismo y la edificación.
- La consecución de un parque de viviendas, dignas, asequibles y sostenibles.
- La mejora de la habitabilidad de los edificios y el bienestar de los ciudadanos.
- Avanzar con toda la rapidez y el impulso posibles en la implantación de medidas de eficiencia energética, descarbonización de los edificios y transición hacia una economía circular en la construcción.
- Consolidar la industria de la edificación como parte de la estructura económica de las Islas mediante:
 - Aumento de su competitividad
 - Mejora del empleo y profesionalidad.
 - Incremento en el uso de nuevas tecnologías, limpias, eficientes e innovadoras.
 - Transición hacia la reconstrucción de las ciudades.
 - Establecimiento de un consenso político que dote de seguridad jurídica a todas las actuaciones en este sector y nos provea de una estabilidad legislativa muy necesaria.

2. Los Datos y la historia reciente

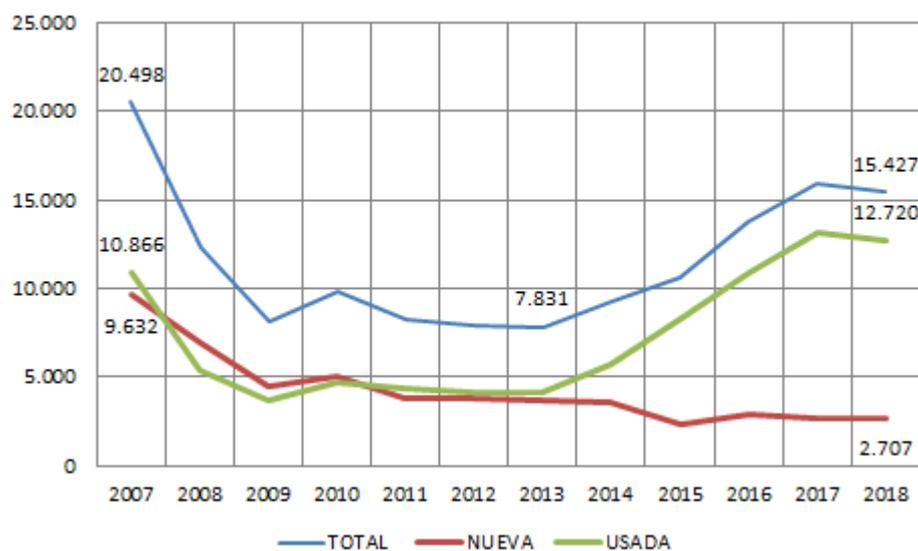
2.1. Época expansiva - Crisis – Post-Crisis

Es de todos sobradamente conocido que la influencia de la crisis financiera e inmobiliaria del último ciclo económico ha afectado y aún afecta fuertemente el desarrollo de las nuevas políticas de vivienda y el acceso a la vivienda por parte de la mayoría de la población.

Posiblemente aún no hemos terminado de asimilar las causas y efectos de esta situación, ello nos impide ver con claridad las medidas a adoptar de cara al futuro; los partidos políticos y la Administración han navegado entre medidas de contención de salarios y gasto, medidas cortoplacistas de limitación de derechos de la propiedad como medio para conseguir la puesta a disposición de más viviendas para la población. Claramente han sido muy poco o nada efectivas.

TRASMISION DE VIVIENDAS - BALEARES

Fuente INE



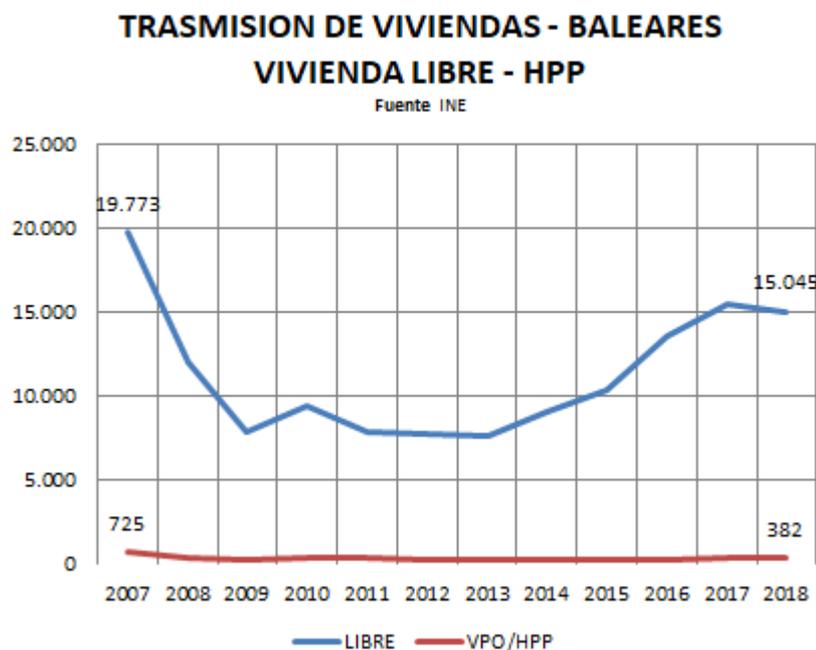
El ciclo desde el año 2002 hasta el 2007 era claramente expansivo, el exceso de financiación, tanto al promotor como al comprador final, provocó una importante demanda, en muchos casos más especulativa que destinada a cubrir las necesidades de vivienda. Con la llegada de la crisis, y la caída de los mercados financieros, la burbuja explotó. En solo 2 años se pasó de más de 20.000 transmisiones por año a menos de 10.000, se ha tardado 7 años en romper la tendencia. A partir del año 2015, se inicia una rápida recuperación de las transmisiones, llegando a estabilizarse momentáneamente en el periodo 2017-2018 en torno a las 15.000 transmisiones/año.

Es muy destacable el comportamiento de la venta de viviendas nuevas procedentes de promociones inmobiliarias y las viviendas de segunda mano (básicamente de particulares, si bien este dato puede estar afectado por la venta de viviendas procedentes de la Banca y de la Sareb).

Mientras la vivienda nueva, que partía de unas 10.000 transmisiones/año cayó estrepitosamente (concursos de empresas, abandono del negocio, congelación del mercado) hasta las 2.300 viviendas en 2015 y desde entonces, mantiene pequeños incrementos, estabilizándose en torno a las 2.700 viviendas/año; la vivienda de segunda mano recupera mucho antes el ritmo de ventas y desde 2013 a 2017 tiene fuertes incrementos de ventas cada año. Cuando el mercado demandaba viviendas y no existían de nueva construcción, el comprador volvió rápidamente hacia la vivienda de segunda mano.

¿Está cubriendo la segunda mano, la demanda de vivienda nueva por su escasez?

En 2018 baja ligeramente el ritmo de ventas de segunda mano, ¿se agota el mercado?

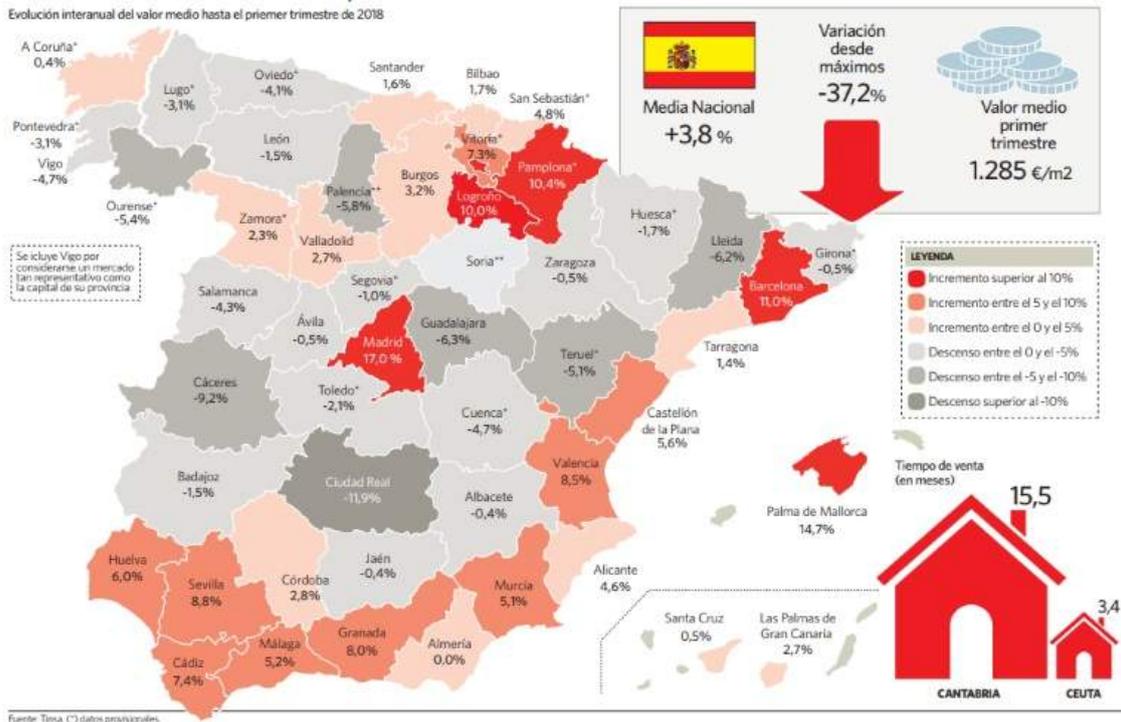


Poco hay que destacar, del simple análisis del gráfico puede verse que la transmisión de viviendas con algún tipo de Protección Pública, nuevas o usadas es técnicamente residual.

Durante la crisis se produjo la práctica eliminación de las ayudas a la construcción y adquisición de viviendas de protección pública, también se abandonaron los programas de subsidiación de préstamos hipotecarios. La consecuencia de este abandono ha sido que la promoción privada de protección pública, que representaba más del 50% de la construcción de vivienda protegida antes de la crisis ha desaparecido.

Las cifras de la vivienda en España

Evolución interanual del valor medio hasta el primer trimestre de 2018

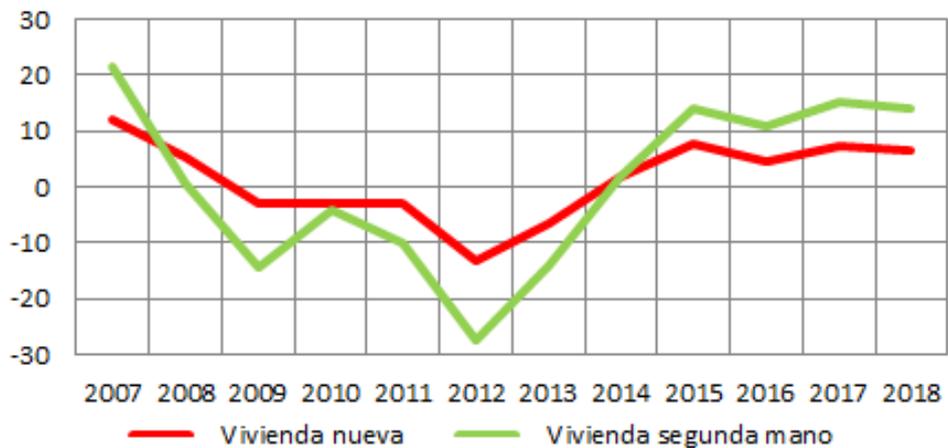


La evolución de los precios ha sido totalmente coherente con la demanda, la recuperación se está produciendo con rapidez, posiblemente la demanda es el principal factor que afecta al incremento de los precios, incrementando el precio de suelo disponible. Baste apuntar que la gran mayoría de ventas se produce sobre planos.

Es destacable que se producen en los últimos años incrementos superiores de precio en la vivienda de segunda mano con respecto a la vivienda nueva; otra vez la presión de la demanda afecta al precio, en este caso del producto final.

EVOLUCIÓN PRECIOS VIVIENDA

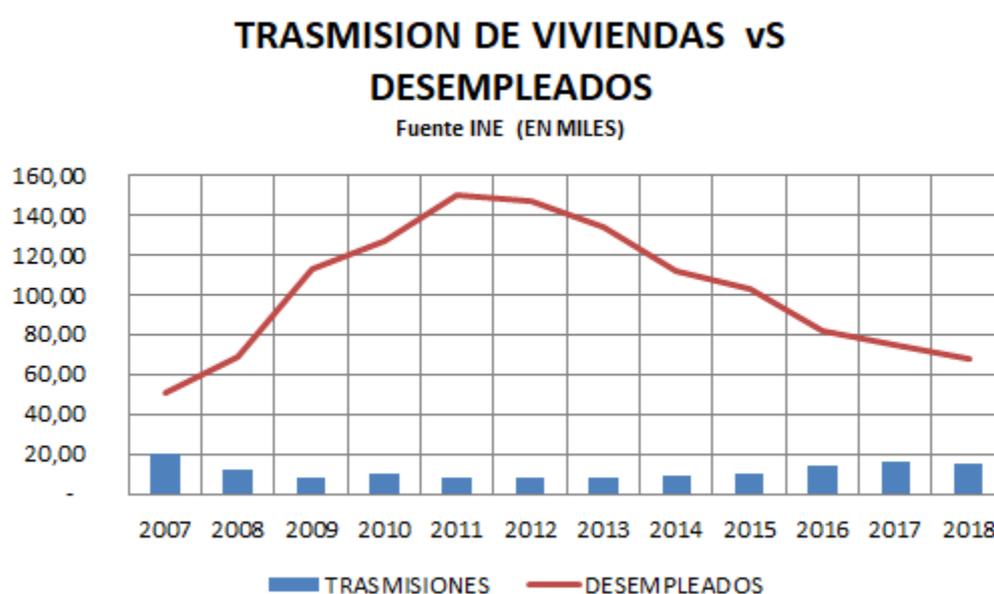
Fuente INE



En cuanto a las hipotecas concedidas, se aprecia la directísima relación entre las ventas y el número de hipotecas, claramente el desfase entre transacciones e hipotecas en los años 2007 a 2012, se debe a las transacciones especiales de desinversión o compra por fondos de los activos en manos de la Banca y Sareb.

Es muy destacable que el importe de las hipotecas está creciendo de forma muy importante, las viviendas son cada vez más caras, ya en 2018 se supera el importe medio de hipoteca de 2007.

La brecha entre las rentas disponibles y los precios es cada vez mayor.



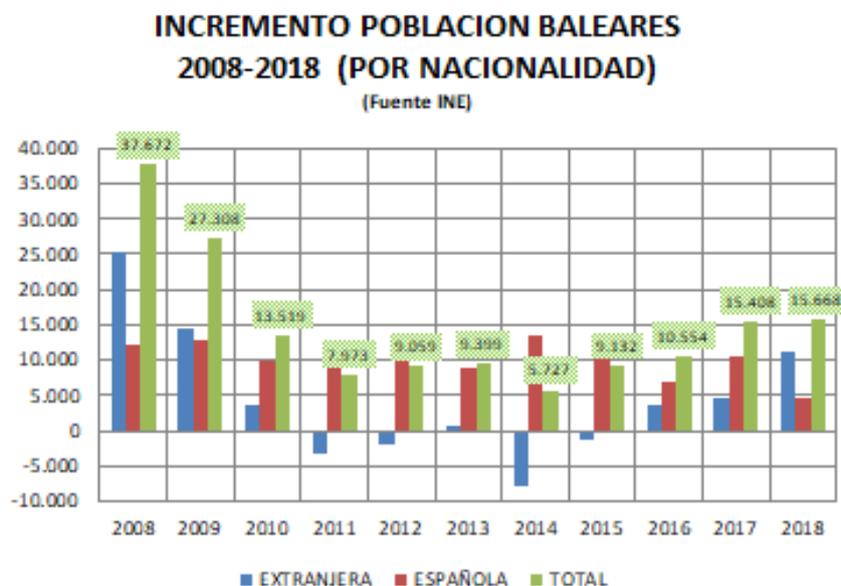
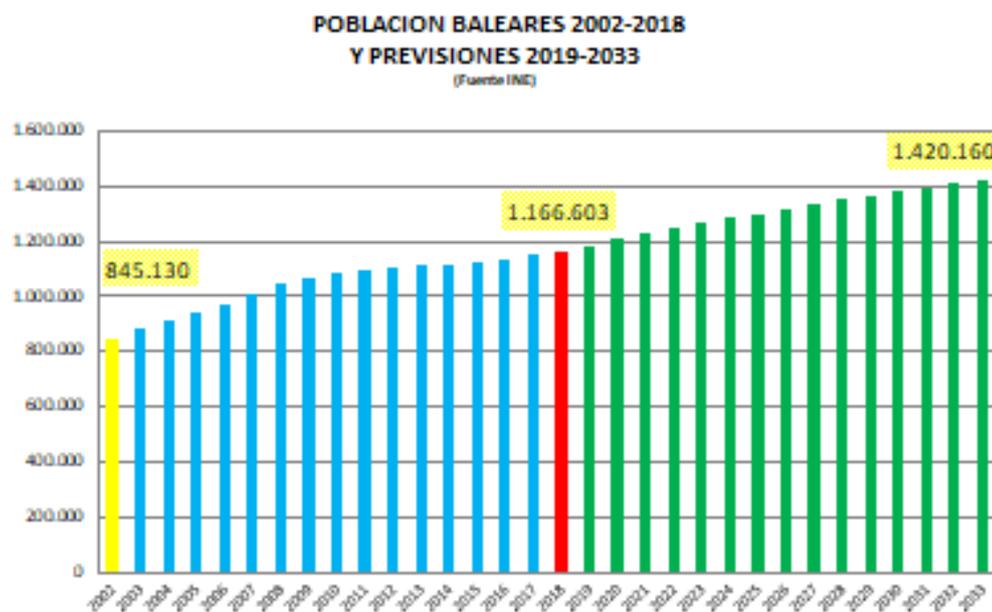
2.2. El Nexo. La Población

Si hay un factor totalmente diferencial en Baleares, este ha sido la evolución de la población. La población de las islas ha seguido creciendo durante la época de crisis económica y las previsiones del INE, que históricamente se han ido cumpliendo, nos auguran un futuro de más crecimiento poblacional.

La buena marcha de la principal fuente de ingresos de la Comunidad Autónoma (el turismo) durante los últimos años, unida a la excelente imagen como destino, no solo turístico sino residencial para ciudadanos europeos, nos hace ser una Comunidad Autónoma receptora de migrantes. Un importante porcentaje del parque de viviendas es propiedad de ciudadanos extranjeros que optan por residir en Mallorca.

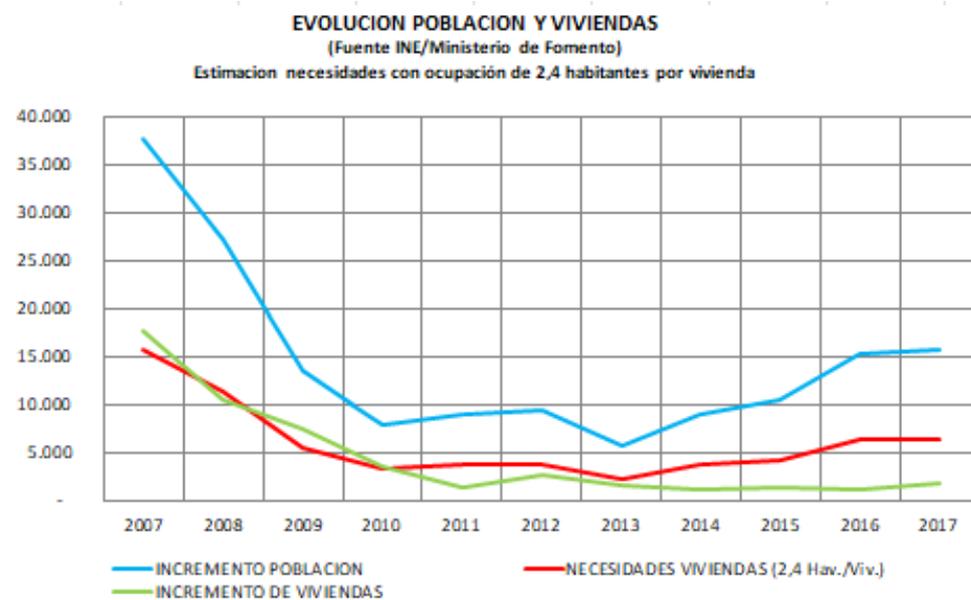
Es también ese “efecto llamada”, junto con el libre movimiento de personas y capitales, lo que tendrá un impacto sobre el acceso a la vivienda y este problema se acentuará en los próximos años, dadas las previsiones de incremento de población.

En el gráfico siguiente se analiza la evolución de la población de Baleares 2002-2018 y las previsiones del INE de incremento de población 2019-2033; es claro que para repensar el modelo tenemos que considerar que en 16 años la población se ha incrementado en más de 320.000 habitantes. Una media de 20.000 por año y, sobre todo, que para los siguientes 15 años se espera un incremento de 234.000 habitantes (una media de más de 15.000 habitantes por año).



Se puede apreciar que la población española crece constantemente durante el periodo analizado, si bien se aprecia un menor ritmo en los dos últimos años; la población extranjera, que llegó a bajar en los años de crisis más profunda, inicia una recuperación con importantes tasas de crecimiento a partir de 2016.

Por otra parte, si consideramos el número de viviendas que se pusieron en el mercado en el periodo 2008-2017, con el incremento de población del mismo período, podemos entender claramente el por qué de la demanda y la problemática del acceso a la vivienda y, muy especialmente, el incremento de los precios de los alquileres.



La diferencia entre nuevas viviendas y demanda está sufriendo una gran distorsión desde 2013-2014, cuanto más se separan la oferta y la demanda (necesidad de vivienda por el incremento de población) más fácil es que los precios se incrementen y que el mercado del alquiler sufra importantes convulsiones.

Hasta el año 2010 había un exceso de oferta, con procedencia en el ciclo expansivo anterior a la crisis, pero a partir de ese año y con el inicio del agotamiento del stock se produce una clarísima brecha entre las necesidades y la oferta, que se está agravando cada año, estimando con las cifras que se ha trabajado, un déficit acumulado de 16.000 viviendas a fin de 2017.

Durante la crisis se ha paralizado el sector, se han dejado de construir viviendas, pero la población ha seguido aumentando.

AÑO	PARQUE DE VIVIENDAS	INCREMENTO DE VIVIENDAS	%	INCREMENTO POBLACION	NECESIDADES VIVIENDAS (2,4 Hav./Viv.)	DEFICIT ACUMULADO
2007	564.062	17.654	3,1%	37.672	15.697	- 1.957
2008	574.529	10.467	1,8%	27.308	11.378	- 1.046
2009	581.969	7.440	1,3%	13.519	5.633	- 2.853
2010	585.687	3.718	0,6%	7.973	3.322	- 3.249
2011	587.234	1.547	0,3%	9.059	3.775	- 1.021
2012	590.085	2.851	0,5%	9.399	3.916	44
2013	591.709	1.624	0,3%	5.727	2.386	806
2014	592.963	1.254	0,2%	9.132	3.805	3.357
2015	594.469	1.506	0,3%	10.554	4.398	6.249
2016	595.630	1.161	0,2%	15.408	6.420	11.508
2017	597.501	1.871	0,3%	15.668	6.528	16.165

2.3. El Reto. ¿Cómo romper esta dinámica?

Ante esta situación, nos encontramos un grave problema con múltiples variables.

Cuando se aborda este tema, es necesario tener en cuenta los tres factores de presión que modifican lo que sería un escenario de oferta y demanda racional del sector inmobiliario en Baleares.

- El primero de estos factores distorsionadores es la presión demográfica.
- El segundo de los factores es la disminución de rentas disponibles que la media de los ciudadanos ha sufrido en los 10 últimos años.
- Y el tercero, la escasez de suelo disponible y viable, en una Comunidad donde la sociedad ha decidido claramente apostar por un modelo de conservación del territorio. Hace falta suelo donde existe una demanda real, con viabilidad económica y urbanística.

La imposibilidad de acceder a una vivienda es probablemente una de las causas de desigualdad social, junto con el desempleo, más importantes que se puede dar en una sociedad moderna y de allí surgen toda una serie de males, tanto económicos como sociales que deberían inquietarnos y preocuparnos. Deberían ser prioridad para nuestros gobernantes, para los actores sociales y para la ciudadanía en general.

Evolución Histórica por Comunidad Autónoma

	Máximo	2T 2016	2T 2017	2T 2018
Andalucía	13,0	6,7	6,7	7,0
Aragón	10,1	5,4	5,3	5,2
Asturias	9,5	6,0	5,5	5,3
Baleares	23,5	14,8	15,1	15,6
Canarias	13,0	7,3	7,3	7,3
Cantabria	13,3	8,3	7,4	6,9
Castilla León	11,0	6,2	5,9	5,8
Castilla La Mancha	11,7	5,6	5,4	5,4
Cataluña	15,7	8,1	8,2	8,4
C. Valenciana	11,8	5,7	5,5	5,7
Extremadura	10,1	5,7	5,2	5,4
Galicia	11,1	7,5	7,3	7,2
Madrid	14,9	8,5	8,0	8,1
Murcia	12,1	5,0	4,9	5,0
Navarra	11,2	6,9	6,0	6,1
País Vasco	15,0	8,4	7,6	7,3
La Rioja	11,0	5,3	4,8	4,8
España	13,7	7,3	7,3	7,6

Fuente: Tendencias del Sector Inmobiliario. Julio 2018. Sociedad de Tasación

El esfuerzo económico que se debe realizar en Baleares para la adquisición de vivienda equivale a 15,6 años de salario medio, claramente muy por encima de la media nacional.

El número de viviendas a las que, en condiciones económicas normales, puede acceder el residente de las islas se ve reducido de forma drástica en la situación de mercado actual.

Como consecuencia, se producen dos fenómenos sobre el territorio, que deben ser objeto de reflexión, por una parte, el mercado inmobiliario para residentes se desplaza fuera de las ciudades y se va alejando de los centros administrativos y económicos de las islas. Eso produce una presión inmobiliaria sobre las poblaciones adyacentes que, a consecuencia de esta, sufren una subida de precio y se repite el problema; por otra parte, este movimiento de personas colapsa las infraestructuras de acceso y comunicación.

Además, es obligado reconocer la necesidad de planificar el desarrollo público de un parque de vivienda social en las islas, para aquellas personas que la necesiten en cada momento.

Debemos acompañar este ingente esfuerzo para procurar el acceso a una vivienda digna y asequible en las Baleares, con una profunda reflexión sobre el tamaño y alcance necesario de las infraestructuras que se desarrollan sobre nuestro territorio, no solo las directas de conexión, sino aquellas que sean precisas para acompañar el modelo de territorio que precisamos.

Lo que proponemos en este documento, es una reflexión sobre la necesidad de adaptar el sector de la promoción inmobiliaria, el sector del urbanismo, el de la construcción y obra pública a las necesidades a que, tanto la presión demográfica como el empuje del mercado van a someternos en los próximos años. De lo contrario, obviar esta necesidad, nos llevará a un problema social que desde hace años viene siendo anunciado por distintos actores del sector, como asociaciones y colegios profesionales. Se hace evidente, para los agentes del sector, que nos acercamos a un conflicto social de difícil solución sin que percibamos la clara, decidida y efectiva intervención de los poderes públicos que tienen las capacidades necesarias para actuar. Todo lo anterior, pasa por adoptar una estrategia clara y consensuada de un modelo de urbanismo.

No existe posible solución a este problema sin un impulso de colaboración público-privada que sea la base de trabajo para ir tejiendo soluciones prácticas y eficientes.

Para atajar esta situación, es necesario un consenso político en los aspectos más básicos del desarrollo urbanístico y territorial de las islas. La visión que se adopte a partir de ese consenso debe ser duradera, la solución a este problema pasa por la determinación de una estrategia a medio y largo plazo de acceso a la vivienda. Aún más, pasa por un diseño completo del uso de nuestro territorio, la planificación de las ciudades y los pueblos, la eficiencia en la edificación y la dotación de las infraestructuras precisas para conectar el nuevo modelo.

3. La Agenda Urbana 20/30. El Desarrollo Sostenible

Extracto de exposiciones y objetivos (Doc. 1.0 de 20/03/2018)



La Agenda Urbana Española.

El mundo está viviendo procesos de cambio acelerado y disruptivo sin precedentes, en los que el proceso de urbanización creciente e imparable, el consumo de recursos naturales y las nuevas tecnologías digitales, el reto demográfico y la despoblación están generando nuevos paradigmas en muchos aspectos claves para la sociedad.

Nunca en la historia de la humanidad las ciudades habían tenido el protagonismo que tienen hoy. El mundo es urbano, la sociedad es urbana y las personas son Seres Urbanos. De ahí, la importancia de actuar sobre aquéllas dentro de un contexto global y holístico, en el que los tradicionales mecanismos de intervención, tanto sobre la ciudad, como sobre el territorio, plantean limitaciones importantes y marcos ampliamente superados. La innovación permanente abre también nuevos espacios de oportunidad a nuevas maneras de entender la Ciudad y también a nuevas formas de intervención sobre ella.

Las ciudades españolas responden a un modelo urbano con valores muy positivos que conviene preservar y potenciar. Es la ciudad mediterránea compacta, densa, compleja, de tamaño medio, con mezcla de usos, que dispone de espacios urbanos seguros y de relación que protagonizan la vida en sociedad y que fomentan la diversidad social, todo lo cual facilita el desarrollo y el bienestar comunes.

La Agenda Urbana española puede convertirse en una excelente oportunidad para volver a incorporar al desarrollo de nuestras ciudades no sólo el código de valores tradicional, que tan buenos resultados cosechó, sino también uno nuevo, formado por principios, objetivos estratégicos, líneas de actuación, reglas y procedimientos, protocolos, planes y cualesquiera otros elementos que, adecuados a la realidad del momento, permitan abordar el reto colectivo de un modelo que sepa conjugar el desarrollo económico y social, con una visión sostenible que compatibilice la prosperidad económica, el aumento del bienestar social, la reducción de la pobreza, el mejor aprovechamiento de los recursos naturales y tecnológicos, la disminución de la contaminación y la mejora del medio ambiente.

España es un país envidiado y deseado en el mundo entero por su agradable climatología, pero también es uno de los más vulnerables en relación con los efectos del cambio climático. Existen ya estudios que alertan sobre la elevación de la temperatura media entre 5° y 7°C en verano y entre 3 y 4°C en invierno, para el último tercio del siglo XXI. Estos mismos estudios anuncian la reducción de las precipitaciones, un aumento de los incendios forestales y los períodos de sequía y, sobre todo, del nivel del mar (de hecho, durante el último siglo, dicho aumento estuvo entre los 2 y 3 mm/año, con importantes variaciones en la cuenca Mediterránea).



Los efectos del cambio climático ya se dejan sentir: los valores globales de precipitaciones de los últimos 4 años hidrológicos han estado por debajo de la media histórica y el almacenamiento en embalses al final del año hidrológico 2016/17 ha llegado al 33,9% de la capacidad total; los daños por inundaciones superan los 800 millones de euros anuales

Es destacable la importancia de la ordenación del territorio y la planificación urbanística. El uso del suelo, la elección del transporte, la vivienda y las actitudes sociales están estrechamente interrelacionados y moldeados por las infraestructuras y la forma urbana. La planificación urbana y territorial, la zonificación mixta de los usos del suelo, el desarrollo orientado al transporte sostenible y el aumento de la densidad edificatoria pueden contribuir a la mitigación conjunta en todos los sectores. Así se puede conseguir reducir emisiones mediante la minimización de las necesidades de desplazamiento o la reducción de los trayectos, la elección de modos de transporte no motorizados y la reducción de la ocupación de suelo y del consumo energético gracias a unas infraestructuras de suministro más eficientes. El desarrollo compacto, el relleno de los vacíos y espacios urbanos y la densificación inteligente pueden preservar espacio para la agricultura, la bioenergía y los sumideros de carbono.

La Estrategia Española de economía circular (EEEC) se alinea con el Plan de Acción que la Comisión Europea presentó en diciembre de 2015 e identifica cinco sectores

prioritarios: sector de la construcción, de la agroalimentación, de la industria, los bienes de consumo, y el turismo.

El transporte público es uno de los más importantes vectores de innovación en las ciudades. Las nuevas tecnologías mejoran la oferta y calidad del servicio con sistemas de ayuda a la explotación, de gestión de flotas, de billeteo inteligente, etc. La edad media de la flota urbana de las ciudades capitales es de 9,1 años, existiendo un alto porcentaje con la tecnología de motor más limpia, y un uso cada vez más generalizado de combustibles alternativos y están surgiendo plataformas colaborativas de movilidad: car sharing, bike sharing, parking sharing.

España cuenta con 18 legisladores que confluyen, con distintos marcos jurídicos competenciales, en los temas territoriales (sectoriales u horizontales) y urbanos. En total existen casi noventa normas urbanísticas vigentes, entre Leyes y Reglamentos y más de 5.330 Ordenanzas Municipales de edificación o construcción. Son cambiantes, en función de los ciclos políticos y poco estables.

Esta cantidad y heterogeneidad de normativa no está redundando necesariamente en la consecución de objetivos prioritarios como la disciplina global, la protección del territorio, la transparencia, la integración y la cohesión social, la competitividad de las ciudades, la protección del medio ambiente y la biodiversidad y, sobre todo, está influyendo muy negativamente en la planificación urbanística y territorial.

- La legislación sectorial impide a los Planes territoriales y urbanísticos aportar su verdadera visión global u horizontal, exigiendo cada vez más controles autónomos, desconectados entre sí, con regulación heterogénea y en muchos casos desconocidos para el planificador.
- Sólo 9 CC.AA. disponen de algún instrumento de ordenación territorial de escala regional, que sirva de marco estratégico para la planificación urbanística. (Entre ellas, Baleares)
- La gestión urbanística es excesivamente compleja y rigidiza la puesta en práctica de los Planes urbanísticos.



El análisis lleva a la indicación de los OBJETIVOS ESTRATÉGICOS a conseguir, que nos dicen mucho acerca de cómo orientar las políticas y actuaciones en materia de territorio, urbanística y de vivienda y nos dan la pauta a seguir en el análisis de la situación y propuesta de mejora:

- Objetivo Estratégico 1: Hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo
 - Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial
 - Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.
 - Mejorar las infraestructuras verdes urbanas
- Objetivo Estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente
 - Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
 - Mejorar la calidad y la accesibilidad de los espacios públicos.
 - Impulsar la regeneración urbana.
 - Mejorar la calidad y la sostenibilidad de los edificios.
- Objetivo estratégico 3: Prevenir y reducir los efectos del cambio climático.
 - Adaptar el modelo urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.
 - Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero
- Objetivo estratégico 4: Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
 - Ahorrar energía y ser más eficientes energéticamente.
 - Optimizar y reducir el consumo de agua.
 - Fomentar el ciclo de los materiales.
 - Reducir los residuos y favorecer su reciclaje
- Objetivo estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.
 - Favorecer la ciudad de proximidad.
 - Potenciar modos de transporte sostenibles.
- Objetivo estratégico 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.
 - Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos
 - Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y capacidad.
- Objetivo estratégico 7: Impulsar y favorecer la Economía Urbana.

- Buscar la competitividad local, la generación de empleo y la dinamización de la actividad económica.
- Fomentar el turismo sostenible y de calidad.
- Objetivo estratégico 8: Garantizar el acceso a la Vivienda.
 - Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible.
 - Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables.
- Objetivo estratégico 9: Liderar y fomentar la innovación digital.
 - Favorecer la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de las ciudades inteligentes (Smart cities)
 - Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital.
- Objetivo Estratégico 10: Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.
 - Lograr un marco normativo y de planeamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore, también, la gestión.
 - Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital.

4. El Sector de la Promoción Inmobiliaria y Edificación.

4.1. El Sector y sus integrantes

La construcción y promoción inmobiliaria, actividad empresarial englobada dentro del sector de la construcción y edificación tiene un elevado peso en el PIB de la Comunidad Autónoma.

“La construcción engloba, en su sentido más amplio, toda aquella actividad orientada a la realización de obras de edificación, para uso tanto residencial como no residencial, así como de infraestructuras de ingeniería civil. Desde esta consideración, el sector de la construcción está constituido, específicamente, por las actividades dedicadas a la promoción inmobiliaria, la construcción de edificios –ya sean viviendas, oficinas, comercios, hoteles o de cualquier otra naturaleza–, la construcción especializada –como es el montaje de instalaciones eléctricas, fontanería, calefacción o aire acondicionado, así como el acabado de edificios– y las obras de ingeniería civil –carreteras, puentes, túneles, puertos, aeropuertos, etc.”

“La contribución del sector a la economía regional no deriva solo de su aportación directa a las cuentas regionales en materia de producción, valor añadido y empleo, sino también del efecto multiplicador que ejerce sobre el resto de la estructura productiva. Así mismo, la construcción resulta fundamental para la generación de nuevas infraestructuras, instalaciones y vías de comunicación necesarias para el desarrollo de cualquier actividad económica, así como de nuevos espacios artificiales destinados a la mejora de la calidad de vida de la población, tanto por lo que concierne a su residencia –a través de la edificación de complejos habitacionales–, como a la provisión de servicios públicos – escuelas, hospitales, centros administrativos, espacios de ocio y áreas verdes, entre otros.”

“La construcción genera un valor añadido bruto anual de 1.693 millones de euros, cifra con la que, una vez descontados los servicios inmobiliarios, realiza la cuarta contribución más elevada de la estructura productiva de Balears (6,2%), tras los servicios de alojamiento y restauración (18,6%), el comercio (11,7%) y los servicios sanitarios (8,3%).”

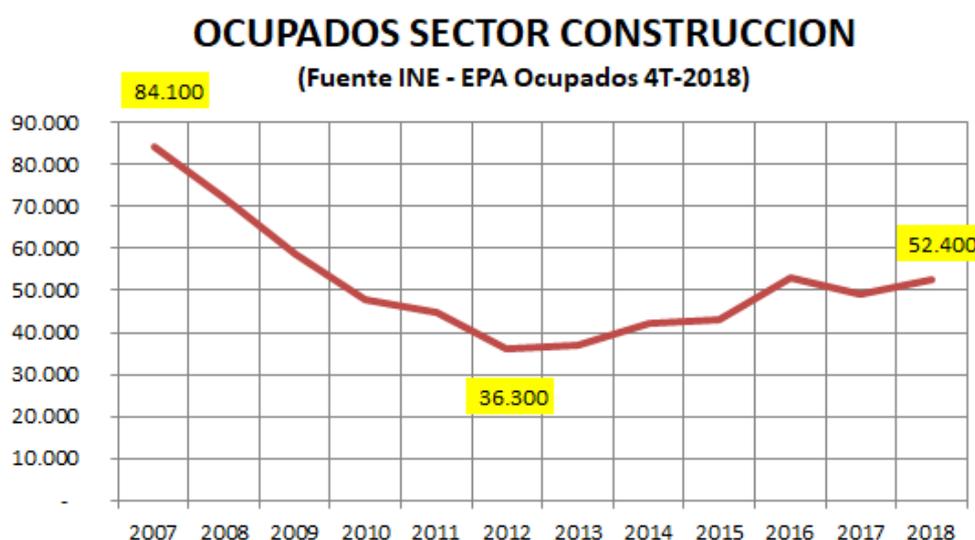
Así las cosas, la construcción aglutina en Balears un total de 16.502 empresas, las cuales representan una sexta parte del tejido empresarial del archipiélago (17,1%), una contribución nuevamente superior a la que este ámbito productivo efectúa tanto a nivel nacional (12,4%) como europeo (14,5%)”

Al mismo tiempo, el tejido empresarial de la construcción acoge, en su conjunto, a un total de 48.845 trabajadores en alta a la Seguridad Social, cifra que equivale a una décima parte del empleo regional (10,1%). De esta manera, el sector realiza, también en términos de empleo, una contribución superior en Balears que en el entorno competitivo más cercano (6,2%, España; 6,7%, UE-28). 14

FUNDACIÓN IMPULSA, Monográfico Sectorial Construcción, septiembre 2018

Entendemos que el sector de la edificación debe ser visto como un sector profesional, dedicado a la actividad industrial de crear viviendas, edificios e infraestructuras, en los que la población de las islas desarrollará su vida familiar y abrirá sus negocios. El principal producto de ese proceso industrial de transformación del suelo es la vivienda.

Como todo proceso industrial de transformación de bienes, el promotor inmobiliario adquiere la materia prima, el suelo sobre el que desarrollará la promoción, organiza y sufraga económicamente el desarrollo inmobiliario, que incluye a los técnicos de la construcción, las empresas constructoras, empresas de instalaciones, materiales de construcción, etc., hasta su puesta a disposición a los clientes finales, creando todo un entramado social y comercial a su alrededor que redundará en el empleo y el beneficio económico de muchas personas.

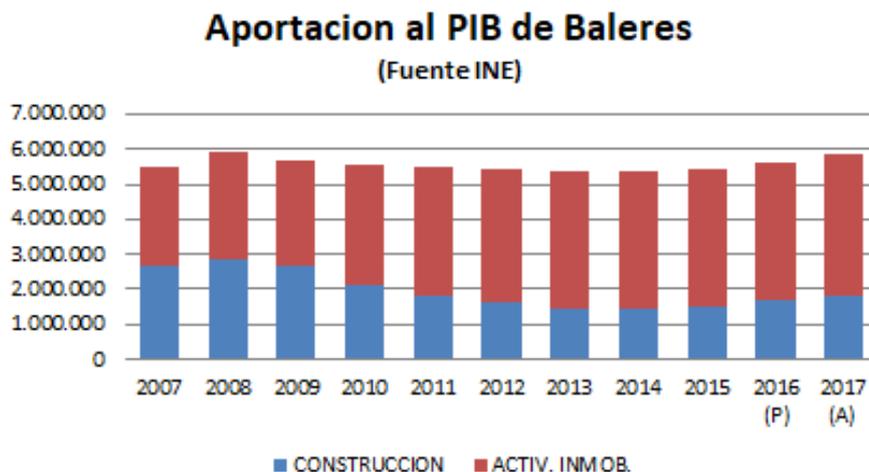


La aportación del sector al empleo en Baleares es muy importante para el correcto desarrollo y bienestar de la comunidad. Si bien estamos lejos de las cifras de 2007, el incremento desde el peor dato de la crisis ha sido de 16.100 empleados, un 44,3%.



Analizando la evolución del empleo agregado del sector (Construcción + Actividades Inmobiliarias) y sin contar el empleo directo de profesionales (Arquitectos, aparejadores, ingenieros, topógrafos, etc.) el sector supone en la actualidad un 10% del empleo total de las Islas., a finales de 2018 más de 50.000 trabajadores lo hacían de forma directa en el sector.

Es destacable que, en cuanto a la masa salarial, hemos pasado de los 1.800 millones de euros en 2007 a casi 1.200 millones de euros en 2017, si bien el salario medio en este periodo ha crecido un 19%.



Es destacable que el sector de la construcción sufrió una profunda crisis, que redujo drásticamente su aportación al PIB; sin embargo, las actividades inmobiliarias, promoción, venta (con importante incidencia de la venta de segunda mano) han repuntado rápidamente, encontrándose en la actualidad en cifras superiores a las del 2008.

La aportación al PIB ha evolucionado desde el 21.98% de 2008 hasta un 19.32% en 2017, con clara tendencia al alza.

La industria de la edificación ha salido de la crisis económica y sistémica del decenio 2007-2017 y a diferencia de lo que ocurría anteriormente, debe actuar en el mercado con riesgo del patrimonio propio y con una seria limitación de acceso a la financiación bancaria, pues esos mismos actores bancarios son hoy, las mayores inmobiliarias del país.

4.1.1. Nuevos actores en el sector.

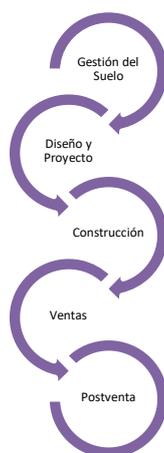
El promotor inmobiliario tradicional, arriesga su propio patrimonio en cada uno de los negocios que emprende, debiendo competir actualmente en difíciles condiciones con otros actores del mercado. Debe adquirir su materia prima al precio que marca un mercado, muy limitado en Baleares. Este es un factor diferencial con lo que ocurría antes de la crisis inmobiliaria.

Además, la estructura de producción tradicional se ha visto transformada por otros agentes, los fondos de inversión, principalmente internacionales, que aportan una forma diferente de analizar económicamente el desarrollo de suelo para su transformación en viviendas o locales

El impacto de estos nuevos agentes responde a modelos basados exclusivamente en el rendimiento económico ligado a la inversión financiera. En sus operaciones aprovechan la coyuntura actual de salida de la crisis, en la que adquirieron suelos a la SAREB (Sociedad de Gestión de Activos procedentes de la Reestructuración Bancaria) y ahora, en un escenario de despegue de la venta de viviendas, generan importantes rendimientos financieros sobre la inversión realizada.

4.1.2.La Cadena de Valor

Tal vez por parte de las personas no conocedoras del sector, no se perciba la cadena de valor que se desarrolla en el sector de la promoción inmobiliaria y se tienda a no valorar el empleo ni la riqueza, como aportación al PIB de la Comunidad Autónoma que este sector proporciona.



El sector comprende a los profesionales de la construcción, la promoción, los técnicos de la edificación y profesionales de empresas comercializadoras, además de otros profesionales y empresas que forman parte del sector auxiliar a la construcción, como son los instaladores electricistas, los servicios inmobiliarios, los instaladores de fontanería, gas, climatización, los pintores, yeseros o escayolistas, etc...

Ese sector auxiliar, que rodea a la promoción y edificación inmobiliaria, aunque de forma indirecta, también crea riqueza ligada a la actividad inicial del promotor inmobiliario y el constructor.

El análisis de esta cadena de valor y de su peso agregado en el PIB de nuestra comunidad nos llevará a estimar la importancia de tener un sector sano, preparado para ser eficaz y competitivo, cumpliendo la función esencial de suministrar a la población un elemento de primera necesidad, como es la vivienda.

Además del efecto progresivo y multiplicador sobre la economía directa de muchas familias, el promotor inmobiliario y su sector agregado son unos contribuyentes de primer orden a las arcas de la Hacienda Pública, tanto estatal, como autonómica, así como a los ayuntamientos de las islas.

4.2. La Banca

La posición de las entidades financieras es y ha sido de capital influencia para el sector, en la época expansiva, el exceso de financiación, tanto al promotor como al comprador de viviendas fue el detonante de la crisis financiera y la consiguiente burbuja inmobiliaria exceso de exposición de la Banca al sector se tradujo en inversiones de alto riesgo, realizadas con carácter mucho más especulativo y de obtención de cuota de mercado que con parámetros de riesgo adecuados, racionales y en consonancia con las necesidades reales de la población

Durante la crisis, en gran parte debido a las condiciones del rescate bancario y las exigencias de los reguladores (Banco Central Europeo y Banco de España), la banca se encerró en posiciones ultraconservadoras y enfocadas básicamente al saneamiento de sus balances y la viabilidad de las entidades.

En la salida de la crisis, posiciones excesivamente prudentes, obligan a la fuerte inversión del promotor (básicamente en la compra de suelo sin apoyo financiero), lo cual provoca, la entrada de otros actores (financiación privada, fondos internaciones especulativos), el encarecimiento de las financiaciones y como consecuencia de ello del producto final, las viviendas.

Pero lo más grave, son las restricciones en la financiación a los compradores finales. Acorde con el principio de acción – reacción, lo que antes era facilidad en las concesiones de hipotecas, criterios laxos y flexibles, se ha convertido en dureza, exigencia de garantías excepcionales y restricción a la financiación, que se convierte en solo accesible para rentas elevadas.

Es preciso modernizar este sistema, adaptarlo a las necesidades de la población, y, sin entrar en zonas de riesgo, ampliar las posibilidades de acceso a la financiación por los nuevos adquirentes (jóvenes, primer acceso a vivienda, clase media, etc.)

Las exigencias y normativas de los reguladores dificultan la generación de nuevos productos hipotecarios, pero hay múltiples ejemplos, en Europa, de hipotecas con amortizaciones a largo plazo que amplían las posibilidades de obtener financiación para la población.

Es de destacar la posición de parte de la banca en general y de la Sareb en particular, en cuanto a la falta de sensibilización respecto al problema de la vivienda digna y asequible; los criterios de venta de los activos de los que disponen, carecen, en general, de cualquier componente social o de implicación con la comunidad en la resolución del problema de vivienda, son puramente economicistas y de rendimiento de la inversión, cuando ha sido la sociedad quien ha pagado o pagará, el rescate de la banca.

4.3. La Administración

La Administración cumple una doble función, por una parte, los políticos deben legislar para controlar y facilitar un urbanismo correcto y consecuente con las necesidades de

los ciudadanos, pero además la Administración tiene el deber de gestionar correctamente el desarrollo de esa legislación.

En los últimos años, venimos observando que la Administración está más en una labor de vigilancia extrema y exhaustiva de las regulaciones, casi una persecución de los integrantes del sector, junto con una ineficiencia gravísima en la gestión y tramitación.

Es sobradamente conocido el gran retraso existente en la tramitación de simples licencias de obras por parte de muchos de los municipios de Baleares, y no solo el retraso, sino la aplicación más que estricta de criterios interpretativos de la legislación, que no aportan nada a la mejora del urbanismo y la vivienda, causando una tremenda inseguridad jurídica e incertidumbre en los inversores.

Un gran factor de influencia en el precio de la Materia Prima (Suelo) es la gestión de este, en Baleares hay suelo urbano disponible. Según el informe de la Consellería de Territori, Energía i Mobilitat, en el año 2015 existía en Baleares suelo vacante potencial para 364.505 habitantes (144.460 viviendas), de las cuales un 80% correspondían a suelo residencial no unifamiliar (292.450 habitantes).

La distribución de este suelo vacante es muy irregular, con una notable escasez en los principales núcleos de población.

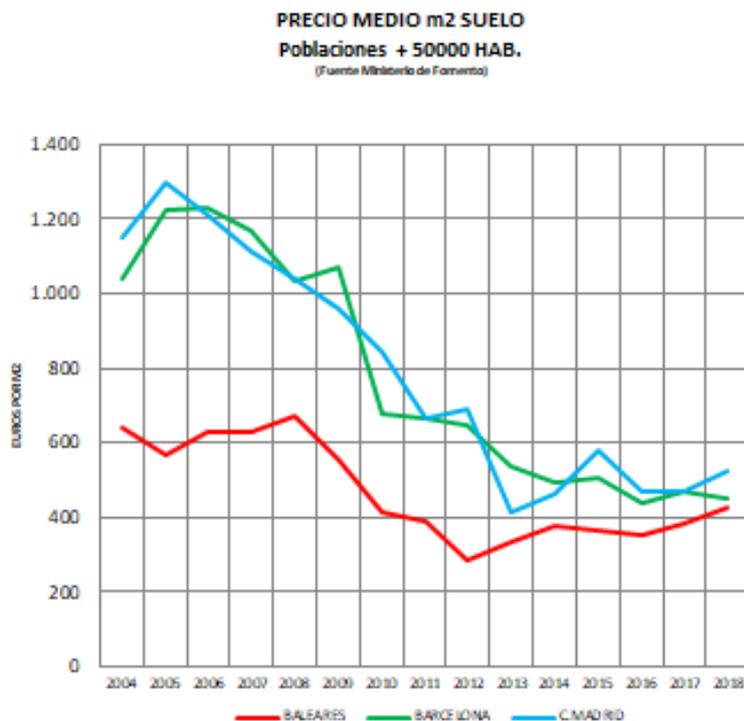
Municipio	Capacidad viviendas en todos los suelos vacantes	Capacidad en solares urbanos
Ibiza	4.244	2.681
Maó	1.741	905
Ciudadela	4.291	1.239
Alcudia	2.415	1.532
Calviá	2.999	2.392
Palma	29.943	11.594

El problema viene dado porque la gestión y tramitación de los solares urbanos es lenta, el desarrollo urbanístico de los suelos vacantes es terriblemente lento y complejo.

La escasez, junto a la deficiente gestión afecta directamente a los precios del suelo; aquel que es relativamente sencillo de tramitar incrementa notablemente su valor en el mercado; nadie desea iniciar tramitaciones costosas y farragosas sin fecha probable de llegar a buen término.

5. El suelo. La materia Prima.

Uno de los principales problemas que encuentra hoy el sector, a la hora de plantearse un desarrollo inmobiliario es el precio de su materia prima. Actualmente el peso del precio del suelo, sobre el precio total de una vivienda, está en torno al 25%-30% y está creciendo de forma exponencial; el precio del suelo es el principal factor que afecta al precio final de la vivienda.



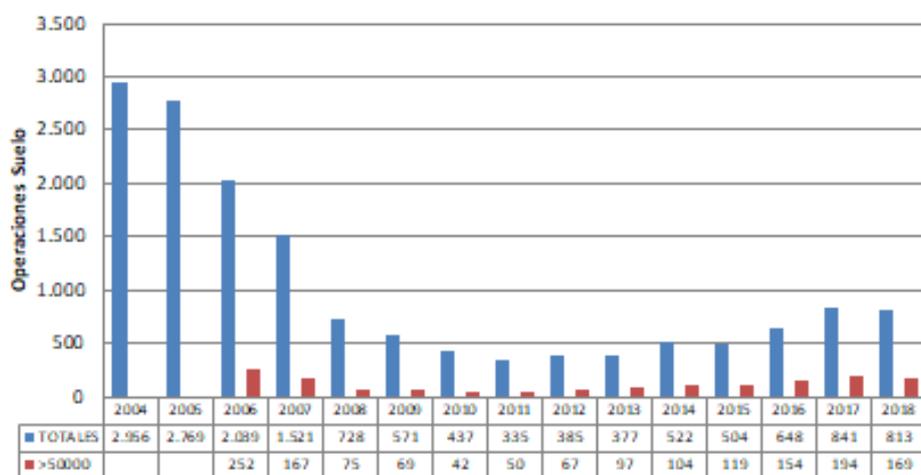
Se puede apreciar, que, después de una época precrisis tremendamente expansiva, **donde** el precio de suelo llegó a valores de hasta 672 €/m²., en Baleares, sufrió una importante caída hasta los 282 €/m²., incrementándose de nuevo hasta los 422 €/m². de 2018.

Es destacable que la evolución en otras zonas (Comunidad de Madrid y provincia de Barcelona), con rentas disponibles mayores que en Baleares, el comportamiento del precio del suelo sufrió una caída mucho más pronunciada, pero los incrementos desde 2013 hasta 2018 han sido más moderados que en Baleares, nuestra conclusión es clara, la escasez de suelo en Baleares afecta directamente al precio de la vivienda.

Por otra parte, esta escasez se aprecia en el bajo nivel de transacciones, de las 252 transacciones anuales de 2004, pasando por las 42 de 2010, llegamos a unos incrementos que llegan hasta las 124 transacciones de 2018, número claramente escaso para una correcta dinamización del sector.

TRANSACCIONES SUELO EN BALEARES

(Fuente Ministerio de Fomento)



El segundo factor que afecta al precio del suelo es su gestión. En Baleares hay suelo urbano disponible, pero la mala planificación y calificación de este, la obsolescencia de los planeamientos urbanísticos y la tremenda dificultad en la gestión de su transformación hace que dispongamos de suelos no aprovechables para su utilización.

En los principales núcleos de población, hay un gran número de Unidades de Actuación en suelo urbano. Este modelo urbanístico es el medio por el cual la Administración califica una zona de la ciudad con el fin de completar la trama urbana, dotar de equipamientos los barrios o mejorar los existentes. El promotor (que primero debe adquirir el suelo) desarrolla, normalmente a su costa, las infraestructuras de urbanización necesarias, cede los viales, parques o suelo para equipamientos y obtiene una porción de suelo edificable a cambio de ello. La Administración, marca un periodo temporal para su desarrollo. (Plan de Etapas)

Como ejemplo, en Palma, hay 190 Unidades de Ejecución en el PGOU vigente (Plan 1998, revisado 2006), esto significa una superficie de suelo de 3,6 millones de m² con destino a cesión obligatoria de zonas verdes, equipamientos y viales y una capacidad de edificación de 18.473 viviendas.

En el último informe disponible del Ayuntamiento de Palma, se cita: *“Las UE incluidas en los ámbitos a desarrollar lo han hecho mayoritariamente por el sistema de compensación... no obstante cada ámbito ha necesitado plazos diferentes para realizar una misma tramitación”*.

“En los ámbitos de gestión sobre los que se ha podido acceder a suficientes datos de fecha, más de un 73% de los mismos se han desarrollado en un periodo máximo de 6 años desde la aprobación de sus correspondientes proyectos de compensación y de urbanización. Un porcentaje sensiblemente inferior ha necesitado hasta 10 o 12 años. Más allá de estos plazos puede estimarse que el retraso se debe a circunstancias de carácter excepcional” (SIC)

Pues, bien, independientemente de los plazos de tramitación, a día de hoy están pendientes de desarrollo aproximadamente un 30% de las U.E previstas, esto significa el

bloqueo de unas 2.700 viviendas, que no se ejecutan, bien por los plazos de tramitación que retraen al promotor, o bien, en la mayoría de los casos, por la imposibilidad económica de desarrollar la U.E. ya que no existe en ellas, un equilibrio entre las cesiones obligatorias, las obras a realizar, y la edificabilidad que se obtiene a cambio.

Por una parte, conectando con nuestra idea de la ciudad compacta y vertical, debemos pedir que, dado el nivel del precio del suelo y su escasez, hagamos un uso óptimo del mismo, considerándolo como lo que es: un recurso escaso. De ahí, que cobren sentido las propuestas de analizar las alturas máximas en los núcleos urbanos, los índices de intensidad residencias, el hacer uso de estudios de detalle, o Adaptaciones de los Planes Generales y Normas Subsidiarias para homogeneizar alturas y, adaptarnos a unos escenarios presentes y futuros de altos precios de suelo. Las poblaciones de Baleares son de las ciudades de España con más medianeras vistas, los sucesivos cambios de políticas y normas han generado la ciudad de diversas alturas, un constructo que afea nuestras ciudades.

Señalar como claro ejemplo de la ineficiencia de la Administración en la gestión del suelo, la falta de aprovechamiento de una zona en Palma destinada a vivienda económica y accesible. Los antiguos cuarteles de Son Busquets, tienen un convenio aprobado entre el Ayuntamiento de Palma y Defensa desde 1998, con un PERI (Plan Especial de Reforma Interior) iniciado en 2006. Desde entonces y a fecha de hoy, aún sigue sin desarrollarse los instrumentos necesarios para la puesta a disposición de la población de un suelo esencial para obtener vivienda asequible en Palma. Es decir 20 años con distintas administraciones y gobierno nos han sido capaces de desarrollar convenientemente esta área.

5.1. Los Propietarios del suelo

El nivel de especulación al que se somete el precio del suelo, como bien escaso en manos de pocos propietarios, es de tal entidad en nuestra Comunidad Autónoma, que incluso la Sociedad de Gestión de Activos procedentes de reestructuración bancaria (SAREB) ha procedido a incrementar precios y limitar la puesta en el mercado de activos, para obtener mayor rendimiento económico con la venta de sus propiedades.

Si en Baleares hemos podido constatar esta actitud en una empresa que adquirió activos con dinero público, no podemos esperar que los actuales propietarios de suelo actúen de otra forma.

Gran parte del suelo está en poder de grupos familiares o empresariales, no necesariamente ligados al sector, que no precisan de su venta o realización a corto plazo para solventar sus necesidades económicas; lo complicado de su gestión, y el componente especulativo hacen que estos grupos, mantengan sus posiciones en suelo sin excesiva premura para su puesta a disposición del mercado. Más bien, su estrategia se basa en esperar el momento más propicio para su venta y optimizar los beneficios.

5.2. La Administración como propietario

Por otro lado, hay otro gran tenedor de suelo urbano que tiene la posibilidad de intervenir en el mercado de forma disruptiva. Ese actor, es la propia administración, que tiene la posibilidad de intervenir como un propietario que pone en el mercado el suelo con fórmulas no especulativas y creativas, actuando e influyendo como elemento moderador y de mejora de la competencia.

Desde finales de los años 90 del siglo pasado hasta mediados del año 2007, la Administración obtuvo toda una serie de suelos urbanos por medio de cesiones obligatorias y gratuitas para su destino a viviendas de protección oficial y equipamientos. Estas bolsas de suelo municipal bien gestionadas son una reserva de suelos urbanos a desarrollar, que conceden toda una serie de oportunidades para la promoción de viviendas, ya sea en régimen de alquiler o de propiedad. Ese es un patrimonio del suelo que puede ser objeto de rápido y fácil desarrollo, mediante colaboraciones público-privadas. La capacidad de proceder a poner en el mercado esos suelos, sin tener que desprenderse de su propiedad pública es también un incentivo. La cesión de derechos de superficie, vuelo y edificación en el subsuelo abre un amplio abanico de posibilidades de colaboración que servirían para poner el mercado vivienda digna y a precio asequible. Se crearía un parque de vivienda en alquiler sobre suelo público que podría ser gestionado y financiado de forma privada para su desarrollo y explotación.

Ahondando más en este modelo, debemos señalar que existe otra bolsa de suelo en manos de las administraciones, ya sean locales o autonómicas, e incluso estatales que puede ser aprovechada. En todos los Planes Generales de Ordenación Urbana o Normas Subsidiarias, existe una reserva de equipamientos que llevan años sin desarrollar ni ejecutar. La necesidad que dio lugar a plantearse la inclusión en planeamiento de éstos puede que ya no esté en vigor. Es esencial que la Administración vuelva a valorar todos y cada uno de los equipamientos en función de las necesidades actuales y futuras de la población

Son suelos en los que podrían plantearse modificaciones, reducciones o cambios de uso, siempre con la previsión de la edificación de vivienda protegida sobre los equipamientos si fueran compatibles.

Abogando por una transformación creativa de estos suelos, existe la posibilidad de desarrollar el equipamiento y agotar la edificabilidad mediante derechos de superficie o de vuelo que impliquen que, a cambio de la construcción y cesión gratuita del equipamiento previsto, un promotor privado pueda construir sobre rasante y bajo rasante, de tal forma que viviendas y aparcamientos compartan suelo con el equipamiento.

En el fondo, planteamos un aprovechamiento racional de un bien escaso, que además está en manos de la administración, que no implica consumo de más territorio, sino el desarrollo de figuras jurídicas que ya están estudiadas y probadas.

La colaboración público-privada con un promotor/gestor/administrador de la promoción y de su explotación, desde la fase de diseño hasta el momento en que finalicen los

periodos de arrendamiento y cesión es una solución novedosa que, deja en mano de la administración, el estudiar, analizar y desarrollar la mejor de las opciones en cada caso, con un impacto positivo y directo sobre el suelo disponible. Incluso, en algunos casos, dado que la administración puede enajenar si lo cree conveniente algunos de esos suelos en el mercado, aparece todo un abanico de posibilidades de reutilizar el mismo suelo público durante varios ciclos productivos.

6. Sistema Legislativo

Nuestro sistema legislativo territorial y urbanístico es un despropósito. La seguridad jurídica y la claridad que debe presidir la norma aplicable en un estado social, democrático y de derecho se encuentran ausentes.

La actual maraña legislativa, que la cultura de los parches rápidos para solucionar problemas del día a día ha creado, tiene sus consecuencias directas y evidentes en los administrados. La solución técnica, debe ir acompañada de una simplificación administrativa que, sin duda, será favorablemente acogida por las propias administraciones, los actores sociales y los ciudadanos, que deben interactuar con la normativa.

Como ejemplo de mala política planificadora en materia de urbanismo, baste señalar un dato: en el año 2018, el Govern de les Illes Balears se ha visto obligado a aprobar una partida extraordinaria de presupuesto para cubrir las desclasificaciones de suelo que se iniciaron hace una década. El importe para cubrir las indemnizaciones generadas es de 143 millones, que pueden llegar a 230 millones de euros con sentencias pendientes e intereses. El presupuesto anual del IBAVI para la gestión de vivienda pública para el año 2019 es de 60 millones de Euros. Una correcta planificación urbanística nos habría permitido dotar de 14 millones de Euros extra al IBAVI en los últimos 10 años.

Dentro de la necesidad de revisión normativa, debemos indicar que gran parte de la legislación de desarrollo posterior a la Ley de Ordenación del Territorio fue dictada sobre unas expectativas de población que no siempre han sido actualizadas. La no actualización de los verdaderos parámetros de población hace que las normas estén separadas de las necesidades reales de vivienda que genera el incremento de población.

La legislación es uno de los puntos que puede tener más influencia en el futuro desarrollo de soluciones de vivienda y que ha sido objeto de enormes y continuos cambios que minan una de sus principales características, como es la seguridad jurídica. El trabajar en esta línea va a requerir un cambio completo de planteamiento y el alcanzar acuerdos a largo plazo y estables.

6.1. Definir el Modelo

Probablemente, el primer trabajo importante que se hace necesario, es una definición de modelo de urbanismo y desarrollo de política de vivienda alejado de clichés, ideas preconcebidas y prejuicios. Muchas veces, le parece al sector profesional, que los múltiples cambios que se sufren en la normativa aplicable viven alimentados de una ideología política cambiante, según la sensibilidad del gobierno que sale de las urnas, pero carente de planificación y modelo de desarrollo.

Es evidente que, sin un modelo claro y estable de desarrollo urbanístico, una política de vivienda pensada a largo plazo y una planificación de los recursos administrativos necesarios para el desarrollo de estas políticas, no alcanzaremos nunca la definición de un modelo estable, que permita el desarrollo de una agenda coordinada de desarrollo urbanístico en las islas.

El sector profesional poco puede hacer ante la actual situación, excepto denunciar el cortoplacismo y la aplicación de parches legislativos que no solucionan los problemas, bien porque crean mayor confusión y burocracia, o bien porque ese aumento de trámites, burocracia y fiscalización, sin organización, acaban perjudicando a todos los administrados.

Invitamos a los políticos, de todos los partidos, para que con un amplio consenso definan un modelo de desarrollo urbanístico y de planificación de necesidades de viviendas e infraestructuras, que sea objeto de un pacto autonómico y que pueda proporcionarnos estabilidad y un marco legislativo ordenado y racional.

6.2. Legislación

En los últimos años hemos visto como los diferentes cambios de gobierno, fueran de la ideología política que fueran, generaban una enorme verborrea legislativa que nos dejaba con dos Leyes del Suelo diferentes, con la modificación, en muchos de sus extremos de la normativa de desarrollo del sector de la edificación y, finalmente con un marmágnum azuzado por la ideología y prejuicio político de cada gobierno, sin atender ni consensuar con el sector que vive el día a día de esa legislación, las normas que se aplicaban.

Como muestra de lo acaecido proponemos la consulta de los códigos urbanísticos de la colección del Boletín Oficial del Estado, donde puede verse que nuestro código urbanístico es de los mayores de España.

Baste de forma ilustrativa recoger un cuadro resumen de la normativa con rango legal aplicable a la Comunidad Autónoma, viendo el cuadro que se recoge a continuación.

NORMAS DE RANGO LEGAL

- § 2. Ley 9/1990, de 20 de junio, de atribución de competencias a los Consejos Insulares en materia de Urbanismo y Habitabilidad
- § 3. Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Islas Baleares
- § 4. Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares
- § 5. Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias
- § 6. Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial
- § 7. Ley 2/2001, de 7 de marzo, de Atribución de Competencias a los Consejos Insulares en Materia de Ordenación del Territorio
- § 8. Ley 4/2008, de 14 de mayo, de medidas urgentes para un desarrollo territorial sostenible en las Illes Balears
- § 9. Ley 5/2008, de 14 de mayo, de actuaciones urgentes destinadas a la obtención de suelo para viviendas de protección pública
- § 10. Ley 2/2009, de 19 de marzo, de rehabilitación y mejora de barrios de los municipios de las Illes Balears
- § 11. Ley 10/2010, de 27 de julio, de medidas urgentes relativas a determinadas infraestructuras y equipamientos de interés general en materia de ordenación territorial, urbanismo y de impulso a la inversión
- § 12. Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears
- § 13. Decreto-ley 1/2018, de 19 de enero, de medidas urgentes para la mejora y/o la ampliación de la red de equipamientos públicos de usos educativos, sanitarios o sociales de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares

A este compendio de normas legales aún hay que añadir 6 normas de rango reglamentario y otra normativa dispersa municipal o dimanada de los Consells Insulares. Así como otras disposiciones de materia no directamente relacionada con el urbanismo o la construcción que introducen provisiones que afectan a nuestro sector, como las normativas turísticas y agrarias, que también han sufrido un maremágnum legislativo en años recientes en nuestras islas.

NORMAS DE RANGO REGLAMENTARIO

- § 14. Decreto 38/1987, de 4 de junio, sobre la recepción de urbanizaciones por parte de los Ayuntamientos
- § 15. Decreto 72/1994, de 26 de mayo, por el que se regula la formulación, tramitación y aprobación de los Planes o Normas de Ordenación del Litoral
- § 16. Decreto 2/1996, de 16 de enero, sobre regulación de las capacidades de población en los instrumentos de planeamiento general y sectorial
- § 17. Decreto 13/2001, de 2 de febrero, de organización y funcionamiento de la Comisión de Coordinación de Política Territorial
- § 18. Reglamento general de la Ley 2/2014, de 25 de marzo, de ordenación y uso del suelo, para la isla de Mallorca
- § 19. Decreto 17/2017, de 21 de abril, por el que se fijan los principios generales de exoneración de las condiciones urbanísticas de las edificaciones y las instalaciones agrarias y complementarias en explotaciones agrarias en el ámbito de las Illes Balears.

Una de las normas esenciales para el urbanismo y la vivienda en Baleares fue la LOUS (Ley de Ordenación y uso del Suelo), esta norma legal vino a sustituir a la legislación Estatal; anteriormente nos regíamos en los aspectos principales por el Real Decreto 1346/1976 – (texto refundido de la Ley sobre régimen de suelo y ordenación urbana); desde nuestra autonomía se comenzó a legislar en aspectos diversos paralelos a esta ley fundamental, citamos la exposición de motivos de la Ley 2/2014 de Ordenación y uso de Suelo :

“Fruto de este despliegue competencial, en el transcurso de los años se fueron aprobando normas con el fin de configurar un régimen jurídico de ordenación territorial y urbanístico propio de las Illes Balears. A pesar de todo, muchas de estas normas tenían una vertiente medioambiental o manifestaban preocupación por aspectos concretos. Son buenos ejemplos del primer grupo la Ley 1/1984, de 14 de marzo, de ordenación y protección de áreas naturales de interés especial, en el marco de la cual se dictaron otras normas de rango legal de protección de espacios, o la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Illes Balears. Del segundo grupo de normas podemos destacar la Ley 8/1988, de 1 de junio, de edificios e instalaciones fuera de ordenación; la Ley 12/1988, de 17 de noviembre, de campos de golf; la Ley 10/1989, de 2 de noviembre, de sustitución de planeamiento urbanístico municipal; o la Ley 1/1994, de 23 de marzo, sobre condiciones para la reconstrucción en suelo no urbanizable de edificios e instalaciones afectadas por obras públicas o declaradas de utilidad pública y ejecutadas por el sistema de expropiación forzosa.

Aparte de estas normas, cabe mencionar especialmente dos leyes que sí van más allá de una regulación puntual y que abarcan ámbitos regulatorios más importantes: la Ley 10/1990, de 23 de octubre, de disciplina urbanística, y la Ley 6/1997, de 8 de julio, del suelo rústico de las Illes Balears. Este marco normativo se mantiene casi intacto hasta la aprobación de la Ley 4/2008, de 14 de mayo, de medidas urgentes para un desarrollo territorial sostenible en las Illes Balears, que fija un mínimo régimen jurídico en cuanto a las clases de suelo, regulación que ha sido sustituida por la reciente Ley 7/2012, de 13 de junio, de medidas urgentes para el desarrollo urbanístico sostenible.”

Pues bien, después de este despliegue normativo, con al menos 10 normas con rango de Ley, desarrolladas con sus correspondientes reglamentos, el 25 de marzo de 2014 se aprueba finalmente, un texto que pretendía ser un compendio de normativa que establecía los principios básicos del ordenamiento y gestión urbanística. Su Reglamento, para la Isla de Mallorca, se aprobó con fecha 30 de mayo de 2015.

Este desarrollo obliga a todos a la adaptación a la nueva norma, con un despliegue que va desde los Ayuntamientos en la adaptación de sus Planes Generales o Normas Subsidiarias al resto del sector, arquitectos, aparejadores, promotores, constructores, etc.

El 29 de diciembre de 2017, se aprueba la ley 2/2017 de urbanismo de les Illes Balears (LUIB), que deroga, entre otras, la Ley 2/2014 de Ordenación y uso de Suelo. Es decir, tan solo algo más de tres años de vigencia (2 años y medio para su Reglamento) se vuelve a cambiar la norma básica que rige el urbanismo en Baleares. La pregunta obligada que nos hacemos es que ocurrirá en las próximas elecciones, ¿pasaremos cuatro años más deshaciendo lo que se ha venido desarrollando en los últimos cuatro? Los desconocemos, aunque nos tememos que puede ocurrir.

Lo que necesita el sector, no es diferente de lo que reclamaría cualquier otro sector productivo de nuestra Comunidad Autónoma, un marco normativo estable, que dé una razonable seguridad jurídica y que sea fiable, en el sentido de ser prolongado en el tiempo.

El desarrollo de todo sector empresarial necesita de este confort jurídico, que es lo que normaliza el riesgo inversor. Además, debe ser eficiente en su diseño, reduciendo los tiempos de espera innecesarios, la petición de informes vacíos y sin sentido o acotar el tiempo de resolución administrativa.

Conviene traer a colación ahora, sobre la complejidad, enmarañamiento y los diferentes niveles legales y administrativos, mencionar un caso real de normativa aplicable para cambiar una cubierta en el municipio de Valldemossa.

Cambio de cubierta en el municipio de Valldemossa
Ley 1/1991, de Espacios Naturales de las Islas Baleares.
Ley 6/1997 de Suelo Rústico de las Islas Baleares.
Ley 11/2006 de evaluación de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas de las Islas Baleares.
Ley 4/2008 de medidas urgentes para el desarrollo sostenible en las Islas Baleares.
Ley 12/2014 de 16 de diciembre, agraria de las Illes Baleares.
Decreto Ley 1/2016 de medidas urgentes en materia urbanística.
Decreto Ley 2/2016 de modificación del Decreto Ley 1/2016 de medidas urgentes en materia urbanística.
Decreto 19/2007 de 16 de marzo por el que se aprueba el plan de ordenación de recursos naturales de la Serra de Tramuntana.
Normas de ordenación del plan territorial insular de Mallorca.
Normas subsidiarias del planeamiento del municipio de Valldemossa.
Catálogo municipal de elementos y espacios protegidos de Valldemossa.
Plan especial de protección del Lloc històric de les possessions de l'Arxiduc Lluís Salvador.

Este ejemplo, en cuadro adjunto debería llamarnos la atención y hacernos reflexionar sobre el punto absurdo que hemos alcanzado en estas cuestiones. En este capítulo queremos llamar la atención sobre la enfermedad, no sólo sobre los síntomas. Lo que hemos comentado hasta ahora es fruto de una incontinencia legislativa, teñida de color político, pero en realidad tiene finalmente un efecto pernicioso en el día a día del ciudadano y del empresario de estas islas.

La peligrosa discrecionalidad administrativa, representada por la multitud de interpretaciones normativas que se hacen desde cada uno de los servicios técnicos y jurídicos de urbanismo de los Ayuntamientos de las islas, es el reflejo exterior de una problemática extendida en todo nuestro tejido administrativo. Si a ello añadimos el problema de lograr un rápido acceso a la tutela judicial, nos encontraremos un caldo de cultivo ideal para muchos de los problemas que hemos identificado en la introducción de este documento.

Contra esos problemas, debemos abogar por una simplificación administrativa radical. Necesitamos una norma marco para el desarrollo y adaptación de los Planes Generales de todos los municipios de las islas, y necesitamos dotar a los Ayuntamientos, probablemente a través de las administraciones locales de mayor entidad como son los Consells Insulars o a través de las Mancomunidades, de los medios, tanto personales como

técnicos necesarios, para salir del círculo vicioso que supone la siempre inacabada adaptación a las nuevas normas urbanísticas. La realidad es la falta de adaptación de una gran mayoría de normas municipales, no ya, a la última norma dictada, sino en algunos casos a normativa que ya consideramos que debería estar en revisión.

Por otra parte, debemos revisar conceptos urbanísticos que o bien han quedado desfasados o bien su configuración tiene más de 20 años a sus espaldas, debiendo actualizar criterios en asuntos tan relevantes como el índice de intensidad de uso, análisis de las alturas en los centros urbanos consolidados y las distintas posibilidades de cambio de uso de inmuebles. En el fondo, necesitamos una adaptación a los tiempos actuales.

Mención especial y aparte, merece el tratamiento de los promotores como grandes tenedores de vivienda, un aspecto totalmente absurdo de la más reciente normativa autonómica. Con independencia del análisis de la intromisión que supone la intervención de la administración en el uso y arrendamiento forzoso, el promotor inmobiliario no especula ni retiene propiedades para dejarlas fuera del mercado. El simple hecho de incluirlos en este grupo implica un desconocimiento total del funcionamiento del sector y de la realidad que viven nuestras islas.

6.3. Administración y Gestión

Reducir el impacto en la tramitación de expedientes administrativos es también fundamental. El sector de la edificación es terriblemente sensible al efecto temporal. Todo el mundo que se dedique a una actividad económica entiende que la aplicación de una inversión de capital para obtener un rendimiento varía de forma muy notable, si se le aplica un factor tiempo al desarrollo de ese producto.

Los planes de viabilidad de las empresas promotoras son los instrumentos de planificación sobre los que se desarrollará todo el proyecto del inmueble, desde la compra del suelo hasta el momento de atender a los clientes mediante un servicio postventa. La variable de tiempo transforma, de forma muy sensible, las variables de costes y factores de inversión. Los retrasos encarecen el producto final, es decir, la vivienda

De esta forma hoy, las Administraciones Públicas no son conscientes del relevante impacto que su actuación tiene sobre el diseño del producto y las consecuencias económicas de las trabas administrativas en que el sector vive permanentemente, siempre por una doble vía, la primera es la falta de seguridad jurídica y la segunda, el retraso en la tramitación de los expedientes.

Entiéndase y compárese, el impacto que la intervención de la administración tiene en otros sectores industriales frente al de la promoción inmobiliaria. El tiempo medio de desarrollo de suelos urbanizables supera ya con creces los 5 años de tramitación, la obtención de licencia de obras, en los principales ayuntamientos de las islas, supera el plazo de 1 año.

El poco suelo urbanizable que puede desarrollarse, de acuerdo, a la normativa existente, no puede tener un periodo de transformación superior a 5 años, con una tramitación administrativa que incluye, a todos los niveles de la administración de la Comunidad

Autónoma e incluso informes de organismos nacionales, dándose además la circunstancia de que algunos de esos informes tardan meses en llegar y en muchas ocasiones, no añaden valor alguno a la tramitación.

Ya se han apuntado dos posibles soluciones, cuyo desarrollo legal e incorporación en la normativa refundida que sería deseable que se llevara a cabo, podrían tener un efecto positivo:

- La primera es la reducción de trabas y pasos administrativos necesarios, la simplificación legal y administrativa. Como alternativa, los Planes Generales y Normas Subsidiarias deberían incluir las necesidades y regulaciones de los organismos supramunicipales evitando, por tanto, la necesidad de obtener autorización caso por caso, con los retrasos que ello lleva implícito.
- La segunda es la implantación del silencio positivo, como regla general, lo que va ligado a la generalización de las declaraciones responsables, eso sí, teniendo en cuenta, un endurecimiento del régimen sancionador para aquéllos que emitan las declaraciones siendo falsas o, incluso, para aquéllos que se hayan beneficiado de esas declaraciones responsables no respaldadas por la legalidad.

Lo anterior debe, idealmente, ir acompañado de una reorganización fiscal que sea progresiva en el ámbito de tasas y precios públicos ligados a la promoción inmobiliaria.

Otra necesidad que en años recientes se ha hecho evidente a todos los que actúan en este sector es la necesidad de dotar a los Ayuntamientos de mayores capacidades de gestión. La aprobación de nueva normativa a nivel de CCAA o insular, así como la tramitación de las actualizaciones de planeamientos municipales chocan con la imposibilidad material de los Ayuntamientos de hacer frente con sus departamentos locales de Urbanismo a las actualizaciones normativas. Este es un problema de sobra conocido en la Administración y en el Sector.

Proponemos como solución a esta situación, la creación de diversas oficinas de servicios urbanísticos mancomunados que den cobertura por comarcas, aliviando el coste económico y de personal o medios materiales a los Ayuntamientos, además de que esta solución de las Mancomunidades de Servicios dotaría de uniformidad en la aplicación e interpretación de criterios y nos daría un marco de referencia coordinado.

Es de capital importancia que la Administración se plantee, la eficiencia tanto en medios materiales y personales, como en la uniformidad de los instrumentos de planeamiento que supondría la creación de estas mancomunidades. Que además deberían apostar por la implementación real de la Administración Digital y la ventanilla única.

No podemos permitirnos estar hablando de una revisión de un Plan Territorial Insular al que la gran mayoría de Ayuntamientos aún no se han adaptado.

6.4. Impuestos

Es importante analizar dos aspectos de la Promoción Inmobiliaria, por una parte, la importante aportación por vía de impuestos a las arcas públicas y por otra, la incidencia que tiene el tratamiento fiscal de la vivienda sobre el precio final de la misma.

En el cuadro adjunto puede verse el despliegue impositivo para un piso ejemplo de 85 m2 y 90.000 Euros de coste de construcción, que debiera ser digno y asequible.

El promotor soporta durante el periodo de desarrollo toda la carga impositiva, repercutiendo el IVA en la venta del producto final.

Una vivienda como esta, genera un total en impuestos, tasas y cánones de 46.724 euros, un 23,19 % directo que afecta a los costes y por tanto al precio de venta, pero a su vez contribuye a las arcas estatales, municipales y autonómicas.

Estudio sobre costes y fiscalidad de una vivienda de 85 m2 construidos en el municipio de Palma				
IMPUESTOS Y TASAS				
	Importes de Calculo	AUTONOMICOS	LOCALES	ESTATALES
Coste del Suelo	45.000	4.500		
Costes Construcción	90.000			
Otros costes Promocion	44.933	9.306	7.367	
IVA compraventa				20.153
Impuesto sociedades				5.398
Costes Totales	179.933	13.806	7.367	25.551
	Precio Final	201.525	Coste Impositivo	46.724
	Precio + IVA	221.678	% Del PVP	23,19%

Como anexo 1 a este documento puede verse un desglose detallado por conceptos.

Por lo tanto, el sector es un claro aportador a las arcas públicas.

Debe quedar claro también como reverso de la misma moneda que, si se desea de verdad establecer una política de vivienda digna y asequible, se han de revisar los impuestos en todos sus ámbitos; no es socialmente comprensible que se paguen los mismos porcentajes y tasas para edificar villas de lujo, que para viviendas que debieran ser para el residente medio. El principio de progresividad debería ampliarse para atender también la finalidad de la vivienda.

Imaginemos un escenario en el que, para algún tipo de vivienda específico, incorporáramos una fiscalidad reducida y personalizada.

En el cuadro inferior puede verse un ejemplo de su importante impacto si, para casos concretos, moderáramos los tipos de la Hacienda Autonómica y Local, en el mismo ejemplo que exponíamos anteriormente, habría un ahorro en impuestos muy importante. Si además la Hacienda Pública aceptara la aplicación de un IVA del tipo super-reducido del 4% a las transmisiones de viviendas “dignas y asequibles”, el ahorro alcanzaría más de 20.000 Euros.

Concepto Fiscal	Fiscalidad Actual	Reducción Local y Autonómica	Reducción Estatal (IVA)	Nueva Fiscalidad / Ahorro
ITP Suelo	10,00%	3,00%		3.150,00
Tasas Licencias	2,60%	1,00%		1.443,00
Impuesto Constricciones (ICIO)	4,00%	2,00%		1.800,00
AJD	1,20%	0,50%		5.390,00
IVA compraventa	10,00%		4%	12.478,53
PRECIO DE VENTA	201.525			191.849
IVA	20.153			7.674
TOTAL	221.678			199.523
AHORRO				22.154

El producto final sería 22.154 Euros más económico, un importante de ahorro para el comprador final, lo cual es tremendamente importante, más cuando las entidades financieras financian al comprador un 80% del precio de venta sin impuestos.

Se hace necesaria la sensibilización de la Administración en los criterios fiscales y moderar su ansia impositiva a aplicar a la vivienda digna y asequible.

7. La Vivienda

Se entenderá ahora la preocupación que genera, entre los actores del sector, la situación que se está creando.

En los próximos años nos enfrentaremos a un problema de acceso a la vivienda que requerirá un esfuerzo de comprensión de los partidos políticos y la Administración para terminar creando un entorno de trabajo y colaboración público-privada.

Necesitamos como sector, apostar por la reurbanización, rehabilitación de las ciudades y reconcentración de la vivienda. El promotor inmobiliario no defiende el uso de más suelo del que hoy está calificado como apto, lo que defiende es un uso racional con mayor densidad y alturas si fuera preciso, así como la desconcentración en diferentes zonas de las islas de la actividad promotora.

7.1. Estudio de factores relevantes

En los últimos años, en la época de crisis y principalmente en la post crisis, se ha producido una importante modificación en la respuesta a la demanda, el promotor inmobiliario, por primera vez, no ha construido el producto más demandado por la sociedad, viviendas dignas y asequibles en los principales núcleos de población con precios equilibrados a las rentas de los clientes potenciales. El sector, ha trasladado sus esfuerzos hacia la edificación residencial de viviendas dirigidas principalmente al sector de población de clase media-alta y al segmento de los no residentes.

Esto se produce básicamente por tres factores:

- Escasez de suelo, poco y extremadamente caro, lo que lo hace poco adaptable para edificación de viviendas asequibles.
- Normativas obsoletas, que obvian el incremento de la población y obligan a la edificación de superficies de viviendas que no son las más demandadas por el mercado. Las normativas obsoletas, tampoco favorecen la reconstrucción de la ciudad.
- Escasez de renta disponible por la parte de la población que tiene mayor necesidad de vivienda (Jóvenes, primer acceso a vivienda, clase media)

Ya en el año 2017, desde PROINBA, se advertía de la probable evolución de la demanda, estimando unas necesidades de unas 6.000 viviendas para finales de 2018. La producción ha sido muy inferior y la demanda no satisfecha se ha trasladado al mercado de alquiler, provocado fuertes tensiones e incrementos de precio.

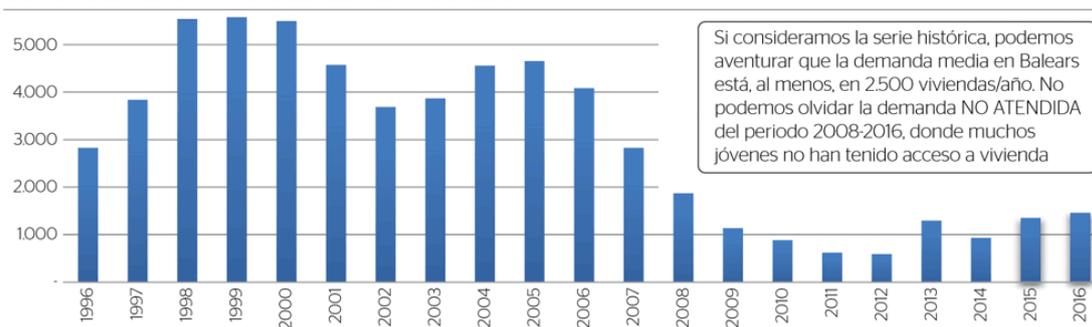
Evolución de la demanda de vivienda en Balears

Parque de vivienda	2016	% sobre 2015	A quién se vende	2016	% sobre 2015
Vivienda principal	449.308	0,20 %	Residentes	9.242	-
Segunda residencia	146.614	0,40 %	Extranjeros	5.510	37,4 %

FUENTE: Tinsa, INE, Fomento y la Asociación de Promotores Inmobiliarios Proinba

Total ventas	2016	Precio medio	% sobre 2015	Vivienda construida	2016
Vivienda nueva	1.358	277.938	7,00 %	Unifamiliares	374
Vivienda 2ª mano	13.300	240.715	9,80 %	Adosados	124
VPO	95	-	-	Plurifamiliares	506
Total Mallorca				Total Mallorca	1.004
Demanda no satisfecha de vivienda en las Islas	2016	2017	2018	Eivissa-Formentera	207
(Nº de viviendas)	1.949	2.176	1.974	Menorca	242
TOTAL 2016-2018: 6.099 viviendas				Total Balears	1.453

Serie histórica de viviendas nuevas en Balears

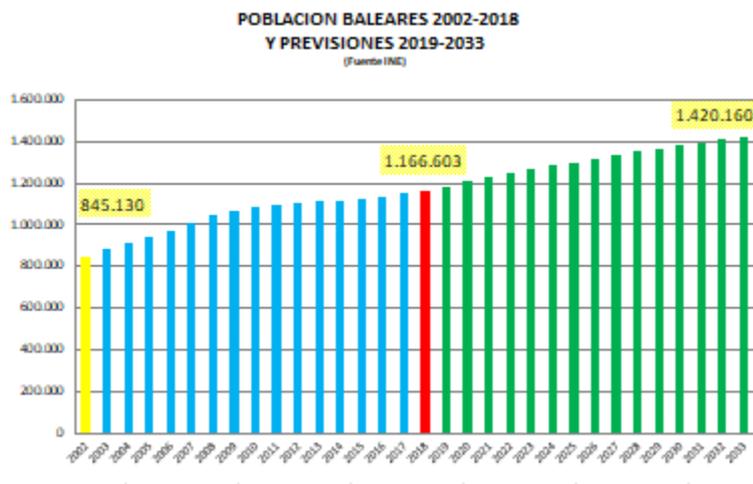


La demanda de viviendas depende de un número significativo de variables, entre las más relevantes, las correspondientes al ritmo de crecimiento de la economía, a la intensidad del proceso de creación de nuevos hogares, al nivel de precios reales de la vivienda, a las expectativas de revalorización y a los tipos de interés.

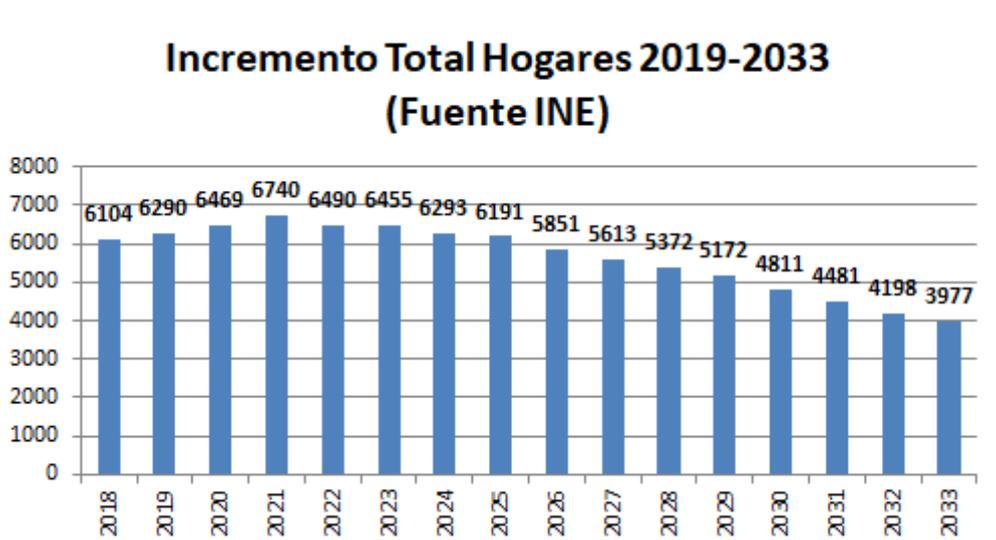
El análisis de estos factores nos lleva a diversas conclusiones, si bien, prácticamente todas nos alertan de un grave problema social de acceso a la vivienda.

7.1.1.El factor población.

Como se explica en el capítulo 2.2, la población de Baleares tiene una clara tendencia a un crecimiento estable durante los próximos años;



Este previsible incremento de población nos lleva a una proyección de los hogares necesarios



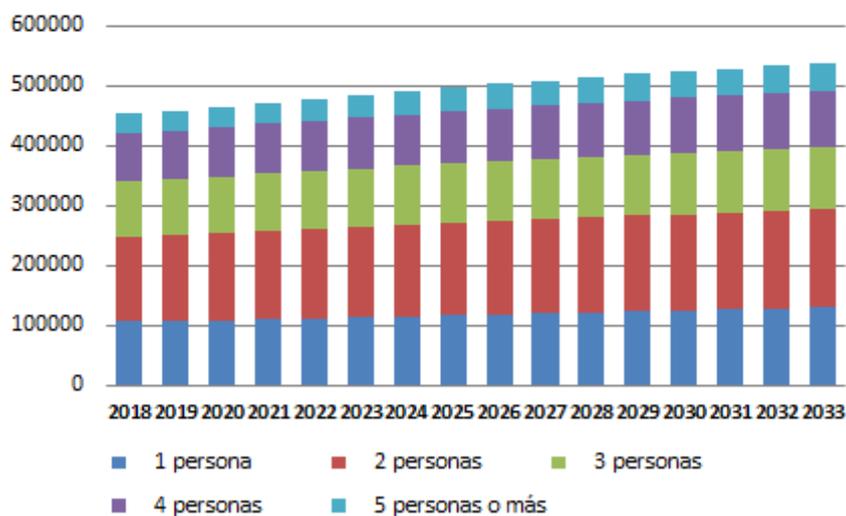
Las previsiones del INE nos dan un crecimiento total de unos 85.000 hogares en los próximos 15 años (unos 5.600 hogares/año), con una clara tendencia a la estabilización de crecimiento a partir del año 2024.

Si partimos, como es nuestro cálculo, de un déficit cercano a las 16.000 viviendas, y añadimos las previsiones de demanda de los próximos 15 años, encontramos una demanda para este período de 100.000 viviendas, más de 6.600 viviendas/año.

Es muy interesante estudiar la distribución de la demanda por número de integrantes de los hogares; la información estadística del INE nos muestra que para la demanda de los próximos años un 65% se concentra en hogares de 1 o 2 moradores.

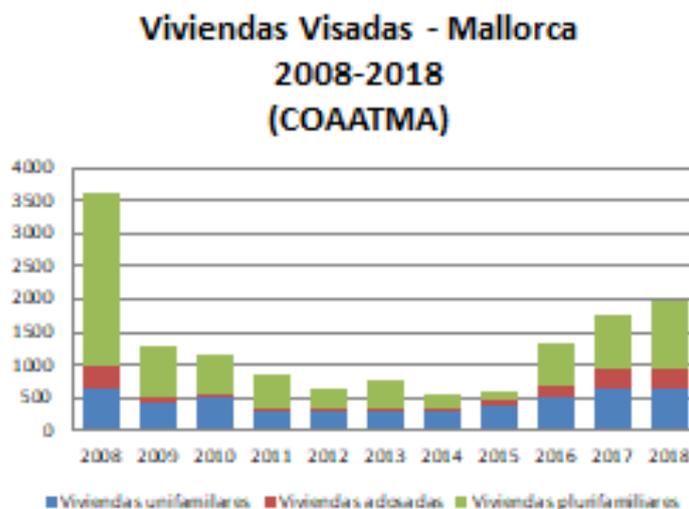
Naturalmente, esta demanda se debe cubrir con un mix de opciones, como son alquileres, nuevas viviendas y reposiciones, pero es innegable la fuerte necesidad de vivienda para los próximos años.

Evolucion número de Hogares en Baleares 2018-2033 (Fuente INE)



7.1.2. El factor producción de viviendas

Para el análisis de la producción de viviendas, buscando el dato más próximo a la realidad, analizamos la información proporcionada por el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Mallorca, viviendas visadas distinguiendo unifamiliares, adosados y plurifamiliares.



LOCALIDADES	PLURIFAMILIARES	UNIFAMILIARES	ADOSADOS	TOTAL	%
PALMA	759	51	120	930	47,5%
CALVIÀ	66	101	-	167	8,5%
MARRATXÍ	35	46	40	121	6,2%
RESTO MALLORCA	145	427	168	740	37,8%
TOTALES	1.005	625	328	1.958	

DATOS COAATMCA*

En Mallorca es donde se concentra el grueso del volumen. Con los datos del año 2018 del Ministerio de Fomento, vemos que tan solo algo más de 200 viviendas se edifican en Menorca e Ibiza. También es reseñable que estamos en una época de fuerte concentración de la edificación, el 47% de la construcción de Mallorca se ha centrado en Palma.

Otro dato importante es que prácticamente, está igualada la construcción de viviendas plurifamiliares (1.005) con la de viviendas unifamiliares y adosados (953); éstas últimas no cubren la demanda del segmento de vivienda asequible.

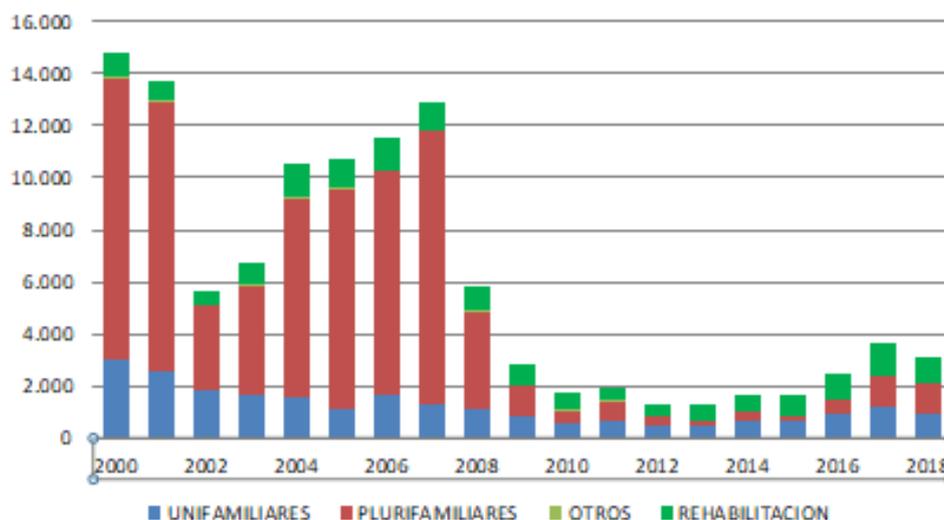
A nivel de Baleares, los datos de licencias del Ministerio de Fomento, nos dejan ver muy claramente el profundo bache en la edificación de nueva planta, mientras que en el período 2000 a 2008, el número de viviendas plurifamiliares era muy superior al de unifamiliares, la tendencia se invirtió con la crisis, superando la edificación de unifamiliares a la edificación de viviendas en bloque; levemente, en 2018, se empieza a notar el incremento de edificación plurifamiliar.

AÑOS	TOTAL	UNIFAMILIARES	PLURIFAMILIARES	OTROS	REHABILITACION	DEMOLICION
2000	13.863	3.046	10.817	5	899	496
2001	12.969	2.518	10.451	4	730	720
2002	5.098	1.879	3.219	5	553	309
2003	5.787	1.689	4.098	87	858	373
2004	9.203	1.542	7.661	41	1.304	490
2005	9.610	1.131	8.479	29	1.090	568
2006	10.252	1.623	8.629	55	1.261	946
2007	11.828	1.271	10.557	4	1.072	699
2008	4.893	1.093	3.800	23	940	380
2009	2.006	881	1.125	2	837	644
2010	1.084	543	541	1	638	367
2011	1.438	621	817	1	460	484
2012	842	486	356	2	461	238
2013	655	442	213	--	628	398
2014	1.020	672	348	--	591	555
2015	826	612	214	--	811	731
2016	1.497	969	528	--	1.017	879
2017	2.391	1.214	1.177	2	1.254	1.225
2018	2.089	944	1.145	3	1.040	1.020

También es destacable en positivo, el incremento de la rehabilitación que, por tercer año consecutivo, supera las 1.000 unidades en Baleares. En los últimos 3 años la rehabilitación de edificios y viviendas ha sido superior a la de nueva edificación, este es un dato que resulta ser de gran interés, volvemos la vista a las ciudades, reconstruimos lo construido, sin consumo alguno de territorio y con rehabilitación de antiguos edificios, con lo que esto tiene de positivo en la mejora de las condiciones de habitabilidad y eficiencia energética.

Es deseable que, en un futuro próximo esta tendencia aumente, lo que significará un cambio de tendencia positivo que debería venir acompañado de una normativa urbanística más flexible y adaptada a las necesidades actuales y futuras de la población. Las Administraciones, y más en nuestra Comunidad Autónoma, deben centrar los esfuerzos en apoyar este modelo de rehabilitación.

Construcción de Viviendas- Baleares (Fuente Ministerio de Fomento)



7.1.3.El factor empleo y crecimiento del PIB

Los datos de paro muestran una continuada tendencia a la baja, desde el 28,6% (171.600 parados) del primer trimestre de 2013, hasta el 10,9% (68.000 parados) de diciembre de 2018 hemos mantenido muy buenos porcentajes de afiliación a la Seguridad Social.

Los salarios han aumentado más que en la media de España, algo más de un 5% en 2018 frente a un 1,9% en el conjunto del Estado; a pesar de ello las retribuciones se mantienen por debajo de la media; el salario medio en Baleares a 3T 2018 se situó en 1.795,6 Euros brutos, frente a los 2.189,9 Euros en Madrid.

Es destacable la fuerte influencia del sector turístico en el empleo, el empleo de fijos discontinuos y la temporalidad son un fuerte hándicap para la renta disponible de las familias.

Según la EPA del INE, la ganancia media por trabajador ha pasado de los 20.388 euros de 2008 a los 21.478 de 2016, un incremento de un 5.39% en 11 años, o lo que lo

mismo, un incremento medio de 0.49% anual durante 11 años; a pesar de que en 2017 y 2018 los incrementos son superiores, aun arrastramos este importante déficit en salarios, principalmente en los salarios de los jóvenes que acceden por primera vez al empleo.

El PIB (Producto Interior Bruto) subió un 2.7% en Balearse en 2018, encadenando el 5º año consecutivo de incremento. Este buen comportamiento del PIB es lo que incrementa el empleo y el ahorro de las familias, que ante esta situación se plantean la mejora de sus condiciones de vida, su vivienda.

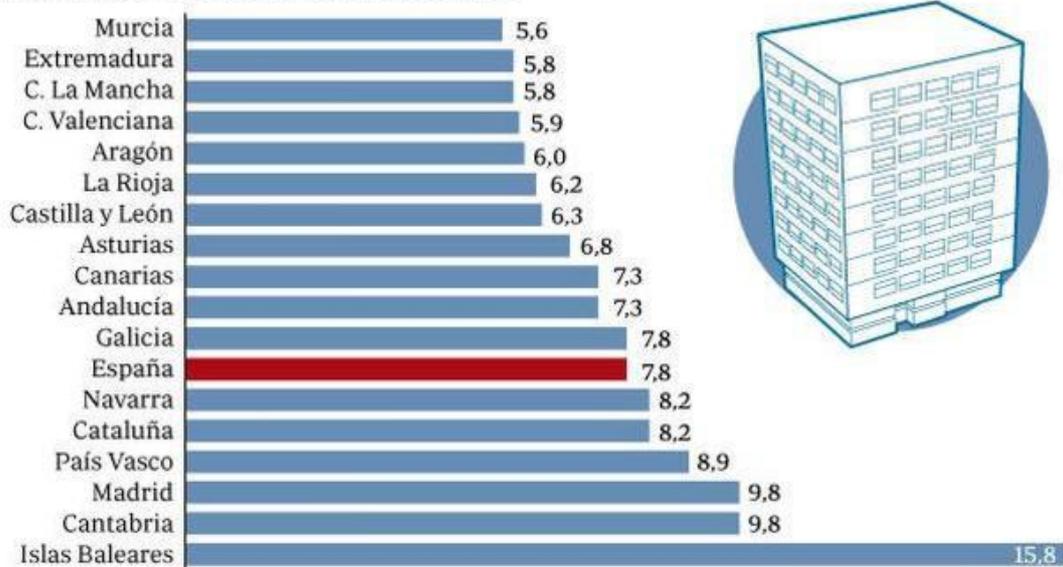
Este entorno de mejora del PIB y el empleo es claramente impulsor de la demanda de vivienda.

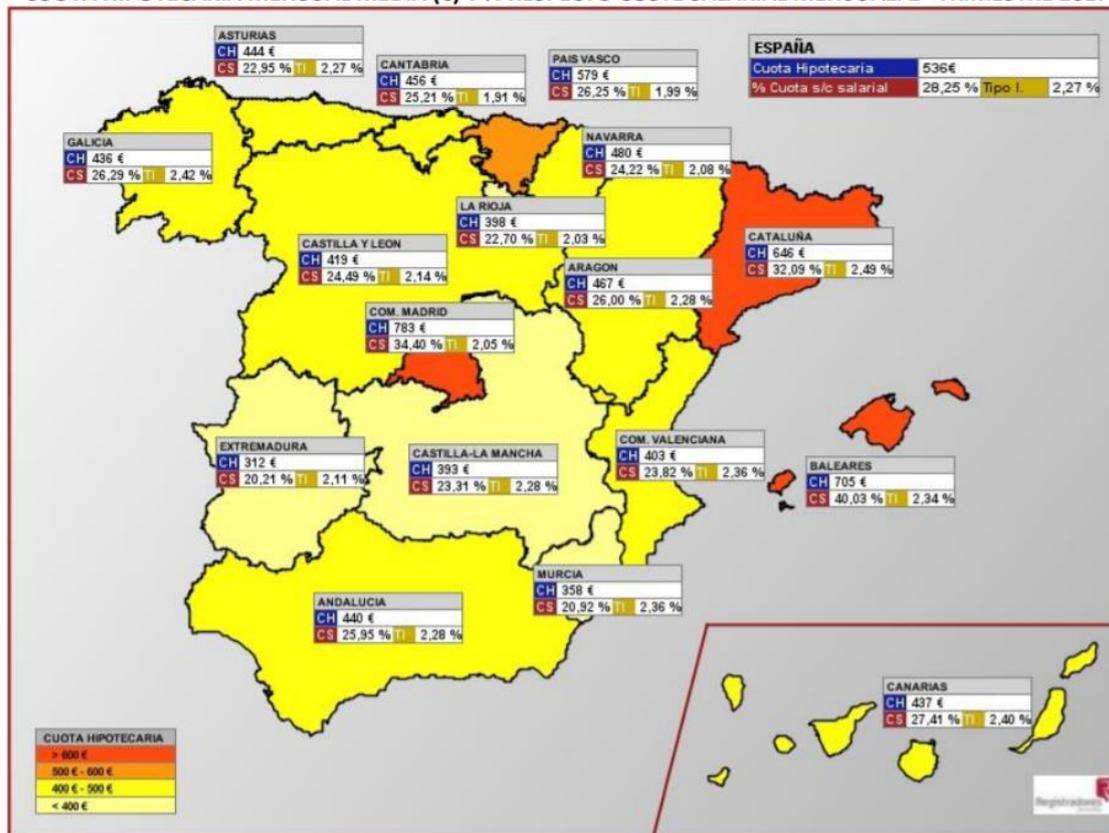
7.1.4.El factor esfuerzo económico de las familias

Centrémonos en la reflexión sobre el esfuerzo económico a realizar por las familias para acceder a la vivienda.

Necesitamos más de 15 años de salario íntegro para pagar la vivienda media, muy por encima de la media de 7,8 años del Estado Español.

Índice de Esfuerzo Inmobiliario



CUOTA HIPOTECARIA MENSUAL MEDIA (€) Y % RESPECTO COSTE SALARIAL MENSUAL. 2º TRIMESTRE 2017


Baleares es la comunidad que debe soportar mayor esfuerzo de las familias para la compra de vivienda, un 40.03 % del Salario en 2017.

Por otra parte, las mayores hipotecas, en volumen, se están produciendo también en Baleares. La hipoteca media en 2018 ha sido de 175.051 Euros, por encima de Madrid, la segunda ciudad del estado con mayores hipotecas por vivienda.

Como consecuencia de ello, la cuota hipotecaria media en Baleares es la mayor de España, 849 Euros.

Venimos de una ratio tradicional, el esfuerzo financiero de las familias ha sido desde hace años más alto en Baleares con respecto al resto del Estado. La explicación, claramente, habrá que buscarla en la escasez de suelo, inseguridad jurídica y lentitud en la tramitación, y, muy especialmente, la falta de acción de la Administración ante un problema que se venía apuntando desde 2014-2015.

7.1.5.El factor de la financiación hipotecaria.

Otro cambio radical que ha supuesto la pasada crisis financiera – inmobiliaria ha sido la posición de las Entidades Financieras frente al promotor y al comprador final.

En la época anterior a la crisis, el acceso al crédito al comprador era relativamente sencillo, las hipotecas se concedían con facilidad y los plazos eran amplios, se llegaron a conceder hipotecas a 60 años. Probablemente, la falta de criterio más restrictivo en la concesión de estas hipotecas fue uno de los factores causantes de la crisis, el margen era tan bajo que un cambio de tipos de interés o una variación en el mercado podía

desencadenar, como ocurrió, una debacle del mercado hipotecario que arrastró a todo el sector y a toda la sociedad.

La lección se ha aprendido, pero en exceso; ahora las Entidades Financieras, con unos reguladores y supervisores (Banco Central Europeo y Banco de España) altamente vigilantes, tienen un criterio muy restrictivo, donde sobre todo se mira la capacidad de devolución sobrada del prestatario y se financia, por regla general, un máximo de un 80% del valor de la vivienda a adquirir; esta postura está impidiendo la entrada en el mercado de esa clase media que busca viviendas asequibles, el potencial comprador debe disponer de un 20% del precio y un extra de un 10% de IVA para adquirir una vivienda nueva; con los gastos aparejados a una operación de compraventa algo más de un 30% del valor de lo comprado; si consideramos que hoy en día una vivienda media, asequible en los principales núcleos de población puede estar algo por encima de los 250.000 euros, hablamos de una necesidad de disposición de 75.000 Euros del comprador para afrontar la entrada y los gastos (IVA+ gastos de Compra)

Dado que esta cifra está claramente alejada de lo que un joven demandante de vivienda puede disponer con un fuerte ahorro de su salario, es deseable que los reguladores-supervisores y las Entidades financieras estudien nuevos modelos de financiación de la vivienda, principalmente en lo que se refiere a viviendas para la clase media y para jóvenes.

7.2. La Vivienda Social

En los últimos tiempos, estamos asistiendo a una confusión entre la denominación de vivienda SOCIAL y vivienda DIGNA Y ASEQUIBLE.

La idea de vivienda social puede emplearse de distintos modos. Por lo general, la expresión alude a un inmueble que, de algún modo, el Estado o una Administración Pública, entrega a las personas que no pueden acceder a una vivienda digna por sus propios medios.

Esto quiere decir que el Estado/Comunidad Autónoma, puede construir viviendas sociales para los habitantes sin recursos. Lamentablemente, hoy somos muy conscientes todos de que existen familias que se puede englobar en este apartado: parados de larga duración, desahuciados por impago de hipotecas, bolsas de pobreza, personas en riesgo de exclusión, etc.

Estas personas no tienen los recursos económicos necesarios para alquilar o comprar una casa segura y confortable. Para posibilitar que estos ciudadanos mejoren su calidad de vida, la Administración construye viviendas sociales y las cede a estas personas, que pueden alquilar las propiedades a un precio muy bajo.

Visto lo anterior, se desprenden tres vertientes para poder disponer de las viviendas sociales necesarias:

1) Decisión Política

Es la clase política, los partidos gobernantes, los que deben recoger la demanda social y equilibrarla con las políticas de vivienda. Las grandes preguntas son:

- ¿Qué fondos destina la CCAA a este problema social?
- ¿Qué desean los ciudadanos como respuesta a esta demanda social?
- ¿Cómo se usan los suelos disponibles por las CCAA/Ayuntamientos para solventar este problema?

2) Fondos Públicos

Una vez tomada la decisión política, se precisa de los fondos para hacer frente a esta demanda social, estos pueden ser tanto Estatales como Autonómicos y un correcto mix de ambos debería llevar a un parque de viviendas sociales que la Administración pueda gestionar para solventar la problemática social.

En el Plan de Vivienda 2018-2021 (sin dotación presupuestaria en la actualidad) se preveían 34.6 M de Euros Estatales y 50 M de Euros de Baleares con este destino, para invertir en los próximos 4 años.

3) Gestión

En Baleares, es el IBAVI, quien lleva el peso de la gestión de la vivienda social. Según datos de la Consellería de Territori, Energí i Mobilitat, el parque actual de viviendas es de unas 1800 y se ha aprobado un plan de vivienda para la construcción de otras 511 unidades de VPO en solares públicos.

Durante los últimos años se ha intentado desde el Govern y Ayuntamientos emprender acciones destinadas a la ampliación de este parque de viviendas, lamentablemente con escaso éxito. El programa de cesión de viviendas para alquiler de particulares ha sido prácticamente eliminado, y otros programas de cesión obligatoria de viviendas están aún en sus inicios, pendiente de ver el resultado real de estas acciones.

Abogamos por una gestión más proactiva, es mejor incentivar que penalizar, la colaboración público-privada debería ser más estrecha y buscar los medios para aumentar el parque de viviendas sociales.

Por otra parte, es exigible una mejor gestión de estas viviendas, la racionalización del cobro de los alquileres y el seguimiento social de las familias usuarias debería ser mucho más exhaustivo y transparente, una mejor gestión redundara en más viviendas disponibles para aquellos que las necesiten.

En otros países europeos, se realiza un profundo seguimiento de las familias beneficiarias de ayudas, otorgando no solamente la ayuda en vivienda, sino también el apoyo social para lograr que los afectados puedan sobreponerse a una situación coyuntural, evitando que se conviertan en excluidos socialmente con necesidades permanentes de ayuda.

7.3. La Vivienda digna y asequible

En otras páginas de este documento ya se ha hecho referencia a la confluencia de factores y circunstancias que nos llevan a temer un problema de acceso a la vivienda para los residentes en Baleares en los próximos años.

A modo de resumen, el precio del escaso suelo disponible, la lentitud en la gestión de las Administraciones, el escaso número de promociones destinadas a este amplio segmento de la población, la dificultad en la financiación y la alta carga impositiva han generado una tremenda dificultad para que el promotor inmobiliario decida invertir en este sector.

Por otra parte, la falta de ayudas efectivas para la construcción de Viviendas de Protección Oficial, junto con un suelo cuyo precio difícilmente admite este destino, agrava el problema.

La vivienda digna y asequible debe ser una vivienda:

- En las zonas más demandadas o en zonas correctamente comunicadas con los centros de trabajo
- Con la superficie demandada, debemos revisar los famosos Índices de Intensidad Residencial que vienen del siglo pasado; hay que adaptarlos a las necesidades reales de la población.
- Cumpliendo todas las normas del Código Técnico de la Edificación con especial incidencia en la eficiencia energética.
- VPO o viviendas libres con un tope de precio en torno a los 250.000 Euros.

Para lógralo, debemos ser creativos, el suelo libre disponible seguirá siendo caro, quizás cada vez más caro; por ello solo con unas políticas valientes de la Administración se puede lograr la disponibilidad de esa materia prima. He aquí algunas ideas:

- Reestudio de los PGOU y NNSS para dotar de mayor edificabilidad a solares existentes condicionando ese incremento a unos precios máximos (bien en régimen de VPO, bien en régimen de Precio Tasado) acordes con la demanda.
- Utilización de los solares cedidos gratuitamente a los Ayuntamientos (Destinados a Equipamientos en su mayoría); reestudiar los equipamientos realmente necesarios y actuar en dos líneas:
 - o Recalificación de los suelos de Equipamiento a Residenciales
 - o Colaboración Público-Privada para construir los equipamientos necesarios y utilizar la edificabilidad media de la zona sobrante para su destino a viviendas.
- Adaptación general de la normativa, para hacerla más eficaz, comprensible y con el claro objetivo de solucionar la problemática de vivienda.

Debemos utilizar al máximo el suelo existente, como ya se ha repetido, la solución no está en utilización de nuevos suelos, si no en la reconstrucción de nuestras ciudades,

Hay que indicar que, por ejemplo, en Palma hay escasez de vivienda en alquiler, pero hay otros municipios que pueden proveer de vivienda en alquiler, si bien sus comunicaciones con el centro administrativo y laboral de la isla son deficientes y eso lastra su interés.

7.5. Planes de Vivienda. VPO / HPP

Debemos hacer referencia a una de las herramientas públicas de principal impacto en la intervención en el mercado inmobiliario.

Debido a la crisis inmobiliaria el Estado ha congelado y prácticamente abandonado la planificación futura en los planes de vivienda, manteniendo únicamente las ayudas ya comprometidas por Planes de Vivienda anteriores.

Necesitamos que las Administraciones Públicas competentes retomen la planificación de las necesidades de vivienda que recojan las medidas de choque para favorecer la colaboración público-privada en el diseño, ejecución y gestión de promociones inmobiliarias (VPO/HPP) dedicadas al arrendamiento o la adquisición y que, entre otras cosas, trate:

- De establecer un marco normativo y económico que impulse la rehabilitación, reconstrucción de los centros urbanos y primeros cinturones de nuestras ciudades, con claro respeto a los cascos históricos, pero con el tratamiento de la normativa de reurbanización de la ciudad.
- Promover medidas que ayuden a superar la distancia económica para la adquisición de vivienda pública entre lo que presta la entidad financiera y el ahorro disponible del futuro comprador, facilitando préstamos a bajo interés.
- Estos planes de vivienda deberían destinar ayudas a los jóvenes para que puedan acceder al arrendamiento de una vivienda y posteriormente optar a su adquisición.

7.6. Vivienda vacacional

El alquiler de propiedades con fines turísticos existe desde hace muchos años.

Es a partir del año 2005, con la irrupción de las plataformas digitales P2P y los conceptos de economía colaborativa, cuando ha tenido un rápido crecimiento.

La modificación introducida en la Ley de Arrendamientos Urbanos en el año 2013, modificando el artículo 5e en su definición de Arrendamientos de Temporada, que limitaba la comercialización por canales de comercialización turística, trasladó la normativa a cada una de las CCAA.

Como cualquier actividad mercantil, la Vivienda Vacacional tiene sus externalidades positivas y negativas:

- Ha servido de extraordinario acicate para la rehabilitación de muchos barrios degradados (el casco antiguo de Palma es un perfecto ejemplo),
- El Turista que se aloja en Vivienda Vacacional ayuda de forma directa a la desestacionalización del turismo de temporada y al comercio de proximidad.

Entre sus externalidades negativas está la de ser capaces de encontrar el justo equilibrio entre la convivencia vecinal y el derecho a la propiedad privada, especialmente en los edificios plurifamiliares, los denominados “pisos turísticos “. Conviene recordar en este punto que recientemente se han llevado a cabo diversas modificaciones legislativas que dan voz a las Comunidades de Propietarios.

En nuestra Comunidad Autónoma, debemos ser exigentes con la utilización excesiva de suelo rústico para este modelo de negocio.

Hoy el reto de esta actividad está en la parte normativa, son ya 16 las sentencias de distintos juzgados por todo el territorio nacional derogando o anulando diferentes normativas y decretos restrictivos, promulgados por diferentes administraciones. Esta judicialización del acervo normativo del sector debería hacer que nos planteáramos que la situación que de hecho se está dando hoy no está correcta y sosegadamente resuelta desde el punto de vista normativo.

La demanda dirigida contra la Ley General Turística Balear frente al Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, son muestras evidentes de que una regulación impuesta por la fuerza a espaldas de la intervención del sector productivo que le lleva a cabo, impidiendo el acercamiento de posturas por consenso acaba en situaciones no favorables a ninguna de las partes.

¿Cuáles son los ejes sobre los que debería pivotar cualquier solución que se adopte? Antes de definir esos ejes es muy importante el huir de la demagogia. Hemos asistido recientemente a declaraciones por parte de la clase política, que con fines populistas dan datos no contrastados sobre la influencia que el Alquiler Vacacional puede tener sobre el precio de la vivienda de alquiler.

Quizá sea oportuno dar algunos ejemplos basados en métrica real, presentada en el estudio: "Impacto de la comercialización de estancias turísticas en viviendas sobre las Islas Baleares".

- El peso de las Viviendas Vacacionales sobre el total del Parque de Viviendas en Baleares es del 6.79 %.
- El peso de las Viviendas Vacacionales sobre el total del Parque de Viviendas en la ciudad de Palma de Mallorca es del 1,42 %.

Un dato esclarecedor, en Palma desde la entrada en vigor de la moratoria Turística, la aprobación de la Ley 6/2017, de modificación de la Ley General Turística que entró en vigor el pasado junio y la posterior zonificación donde se prohibía la tipología de los Plurifamiliares para Vivienda Vacacional, los precios de arrendamiento de vivienda no han variado a la baja. Incluso, la variación al alza de los precios de alquiler residencial desde junio 2017 a junio de 2018 se ha incrementado en un 16,2%

Por lo tanto, la incidencia que puede tener el Alquiler Vacacional sobre el mercado de vivienda en alquiler es prácticamente nula. En cambio, si hay incidencia sobre el número

de unidades disponibles dado que el Propietario decide destinar su propiedad a la Vivienda Vacacional.

Lamentablemente, se ha usado la vivienda vacacional para encubrir parcialmente el grave problema de acceso a la vivienda. Ha sido políticamente más sencillo la demonización que se hace sobre los Propietarios de Viviendas, señalándolos como el enemigo a batir.

Hoy el porcentaje de viviendas vacías en la ciudad de Palma es significativo y la solución no es demonizar sino tratar de seducir a los propietarios de esas viviendas con legislaciones que les den seguridad y fiabilidad, lo que debería permitir la entrada de viviendas en el mercado de alquiler a largo plazo sin miedo a impagados, desahucios interminables y pérdidas de valor de su propiedad.

Ello debe complementarse con un acervo normativo que premie:

1. El modelo turístico y económico, basado en la calidad, la profesionalidad y el conocimiento, frente a la demonización del sector turístico y del turista.
2. La defensa del acceso a la vivienda y promoción del alquiler de larga duración, frente a la inactividad actual en todo lo referente a políticas de vivienda, respetando la propiedad privada.

En definitiva, se debe realizar un ejercicio de pedagogía en positivo con el objeto de trasladar a la sociedad, las externalidades positivas antes comentadas y como con cualquier actividad, regularla siguiendo criterios de proporcionalidad, igualdad, congruencia, objetividad y que sea la menos lesiva para los derechos de los propietarios, mientras que se establecen políticas que incentiven la existencia de arrendamientos de larga duración.

8. La Ciudad

Creemos necesario en este documento hacer referencia a la necesidad de pensar el desarrollo de nuestras ciudades y pueblos, como un complemento necesario del suelo, la vivienda y las infraestructuras. Aunque el análisis de las ciudades ha sido objeto de estudio pormenorizado por multitud de profesionales creemos que es nuestra obligación el transmitir nuestra visión de la ciudad óptima.

Ya en otras partes de este documento hemos dejado claro la necesidad territorial y medioambiental de optar por el concepto de ciudad compacta. Las grandes urbanizaciones residenciales, la ciudad difusa y la urbanización dispersa no casan con nuestro modelo de desarrollo territorial y no forman parte de nuestras opciones viables. El hacer crecer las ciudades a partir de suelo rústico, es un error que nadie podría perdonarnos en un futuro, carece de sentido.

El análisis de la ciudad compacta, en el mismo concepto usado por el Arquitecto Salvador Rueda, tal y como lo explica en su libro de 1998: “La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa”, editado por la ESAM de Madrid o la obra “El mito legal de la ciudad compacta” del autor Joan Amenós Álamo definen que el futuro de nuestras ciudades, pasa por el crecimiento controlado y vertical de las mismas, no en cualquier zona, sino tras un completo y detallado estudio de las zonas en las que el efecto de este crecimiento puede ser más positivo. No se trata de demonizar la ciudad difusa, sino de entender cuál es nuestro modelo de desarrollo territorial.

Desconocer que nuestros núcleos familiares son cada vez más pequeños, o que ya no habitamos en hogares de 120 metros cuadrados, es en realidad, querer usar herramientas urbanísticas limitadoras del crecimiento para evitar la dispersión de las viviendas unifamiliares en el territorio. La nueva forma de vivir en las ciudades precisa de viviendas más pequeñas, que respondan a familias monoparentales, familias de 3 personas o la posibilidad de viviendas para una o dos personas.

El detallado análisis del primer cinturón de nuestras ciudades nos permitirá una labor de detalle que permita el crecimiento vertical y la homogeneización de alturas, aprovechando cada metro cuadrado de la escasa materia prima que es el suelo urbano. Además, el uso racional de la definición legal de vivienda, con unos usos, intensidades y densidades adaptados a los usos sociales del siglo XXI y no a la forma de entender la vida familiar de los años 70 del siglo pasado, será un evidente avance.

La necesaria revisión del índice de Intensidad establecido en el año 1987, es decir hace más de 30 años, es también una importante reivindicación del sector.

Tendemos y tendremos en un futuro, la necesidad de ser creativos e imaginativos en las soluciones urbanísticas que demos al problema actual y para ello, muchas veces habrá que apoyarse en el Estudio de Detalle, como herramienta que nos dé las adaptaciones necesarias para conseguir el objetivo.

Todo esto debe implicar el replantearnos como sector, la importancia propia de nuestra actuación y ser capaces de hacer ver a la sociedad y sobre todo a la administración pública que necesita un cambio radical en su configuración y modo de actuar. Ello no debe implicar una merma en su función de control y fiscalización, pero debe adaptarse

a la necesidad social en que vive. Si no, las consecuencias, por lo que respecta a la sociedad balear y la falta de acceso a la vivienda serán cada vez más importantes y graves.

La reurbanización y compactación de nuestros núcleos urbanos es la base de un desarrollo sostenible que nos permita acceder a servicios, transporte público, centros médicos y educativos, etc...

La planificación y proyección de la ciudad es un elemento básico en la toma de decisiones por parte de las administraciones pública y los políticos que las dirigen, el estudio de un urbanismo que sepa analizar con detalle nuestras necesidades a futuro y su plasmación en los Planes de Ordenación Urbana es quizá uno de los retos más atractivos. La incorporación de las SMART CITIES, la planificación de las infraestructuras internas y externas de la ciudad, el conseguir que el proceso de reurbanización y concentración vaya acompañado de una mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y su acceso a los servicios públicos básicos, es la visión de los profesionales de la edificación.

El impacto del crecimiento de población que ya se ha adelantado anteriormente debe ser minimizado, ya se advierte desde la Ley del Suelo nacional de 2007: “de los graves inconvenientes de la urbanización dispersa o desordenada: impacto ambiental, segregación social e ineficiencia económica por los elevados costes energéticos, de construcción y mantenimiento de las infraestructuras y de prestación de servicios públicos.”

El manejo de conceptos como densidades e intensidades de uso y mediante el uso de las herramientas como el Estudio de Detalle, que permite una aplicación casi quirúrgica del urbanismo, atendiendo a las necesidades de cada edificio o parcela, se puede obtener soluciones que mejoran la ciudad.

En esta misma línea, hacer de nuevo referencia a los objetivos de sostenibilidad de la Agenda 2030 y en especial al objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, haciendo referencia a los puntos 2, 3 y 7, cuando expresan como objetivos:

11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transportes seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.

11.3 Para 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas

11.6 Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, lo que incluye prestar especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

11.7 Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

En definitiva, como cualquier actividad humana, el desarrollo de un nuevo modelo de vivienda se integra dentro de un modelo más amplio de urbanización y servicios que, a

su vez, se integra dentro de un modelo de ciudad, que a su vez forma parte de un modelo de territorio. Todos los puntos están interrelacionados entre ellos y tienen una dependencia vertical y horizontal, unos de otros.

9. La renovación de la planta hotelera como incentivo y herramienta de búsqueda del turismo de calidad.

La aprobación de la Ley 8/2012 del Turismo y la Disposición adicional Cuarta (en adelante, DA 4ª) fue el punto de partida de una transformación sin precedentes de la planta hotelera de Baleares, que en su momento supuso toda una serie de mejoras y beneficios que podemos resumir en cinco puntos:

- una mejora de la calidad (actualmente el 68% de la planta hotelera asociada a la FEHM corresponde a las categorías de cuatro y cinco estrellas)
- reducción de la estacionalidad
- incremento de la seguridad y sostenibilidad medioambiental por la incorporación de medidas de eficiencia energética, materiales más respetuosos con el medioambiente, reaprovechamiento de residuos de obra y su gestión responsable a través de Mac Insular
- una mejora de la competitividad por la diversificación del producto de las empresas.
- lo más destacable es que todo ello se ha llevado a término sin consumo de territorio

La finalización de la vigencia de la DA 4ª de la Ley 8/2012 en julio de 2017 y la aprobación de la nueva Disposición adicional 3ª de la Ley 6/2017, con parámetros más restrictivos y con vigencia limitada hasta julio de 2020, está teniendo consecuencias que se traducen en una caída de las solicitudes de los proyectos de reforma hotelera rompiéndose el círculo inversor, que se apreciará, sobre todo, a partir de este año 2019, ya que actualmente aún se están llevando a cabo reformas al amparo de la DA 4ª debido a los retrasos en la tramitación de licencias municipales con periodos de tramitación de hasta 18 meses.

Llegados a este punto, cuando aproximadamente aún resta un 40% de la planta hotelera pendiente de reforma (en Mallorca), la sociedad, el empleo y la economía de las Islas Baleares debe reivindicar como positiva una solución legislativa que, en cuanto a generación de empleo en todos los ámbitos relacionados con la actividad, contratación de obras, productos, servicios, profesionales y mano de obra (técnicos, aparejadores, arquitectos, industriales electricistas, fontaneros, yeseros, albañiles, mobiliario, decoración, jardinería, etc.) ha supuesto un incentivo social, económico y productivo.

Es, por lo tanto, necesario tomar en consideración, la posibilidad de aprobar una nueva norma que permita seguir incrementando la competitividad a través de la mejora de la calidad y los servicios hoteleros.

Es necesario promover mediante una normativa urbanística, de aplicación indefinida, el fomento de la inversión orientada hacia la transformación del producto en la calidad, eficiencia y mejor servicio.

Esta facilidad, adaptada en cada caso a los objetivos y necesidades de los sectores, debería hacerse extensiva también a la oferta comercial y de restauración, así como a las zonas turísticas pioneras en lo que compete a la administración pública. Debería desarrollarse un urbanismo coherente y armónico, con un espacio público ordenado y con continuidad de las actuaciones. Y en definitiva es la misma solución que se ha interesado mediante el uso del Estudio de Detalle en el Urbanismo de las islas.

El estudio “The Hotel Property Handbook 3.0. Investment and Financing Keys. Balearic Islands Snapshot” realizado por Deloitte en octubre de 2018 establece la media española para la reforma y reposicionamiento hotelero cada 9-10 años y en el caso balear cada 6 años.

La Federación Empresarial Hotelera de Mallorca ha analizado los efectos de paralizar la norma que permite la mejora continua del producto hotelero y ha indicado:

“1.- Mejorar implica innovar y aplicar los últimos avances en diferentes campos, siendo el sector hotelero tractor de otros ámbitos de actividad que se desarrollan al amparo de la actividad en los establecimientos hoteleros (tecnología en maquinaria y procesos, planificación y acción comercial, medidas y elementos que tienden a la mayor sostenibilidad ambiental, etc.). Impedir el desarrollo tiene efectos colaterales en otro tejido empresarial que interesa mantener e impulsar.

2.- Menos generación de empleo, menos volumen de negocio, menos diferenciación, menos capacidad para competir con destinos alternativos, al ser la actividad turística el 45% PIB, si disminuye la competitividad en una gran parte del mismo, en el alojamiento hotelero, tendrá efectos sobre el conjunto de la economía balear.

3.- Las empresas que hasta la fecha no han sido capaces de modernizarse por motivos diversos, incluso otras islas en la que la transformación no ha tenido un avance tan significativo como en Mallorca tendrán dificultad para competir y tenderán a la obsolescencia lastrando al conjunto de la actividad con efectos negativos sobre otros sectores.”

10. Las Infraestructuras

Un texto en el que se aborde el presente y el futuro del urbanismo y la vivienda en cualquier territorio no podría estar completo sin tratar de manera independiente el capítulo de infraestructuras que llevan asociadas, pues éstas son fundamentales para que cualquier política urbanística sea completa.

Las Islas Baleares están viendo cómo su población residente está creciendo de una manera ininterrumpida en los últimos años, de la misma manera que su número de visitantes registra récord tras récord, año tras año. Sin embargo, el ritmo de inversión en infraestructuras está muy lejos de seguir ese crecimiento. Se tienen prácticamente las mismas carreteras, las mismas depuradoras, los mismos puertos y los mismos servicios públicos de transporte que hace más de 10 años. No es difícil imaginar que esta situación empieza a ser insostenible. Basta echar un vistazo a lo que ha pasado en el verano de 2018 respecto a los vertidos de agua fecal al mar; el colapso que a diario se sufre en la vía de cintura de Palma, así como en sus accesos desde Inca y Manacor, en fin, no es muy difícil darse cuenta de que se está alcanzando un punto crítico respecto de la inversión en infraestructuras.

Aunque existen distintos Planes Sectoriales de Infraestructuras que nos dibujan las actuaciones que están previstas en las Baleares, éstos no están consensuados entre los

distintos grupos políticos y no tienen una financiación adecuada y realista, factores todos ellos que contribuyen a que no exista la necesaria continuidad que deben tener las inversiones en infraestructuras.

Tampoco están incluidos todos los planes a futuro que necesitamos ni, en absoluto, están ligados a las necesidades venideras, sino a las que tenemos en estos momentos, es decir vamos tan atrasados que más que planificar el desarrollo de nuestra Comunidad y en función de éste pensar en nuestras infraestructuras, estamos parcheando las necesidades que ya se han hecho urgentes e imperiosas.

Hemos de poder garantizar infraestructuras modernas, tecnificadas y adaptadas a los cambios poblacionales que se están produciendo en Baleares.

Nuestros representantes políticos han de acordar cómo y dónde se va a residir en Baleares, es decir, dónde nuestra ciudadanía conseguirá vivienda digna y asequible para, en función a esos datos, consensuar la forma de dotar de servicios públicos a estas necesidades. Si no conseguimos la confluencia de los grupos políticos en esta materia seguiremos desperdiciando recursos económicos (acordémonos del tren a Artá), se continuará realizando las infraestructuras políticamente rentables en lugar de las más necesarias, no pudiendo planificar, por tanto, un urbanismo realista que resuelva nuestras necesidades.

Las infraestructuras no tienen color ni adscripción política, son simplemente infraestructuras y las decisiones que se han de tomar acerca de ellas, si bien deben ser adoptadas por los representantes políticos, estos deben decidir las en base a criterios técnicos y no políticos. Hace tiempo, la estructura política de una Consellería terminaba en el Director General, siendo éste, por lo general experto en la materia, mientras que hoy en día la política llega a los Jefes de Departamento, e incluso a puestos inferiores.

No se puede seguir hablando de llevar la población a una u otra ciudad si no se plantea de manera clara cómo se va a mover esa población de una manera fiable, cómoda y rápida. No se puede seguir pensando en abastecer las islas con la carga turística sin tener en cuenta si la superficie del puerto es suficiente. No se puede seguir pensando que se pueden cerrar playas por culpa de vertidos incontrolados y que esto no tendrá ninguna repercusión en la imagen de las ciudades como destinos de calidad. Y, desde luego, no se puede esperar que las cosas se arreglen solas. En definitiva, no se puede seguir pensando que no hay que hacer ningún cambio en esta política de infraestructuras.

Es claro que la Sociedad está demandando servicios excelentes, una movilidad limpia, un transporte público viable y económico, unas playas limpias y accesibles y por supuesto una entrega de suministros adecuada a las ciudades del siglo XXI. Además, hay que abordar la progresiva incorporación de la tecnología a todas y cada una de estas infraestructuras que se van creando.

Para ello se quiere hacer un repaso al estado de las infraestructuras más significativas de cualquier territorio, así como las correspondientes propuestas de solución o mejora.

Históricamente han sido los caminos los ejes de comunicación que han mantenido a los pueblos unidos, han mejorado el bienestar de estos, su competitividad, su crecimiento, y en definitiva su desarrollo.

En la era en la que nos ha tocado vivir no basta con que exista una vía de comunicación entre dos núcleos urbanos. Ésta debe ser cómoda, segura, rápida y eficaz. Las comunicaciones vertebran a la población, la hacen más justa, equitativa y democrática. Son determinantes para hacer que crezcan o disminuyan los núcleos urbanos. Si nos permitimos ampliar nuestra imaginación, daría igual vivir en Palma que en Capdepera, incluso en Roma o en París si nos pudiéramos transportar de un lugar a otro en segundos, como si de una película de ciencia ficción se tratara. El urbanismo sería más sencillo, pues quizá los núcleos de población no tendrían por qué concentrarse en grandes ciudades como ahora sucede. Pues bien, eso hemos de conseguir con nuestras comunicaciones. Nos han de permitir vivir en Mahón y trabajar en Ciudadela, o en Campos y trabajar en Palma.

Dos son los medios de los que disponemos para ello: las carreteras y el ferrocarril y son los dos los que debemos mejorar en la medida en que éstos pueden llegar a determinar los movimientos poblacionales en Baleares.

Los políticos han dividido a la población entre los defensores del ferrocarril y los defensores de las carreteras. Ambos medios de transporte son complementarios y nos hemos de servir de ambos para vertebrar nuestras islas.

10.1. Carreteras

No es objeto de este análisis determinar qué carreteras se han de construir o no. Para ello ya está el Plan Director Sectorial de Carreteras para cada una de nuestras Islas. Lo que sí hemos de denunciar es que deben revisarse y cumplirse en función del avance de las previsiones poblacionales para los que está creado. El Plan sectorial de Mallorca establecía en 2009 que en 2024 la población de Mallorca sería de 860.000 habitantes, pues bien, en 2017 ya la hemos superado. Eso significa que es necesario actualizarlo de forma urgente y constante.

El peso que tiene la Ciudad de Palma en Mallorca en el transporte de la isla es tan importante que el Plan Sectorial de Mallorca se debería revisar en función de la evolución de la ciudad. La evolución del precio de la vivienda, así como del alquiler en la ciudad de Palma o de Ibiza, donde ha llegado a ser insostenible, hace obligatoria la necesidad de analizar profundamente si ciudades como Lluçmajor, Campos, incluso Felanitx puedan ser contrapeso para evitar una excesiva concentración de población en la capital.

Las actuaciones programadas se están realizando tarde. En la actualidad se están ejecutando el Tramo II del segundo cinturón de Palma y la duplicación de calzada entre Lluçmajor y Campos. La primera de las actuaciones ayudará a resolver el colapso de la vía de cintura (pero ya está colapsada) y el segundo mejorará de forma muy notable la comunicación entre Palma el Migjorn y Llevant de Mallorca. Puede que fuera interesante incluso prolongar esta vía hasta Felanitx y Manacor, completando un anillo entre dos de las ciudades más pobladas de Mallorca como son Palma y Manacor, actuaciones éstas, que deberían ser aceptadas o rechazadas por los estudios que sea necesario realizar a tal efecto no porque políticamente algún sector de la población esté o no a favor de las carreteras. No debemos limitarnos a planear sólo en función de los movimientos y el

crecimiento de la población. Hemos de ser capaces de adelantarnos a esos hechos y a través de las comunicaciones influir en cómo queremos que se muevan los ciudadanos y dónde queremos que lo hagan. Las carreteras no son un problema o un mal necesario como lo ven muchos de nuestros representantes políticos, son una herramienta importantísima y de un gran valor para poder actuar sobre nuestro urbanismo.

Ya hemos apuntado que los núcleos urbanos importantes, como Palma, Ibiza, Mahón o Ciudadelá, deben tener buenos accesos. Quizá, por su tamaño, no podemos obviar la problemática de Palma.

Entendemos que son varios los accesos a la ciudad: Poniente, con los vehículos que vienen desde Santa Ponça, Paguera, Andratx, etc; el norte, accediendo desde Sóller, Deià, Valdemossa, Esporlas, etc; Manacor; Inca; y por último el Migjorn y aeropuerto. De ellos, los accesos desde Manacor, Inca y Lluçmajor son absolutamente mejorables. Manacor e Inca se colapsan diariamente; los habitantes de núcleos como Cala Blava, Sa Torre, etc. ven imposible acceder a Palma en tiempos razonables a determinadas horas; la autopista de aeropuerto con seis carriles sigue entrando en el corazón de la ciudad sin el más mínimo pudor.

¿Hacia dónde queremos que crezca la ciudad de Palma?, o mejor dicho, ¿dónde pensamos que es más factible que un ciudadano que trabaja en Palma no tendrá inconveniente en vivir fuera de ella? Pues bien, estimamos que no tendrá inconveniente en aquellos núcleos urbanos que estén bien comunicados y estén dotados de buenos accesos a Palma. Esta es otra de las premisas que hemos de tener en cuenta para programar. Los Planes Generales de los núcleos urbanos han de estar totalmente ligados a los Planes sectoriales.

Otro importante capítulo que no hemos de olvidar es el mantenimiento de las carreteras que construimos. No mantener las carreteras es caro, pues su deterioro puede implicar su ruina. ¿Alguien ha visto que un político inaugure el reafirmado de una vía que ya existe? Seguro que no, y como consecuencia de ello, tenemos carreteras abandonadas. Cualquier Plan Sectorial debe contemplar cuál ha de ser el camino para mantener la red de carreteras que planeamos y construimos. Todos los presupuestos de la Comunidad y de los Consells deberán contemplar el manteniendo de nuestra red, aunque ello no sea políticamente rentable

Es imprescindible llegar a un acuerdo sobre la actualización del Plan Sectorial. La movilidad por carretera es fundamental en cualquier territorio. Mientras los políticos discuten sin llegar a acuerdos, la vida continúa y la sociedad avanza, pero avanza coja y, por tanto, a menor ritmo y con muchísimas desigualdades.

No es posible seguir así ni un minuto más. Es indispensable que se redacte de una vez por todas un Plan Director consensuado en el que quede perfectamente reflejada cuál es el mapa de carreteras de cada una de las islas para los próximos 20 años teniendo en cuenta cómo va a ser la población y cómo va a desplazarse. Una vez definido ese plan hay que construirlo sin dilación, sin excusas y buscando todas las fórmulas que permitan desarrollar las infraestructuras. Fórmulas que van a pasar por la colaboración público-privada como herramienta fundamental en un futuro muy próximo.

Aunque las distintas actuaciones que se programen en los distintos Planes Sectoriales tendrán una importante carga política, pues para eso están nuestros responsables electos, sus decisiones sobre el Plan Sectorial de Carreteras debe basarse en los mejores criterios técnicos aportados por los responsables de los Consells y los Colegios profesionales afectados y no cimentarse en idearios políticos de uno u otro signo.

Instamos desde aquí a los responsables políticos a extraer del ideario las actuaciones que el Plan Sectorial de cada Isla tenga aprobado y se limiten a ejecutarlos según los mejores criterios técnicos.

En este punto, y pensando en el futuro, habrá que empezar a introducir el concepto de innovación en las infraestructuras en general y en las carreteras en particular. Habrá que incorporar tramos de carreteras que se construyan con nuevos materiales, como por ejemplo barreras inteligentes, asfaltos anti-ruido, cargas automáticas de baterías de coches o autobuses, etc. Hemos de adelantarnos al futuro, es nuestra obligación y responsabilidad.

10.2. Transporte público ferroviario

Como ya hemos apuntado, también consideramos el transporte ferroviario de vital importancia. Avanzamos hacia una movilidad diferente, moderna, limpia y responsable, que no se debe entender sin la ampliación de la red ferroviaria de Mallorca. Las actuales líneas, sobre todo las de Manacor - Palma e Inca – Palma han crecido en usuarios, lo cual nos indica que hemos de seguir apostando por este medio de transporte para acercar nuestras poblaciones.



No cabe duda de que núcleos poblacionales como Alaró, Santa María del Camí, Consell han crecido no sólo en cantidad, sino también en calidad en gran medida gracias a la existencia del tren. De la misma manera, ¿deberíamos considerar la necesidad de conectar Palma con Lluçmajor, Campos y Felanitx? Los correspondientes estudios técnico-económicos, así como su influencia en la habitabilidad de estos núcleos y de Palma deberán determinar si es o no adecuada esta nueva línea.

En efecto, el Govern Balear está tramitando un nuevo Plan Sectorial de Movilidad para el período 2019-2026. Este Plan contempla ampliar la red ferroviaria hasta Lluçmajor, Artà, al aeropuerto, así como Cala Millor, Cala Ratjada o Alcudia.

Queremos entender que se ha elaborado siguiendo los criterios técnicos y económicos apuntados y no sólo ideario político. No hay que olvidar la fracasada línea a Artà, cuyas consecuencias económicas han sido importantes. Al igual que con las carreteras, apostamos claramente por unir el Migjorn con Palma mediante una línea ferroviaria. Contribuirá a la transformación de esos núcleos urbanos y la mejora de la habitabilidad en Palma. De cualquier forma, repetimos que si los criterios utilizados en el nuevo Plan son técnicos-económicos bienvenido sea. Sólo falta consensuarlo con los demás partidos políticos, sin el cual el partido del gobierno aprobará papel mojado.

Sin embargo, no podemos estar conformes con las declaraciones del actual Conseller de Mobilitat en el sentido que no se deben hacer más carreteras para apostar por el ferrocarril. Ambas actuaciones son necesarias y complementarias. Por las carreteras

circulan no sólo el transporte privado, también lo hace el transporte público, siendo fundamental su mejora, modernización y apoyo.

Las líneas ferroviarias son caras, así como su mantenimiento, motivo por el cual, si bien las entendemos necesarias, estimamos que no pueden ser una lacra económica para los presupuestos de los años venideros. Acordémonos del metro de Palma. Si se nos permite una pequeña exageración, seguramente sea más barato llevar a sus usuarios en taxi que en metro.

Es importante reseñar dos temas: en primer lugar, no será aceptable crear nuevas líneas de ferrocarril si no se apuesta por la mejora en rapidez, comodidad y afluencia de trenes de las líneas existentes. Si queremos que este transporte coja peso es necesario hacerlo moderno y eficaz. Instamos al Govern a incorporar en el nuevo Plan, si no lo está, la mejora de las líneas existentes.

Por otro lado, no podemos dejar de mencionar el tranvía que se prevé en el Plan de Movilidad para acercar el aeropuerto a Palma e incluso hasta Santa Ponça. Aplaudimos que el Ayuntamiento de Palma, en colaboración con la Autoridad de Portuaria de Palma, hayan apostado por la remodelación del Paseo Marítimo. Sin llegar a valorar si el alcance de esta remodelación es la que necesita o no la ciudad, sí vemos claro que se ha de hacer conociendo dónde se incorporará la futura línea de tranvía, pues ¿quién nos asegura que mañana la remodelación proyectada del Paseo no choca con la mejor ubicación que se considere para el tranvía? Instamos a los responsables políticos a que planifiquen a largo plazo.

10.3. Puertos

Los puertos comerciales de Baleares tienen una importancia extraordinaria. Sólo hay que pensar que, si el puerto de Palma permaneciera cerrado por una semana, seguramente nos quedaríamos sin suministros suficientes para el día a día de sus industrias y habitantes.

Si bien la dársena del Puerto de Ibiza ha aumentado con la construcción del dique de Botafoc y se ha construido el nuevo puerto de Ciudadela, la dársena del puerto de Palma ha permanecido inalterada desde hace décadas, mientras la población de la isla se ha multiplicado por dos.

Según la Memoria anual de la Autoridad Portuaria de Baleares del año 2016, el tráfico total de mercancía en los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Baleares ha alcanzado la cifra, récord en su historia, de 14.665.622 toneladas, superando en un 10,12 % las cifras del año 2015.

PALMA									
Mercancía (t)	MES DE ENERO		ACUMULADO A ORIGEN		ACUMULADO 12 MESES		VARIACIÓN (%)		
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	(a)	(b)	(c)
GRANELES LÍQUIDOS	57.953	73.740	57.953	73.740	1.054.627	1.037.938	27%	27%	-2%
GRANELES SÓLIDOS	16.115	6.020	16.115	6.020	303.454	200.710	-63%	-63%	-34%
Por instalación especial	16.115	6.020	16.115	6.020	270.246	183.763	-63%	-63%	-32%
Sin instalación especial	0	0	0	0	33.208	16.947	0%	0%	-49%
MERCANCÍA GENERAL	509.509	598.059	509.509	598.059	7.730.726	8.184.725	17%	17%	6%
Mercancía general convencional	226	360	226	360	21.271	11.591	59%	59%	-46%
Mercancía general en contenedor	45.351	45.779	45.351	45.779	651.766	629.567	1%	1%	-3%
Mercancía gral. Ro-Ro (excluida en cont.)	463.932	551.920	463.932	551.920	7.057.689	7.543.567	19%	19%	7%
Taras	260.146	316.481	260.146	316.481	4.198.675	4.360.254	22%	22%	4%
Mercancía general neta	249.363	281.578	249.363	281.578	3.532.051	3.824.471	13%	13%	8%
TRÁFICO TOTAL	583.577	677.819	583.577	677.819	9.088.807	9.423.373	16%	16%	4%

Mercancías Palma

PASAJEROS (Número)	74.376	120.881	74.376	120.881	2.376.441	2.645.524	63%	63%	11%
LINEAS REGULARES	48.671	53.523	48.671	53.523	848.820	930.661	10%	10%	10%
Pasajeros	33.774	36.484	33.774	36.484	623.204	680.354	8%	8%	9%
Conductores	14.897	17.039	14.897	17.039	225.616	250.307	14%	14%	11%
CRUCEROS	25.705	67.358	25.705	67.358	1.527.621	1.714.863	162%	162%	12%
Base	748	34.483	748	34.483	500.844	775.597	4510%	4510%	55%
Tránsito	24.957	32.875	24.957	32.875	1.026.777	939.266	32%	32%	-9%

Pasajeros Palma

BUQUES (Número)	201	239	201	239	2.958	3.180	19%	19%	8%
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	4.937	6.666	4.937	6.666	99.963	105.527	35%	35%	6%
CRUCEROS (Número)	8	16	8	16	514	546	100%	100%	6%
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	864	1.725	864	1.725	45.952	45.833	100%	100%	0%
Base	0	9	0	9	182	212			16%
Tránsito	8	7	8	7	332	334	-13%	-13%	1%

Nº de Buques/ GT Palma

TRÁFICO RO-RO (UTIS)	22.729	26.443	22.729	26.443	350.268	361.103	16%	16%	3%
CONTENEDORES (TEUS)	6.629	6.538	6.629	6.538	98.685	90.128	-1%	-1%	-9%
VEHÍCULOS (Número)	17.940	21.839	17.940	21.839	304.133	326.018	22%	22%	7%
Régimen pasaje	11.924	13.649	11.924	13.649	196.249	208.297	14%	14%	6%
Régimen mercancía	6.016	8.190	6.016	8.190	107.884	117.721	36%	36%	9%

El número de pasajeros en régimen de transporte ha crecido en un 15%, alcanzando otra cifra récord de 5.865.011 pasajeros. En cuanto al tráfico de pasajeros cruceros turísticos, se han alcanzado 1.957.429 pasajeros, cifra muy similar al año anterior, en el conjunto de los puertos. En total, el número de pasajeros durante 2016 alcanzó la cifra de 7.822.440 pasajeros. En el ranking del tráfico de cruceros, los puertos de Baleares ocupan el tercer puesto en el Mediterráneo.

A pesar de estos datos, no entraremos en este análisis sobre si es necesario o no construir un nuevo abrigo, pues este tema ha sido ampliamente debatido y las autoridades han estimado que basta con su reordenación. Es por ello por lo que el gran reto de futuro del puerto de Palma se encuentra en lograr una reordenación con el objetivo de disponer de una mayor especialización por zonas de los diferentes tipos de tráfico. Para ello, hay que establecer la mejor ordenación puerto-ciudad que sea posible. Es imprescindible que este nuevo Plan Director del Puerto sea aceptado por la mayor parte posible de las fuerzas políticas para darle la continuidad que necesitan las inversiones a largo plazo, como ya hemos indicado antes.

Además de las inversiones necesarias para el óptimo funcionamiento de nuestros puertos es necesario que las ciudades con puertos comerciales, como son Mahón, Ibiza y Palma tengan una relación con la ciudad más amable. Pensamos que tanto Ibiza como Mahón la mantienen, pero no así Palma. Es fundamental para el desarrollo de la ciudad que el puerto se abra a la ciudad y para ello juega un papel fundamental la fachada marítima de Palma, entendiendo ésta la franja que hay desde la conexión con la vía de cintura hasta Porto Pi.

El actual Paseo Marítimo no es sino el cierre de la vía de circunvalación de la ciudad, lo que lo transforma en una barrera que separa físicamente la ciudad del puerto.

Han comenzado las conversaciones para disminuir el tráfico del Paseo a fin de transformarlo en una vía urbana. Aplaudimos estas actuaciones, más aún por el consenso que se ha conseguido, pues va en la buena dirección, pero pensamos que deben ser más ambiciosas. Nos encaminamos a una gran transformación de la movilidad urbana, coches eléctricos, car-sharing, tranvía, etc., por lo que cualquier actuación que hagamos no debe ser aislada, sino formar parte de las que se han de producir posteriormente como consecuencia de nuevas demandas de la ciudad.

10.4. Depuradoras

Si al igual que el resto de las infraestructuras el tratamiento de aguas es fundamental para el desarrollo de cualquier sociedad moderna, en el caso de nuestra comunidad todavía es más importante por el mimo con el que hemos de tratar al preciado bien que nos rodea, que no es otro que nuestras playas y nuestra agua de mar. No sólo para dar la imagen turística que se merecen nuestros visitantes, sino para que los residentes en Baleares puedan seguir disfrutando de nuestras excelentes playas.

En los años 80 y principio de los 90 se desarrolló una red de depuradoras que nos pusieron a la cabeza de España y al nivel de los países europeos de nuestro entorno, pero por distintas circunstancias la inversión necesaria para el mantenimiento y mejora

de estas instalaciones no se ha llevado a cabo, destruyendo ese importante legado que teníamos.

Curiosamente, es este capítulo el que puede que consiga más convergencia entre nuestros políticos. Todos los partidos quieren mejorar la red de saneamiento y nuestras depuradoras. Ningún partido se queda fuera de las obligadas promesas electorales, existiendo un gran consenso en esta cuestión.

Es cierto que la última década ha sido complicada económicamente hablando, pero hay dos grandes capítulos de recolección de fondos que no se usa para este fin: el canon de saneamiento y la llamada ecotasa.

Ambos tributos deberían ser empleados en la mejora de nuestra red de tratamiento de aguas. El canon fue, de derecho, un tributo finalista, aunque nunca lo fue de hecho. En la actualidad su finalidad ha sido modificada, pero un impuesto que pagamos para soportar el gasto del tratamiento de nuestras aguas residuales debe ser empleado para el mismo fin. Por otro lado, la controversia que ha habido en la comunidad y sobre todo la oposición que han mantenido los empresarios del sector turístico respecto de la ecotasa, se podría paliar si realmente la recaudación se empleara en mejorar las condiciones medioambientales que se deterioran con la actividad turística. Sin discrepar de las necesidades que tenemos de construir viviendas sociales, los fondos para ello no deben ser obtenidos a través de este tributo, pues su nacimiento no es para ese fin. Las viviendas y otros proyectos, sin duda necesarios, se deben nutrir de otras fuentes, bien de la recaudación de impuestos, bien de la propia actividad urbanística, pues ésta bien tratada da unas herramientas al Ayuntamiento y Govern excelentes para conseguir financiar sino todas, parte de las viviendas sociales que, sin duda, necesitamos.

La denominación agua residual está absolutamente anticuada. No la debemos ver como un residuo, sino como un preciado bien que hemos de aprovechar. La máxima “cero aguas vertidas al mar” debe ser el norte que hemos de perseguir, pues existe tecnología para conseguirlo y la transparencia de nuestras aguas lo merece.

Desde hace más de diez años tenemos una necesidad imperiosa de remodelar y ampliar la depuradora de Palma II, así como la de Porreres, Can Picafort, Manacor, Inca, Playa de Muro, etc. Menorca e Ibiza, sobre todo, han estado en malas condiciones, pero a través de colaboraciones con el Ministerio de Medio ambiente se están mejorando. Hay que sustituir los emisarios obsoletos de Palma y ampliarlos al menos 4 kilómetros hasta conseguir que no viertan sobre la pradera de posidonia, sino fuera de la Bahía.

Otro capítulo importantísimo es el correspondiente a la sustitución de las redes de impulsiones y alcantarillado por gravedad. Está absolutamente obsoleta. No podemos seguir vehiculando agua fecal por tuberías construidas en los años 70 y 80, pero, al igual que comentábamos con el mantenimiento de carreteras. Parte de esta culpa nos la hemos de achacar los propios ciudadanos. Nadie quiere que le hagan molestas zanjas enfrente de casa, pues bien, son absolutamente imperiosas.

Conclusión

Por último, creemos que es necesario hacer una reflexión general sobre la necesidad de las infraestructuras. Si echamos la vista atrás podemos darnos cuenta de que gran parte de los avances de nuestra sociedad se ha debido a las infraestructuras. No hace falta recordar la ampliación de Palma extramuros que trajo desarrollo y salubridad; la apertura del Paseo Marítimo que nos ha aportado una excelente vía que ha modernizado la ciudad, a pesar de la transformación que todavía necesita; el ferrocarril que antaño sirvió para aproximar ciudades que vivían al margen unas de otras, como por ejemplo Sóller, casi más unida a Francia que a la misma Palma. En fin, no podemos avanzar sin hacer los cambios que requiere la sociedad balear. Los cambios siempre aportan controversia y dificultades, pero al final nos mejoran la vida y convivencia. Hay un sector de nuestra sociedad que es especialmente reacia a construir casi cualquier cosa. Mientras que en otras ciudades de España se insta a las autoridades a construir carreteras, abastecimientos, túneles, etc., aquí se protesta.

Quisiéramos desde esta tribuna, alentar a nuestras autoridades a que sean valientes para conseguir las transformaciones urbanísticas y sociales que nuestra sociedad les demanda; que no teman las consecuencias si promueven una determinada transformación que realmente estimen necesaria, aunque para ello pongan en peligro las próximas elecciones; que miren más allá de cuatro años, pues nuestro futuro y bienestar nos espera mucho más allá. La ciudadanía se lo premiará.

11. Conclusiones del documento

Partiendo del análisis del sector profesional, realizado en estas páginas, extraemos diversas conclusiones sobre las causas y efectos de la actual situación.

CAUSAS:

- Entorno legislativo de gran inseguridad jurídica, cambiante con cada nuevo gobierno o administración local.
- Normativa urbanística obsoleta, en permanente revisión, y poco o nada adaptada a la realidad demográfica y social.
- Escasez y alto precio del suelo disponible, debido a nuestra insularidad, necesidad de conservación del territorio y una cambiante y extremadamente compleja gestión del suelo por parte de la Administración.
- Continuo incremento de la población; para los siguientes 12 años se espera un incremento de 213.000 habitantes;
- Existe en Baleares, como efecto de la crisis inmobiliaria un déficit acumulado de más de 16000 viviendas.
- Disminución de las rentas disponibles, principalmente por la clase media, analizando los costes de suelo y construcción, y si nos compráramos con el entorno europeo, las viviendas no son caras, pero probablemente los sueldos son bastante inferiores a la media europea.
- Ineficacia y bajísima adaptación de los Planes de Vivienda Estatales y Autonómicos de VPO/HPP. lo que provoca un mínimo parque de vivienda pública.
- Ineficaz gestión por parte de la Administración de la vivienda social, (Podemos señalar como ejemplo los resultados del IBAVI), donde un altísimo porcentaje de los inquilinos no paga los alquileres sociales e incluso algunas de las viviendas públicas están ocupadas ilegalmente)
- No se ha avanzado suficientemente hacia un cambio de la sociedad a entornos más limpios y descarbonizados

EFFECTOS:

- El acceso a la vivienda para la población residente se hace cada día más complicado. La situación tiende a agravarse en el tiempo.
- Peligra la conservación del territorio. No podemos usar más suelo rústico para solucionar el problema de vivienda a precio asequible.
- El mercado de alquiler no cubre la demanda, los precios y las condiciones se alejan de la capacidad de la población demandante. Los últimos cambios (idas y venidas) legislativos no han ayudado en absoluto a dinamizar este sector.

- La fiscalidad ha obviado la problemática social, las tasas e impuestos permanecen como siempre o tienden a aumentar.
- Las infraestructuras están quedando obsoletas; la bajísima inversión en los últimos años hace peligrar el futuro estable de la Comunidad Autónoma. La problemática del ciclo del agua y las comunicaciones han entrado en fase crítica.
- Entorno financiero muy duro para el promotor y extremadamente difícil el a la vivienda por el comprador final.
- Inestabilidad en el sector, se precisa mejorar la competitividad, el empleo y la profesionalidad; la aportación al PIB y el empleo del sector es esencial para el bienestar de la comunidad.
- Se debe contemplar cualquier solución bajo el prisma del Desarrollo Sostenible.

PROPUESTAS:

- Es necesario un amplio consenso político en los aspectos más básicos del desarrollo urbanístico y territorial de las islas. Lo que necesita el sector es un marco normativo estable, con seguridad jurídica y con vocación de ser duradero.
- La Administración cumple una doble función, por una parte, los políticos deben legislar para controlar y facilitar un urbanismo correcto y consecuente con las necesidades de los ciudadanos, pero además la Administración tiene el deber de gestionar correctamente el desarrollo de esa legislación.
 - Cambios integrales y sustanciales en la legislación.
 - Revisión de los Instrumentos legislativos básicos. La legislación urbanística debe tener como base proveer de un bien necesario a la población.
 - Revisar conceptos urbanísticos que han quedado desfasados o bien su configuración tiene más de 20 años, debiendo actualizar criterios en temas tan relevantes como el índice de intensidad de uso, análisis de las alturas en los centros urbanos consolidados y las posibilidades de cambio de uso de inmuebles.
 - Puesta a disposición de la sociedad de los suelos municipales destinados a equipamientos, revisión de las necesidades reales de servicios a la sociedad y utilización mediante colaboración público-privada de la edificabilidad sobrante para hacer crecer el parque público de viviendas
 - Reducción de trabas y pasos administrativos. Implantación urgente de la Administración Digital.
 - Redirigir los esfuerzos de la administración y su personal hacia el servicio público, con el deber de facilitar, dentro de la ley, las demandas de las

empresas y ciudadanos; para ello deben contar con un claro apoyo político y una dotación de medios acorde con las necesidades

- Estudiar la implantación del silencio positivo en materia urbanística, en aquellos casos donde la Administración es claramente ineficiente; todo ello bajo el paraguas de la declaración responsable más amplia y como medio para lograr la mayor eficacia de la Administración.
 - Como ejemplo, no es de recibo que para un simple final de obras municipal (Licencia de Primera Ocupación, la tramitación se demore en algunos ayuntamientos más de 8 meses, cuando se ha firmado por parte del arquitecto director de las obras, aparejador, constructor y promotor el Certificado final de Obras conforme al proyecto y licencia; el retraso en la entrega de las viviendas causa gravísimos problemas a todos los afectados, sobre todo al adquirente; ya existe garantía más que suficiente; otras CCAA actúan ya con silencio positivo en este apartado.
 - Implantación progresiva de las mancomunidades de servicios municipales en materia urbanística, unificación de oficinas centralizadas correctamente dotadas de medios humanos y técnicos; al mismo tiempo unificación de normativas de entornos urbanos muy similares.
 - Retomar los Planes de Vivienda con un contenido agresivo y adaptado a la realidad social, como vehículo para lograr un parque público de vivienda en alquiler que permita (con un volumen suficiente) el control de los precios de alquileres.
 - Estos Planes de Vivienda deben contemplar especialmente el primer acceso a vivienda de jóvenes y colectivos necesitados de ayudas.
 - Una apuesta clara desde los Presupuestos Autonómicos por la Vivienda social.
 - Reestudiar la vivienda social, el volumen necesario, su coste y, sobre todo, su gestión; el camino no es solo adquirir o construir viviendas para los colectivos más necesitados, no se trata de perpetuar situaciones sociales difíciles. La correcta gestión integral de las ayudas, tanto en vivienda como en apoyos sociales debe reconducir a las familias necesitadas a la mejora integral de sus condiciones de vida.
 - Sensibilización de la Administración en los criterios fiscales para moderar la fiscalidad a aplicar a la vivienda digna y asequible. Progresividad en función del tipo de vivienda y de cliente final.
- Necesidad de disponer de nuevos productos financieros que ayuden al acceso a la vivienda.

- Apostar decididamente por el cambio de modelo y el fomento del alquiler a precios razonables y con la debida seguridad jurídica para las partes.
- Fomentar el uso de Nuevas Tecnologías, limpias, eficientes e innovadoras. Cumplimiento de la AGENDA 20/30
- Plan urgente de inversión en infraestructuras, principalmente basado en el mantenimiento y adaptación de los sistemas de depuración de aguas y la reforma de los accesos a las ciudades (Palma e Ibiza)
- Usar el ejemplo de la Disposición adicional Cuarta de la Llei 8/2012 como un elemento de inflexión puntual que permite la mejora continua de los establecimientos hoteleros y que puede tener rápida traslación a otros sectores como el comercio y el Urbanismo.
- Repensar de forma valiente y con visión de futuro la movilidad en las ciudades.
 - o Apostar por la movilidad eco.
 - o Ampliación valiente de las zonas peatonales, carriles bici, etc.
 - o Plan de Aparcamientos disuasorios combinado con incremento zonas ACIRE.
 - o Reformar normativa obsoleta que obliga a la construcción de plazas de aparcamiento en los edificios de nueva planta que, muy probablemente, nunca se utilizaran.
- Transición hacia la reconstrucción de las Ciudades, mejor utilización del suelo urbano disponible mediante modificación de las herramientas urbanísticas precisas apuesta firme por la rehabilitación y la reconstrucción. La reurbanización y compactación de nuestros núcleos urbanos es la base de un desarrollo sostenible.

Precisamos de un modelo claro y estable de desarrollo urbanístico, con amplio consenso político que lo dote de seguridad jurídica, una política de vivienda pensada a largo plazo y una planificación de los recursos administrativos necesarios para el desarrollo de esta política.

Toda la sociedad debe implicarse, pero es necesario el impulso de la clase política para abrir los caminos hacia un modelo consensuado, sostenible y duradero que defina el futuro del desarrollo urbanístico en las islas.

11. Aportaciones y Libro Blanco

En este punto concluimos nuestro análisis y propuesta, pero no termina el trabajo de colaborar, pensar y definir nuestro modelo territorial. Esperamos que este documento se complete con las aportaciones de otros actores y agentes sociales.

Queremos invitar a la sociedad a participar en el desarrollo de este análisis y nos gustaría incorporar las aportaciones del resto de agentes sociales implicados, sean aportaciones que complementen las nuestras o que las cuestionen. Creemos que sólo desde el debate real y positivo se puede avanzar en un tema de tanta complejidad.

La incorporación de todas esas aportaciones y reflexiones podría ser un acuerdo general, el Libro Blanco del Urbanismo y la Edificación en Baleares, que serviría de guía para nuestros próximos 20 años de actuación pública y privada en este asunto.

Anexo detalle impositivo

Cálculo impuestos promoción inmobiliaria estandar							AEAT			
Un Pílo de 36,85 m2 construidos				Impuesto	Tipo	Autonómicos	Locales	SOPORTADO	REPERCUTIDO	DIRECTO
Compra Solar	Base Suelo :		45.000							
ITP	10%	4.500		ITP	10%	4.500,00				
Notaria	0,50%	225		IVA	21%			47,25		
Registro	0,42%	189		IVA	21%			39,69		
Gestoria	0,13%	59		IVA	21%			12,29		
	Base Obras:		90.000							
Obras				IVA	10%			9.000,00	9.000,00	
Técnicos										
Arquitectura	9,00%	8.100		IVA	21%			1.701,00		
Aparejadores	2,00%	1.800		IVA	21%			378,00		
Coord.Seguridad	1,00%	900		IVA	21%			189,00		
OCT	0,20%	182		IVA	21%			38,27		
Ingeniería	0,58%	522		IVA	21%			109,62		
Topografía y Geo.	0,25%	225		IVA	21%			47,25		
Licencias Y tasas										
Licencia TASA	90.000	2.349		TASA	2,61%		2.349,00			
Licencia ICIO	90.000	3.600		ICIO	4%		3.600,00			
Gestión Residuos	Fijo	36		TASA		36,36				
Gestión Residuos/Coste	Variable	1.000		IVA	21%			210,00		
Tasa Industria y ECA		23								
Tasas Vados	Fijo	450		TASA			450,00			
IBI	Variable	300					300,00			
Cedulas	Fijo	30				30,00				
Plusvalías	Variable	400					400,00			
IAE m2 Vendido	Variable	268					268,00			
Declaración Obra Nueva	100.000	1.200		AID	1,20%	1.200,00				
Notaria	0,50%	500		IVA	21%			105,00		
Registro	0,42%	420		IVA	21%			88,20		
Gestoria	0,13%	130		IVA	21%			27,30		
Division Horizontal	145.000	1.740		AID	1,20%	1.740,00				
Notaria	0,50%	725		IVA	21%			152,25		
Registro	0,42%	609		IVA	21%			127,89		
Gestoria	0,13%	189		IVA	21%			39,59		
Seguros		400		IES	1,85%			7,40		
Acometidas Y S.Pub.		1.250		IVA	21%			262,50		
Financieros	300.000									
Prestamo Promocion	525.000	6.300		AID	1,20%	6.300,00				
Notaria	0,50%	2.625		IVA	21%			551,25		
Registro	0,42%	2.205		IVA	21%			463,05		
Gestoria	0,13%	683		IVA	21%			143,33		
Tasaciones		800		IVA	21%			168,00		
COSTES TOTALES		179.933								
Beneficio		21.592								
IS		5.398		IS	25%					5.397,99
Beneficio Neto		16.194								
VENTAS		201.525								
IVA	10%	20.153		IVA	10%					20.153
PVP MAS IVA		221.678								

	13.806	7.367	13.908	29.153	5.398
	7,67%	4,09%	7,73%	16,20%	3,00%

Total Carga Impositiva	45.723,86
Sobre los costes de la promoción	23,19%