

VIVIENDAS PARA DESARROLLAR CIUDADES



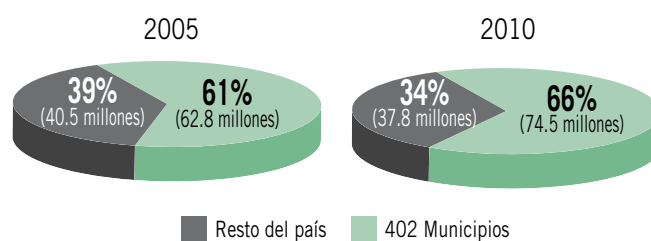
La competitividad ha sido definida por IMCO como la capacidad para atraer y retener inversión y talento. La decisión de invertir o de emplear el talento de una sociedad en determinada ciudad o municipio, depende del costo-beneficio implicado en ello. Por ejemplo, una empresa o individuo calificado evaluará las posibilidades de hacer negocios o de encontrar un empleo en varias ciudades, pero también tomará en cuenta los costos de vida (como el tiempo para transportarse, la educación para sus hijos, las medidas de seguridad que necesitará para su casa y familia, etc.). Este informe trata de hacer objetiva la comparación de cómo las ciudades mexicanas atraen y retienen la inversión y el talento, enfatizando en esta ocasión los temas relacionados con y desde la vivienda. El objetivo final es lograr que las viviendas no sólo permitan construir ciudades productivas que atraigan a más empresas y trabajadores calificados, sino que sean el punto de partida para que las personas alcancen una mayor calidad de vida.

En IMCO estamos convencidos de que el proceso de urbanización que se observa en todo el mundo es también benéfico para México ya que son muchas las ventajas de las zonas urbanas sobre las rurales: por un lado, promueven la creación de empleos más productivos y de industrias y servicios de alto valor, y por el otro, reducen el costo de proveer los servicios públicos básicos. Un estudio del McKinsey Global Institute estima que llevar agua potable y educación a las ciudades de la India cuesta entre 30% y 50% menos que hacerlo a las áreas rurales.² Otro estudio, del economista Edward Glaeser,³ demuestra que la pobreza es menos grave en las zonas urbanas que en las rurales ya que las ciudades suelen mejorar el ingreso de las personas y con ello se reduce la tasa de pobreza y aumenta el acceso a los servicios básicos. Por ejemplo, en Lagos, Nigeria, el 75% de la población urbana tiene acceso al servicio de agua potable mientras que el promedio de ese país es de menos del 30%; por otro lado, la tasa de pobreza en la India rural es del doble que la de las ciudades indias.

Por las razones anteriores, la principal migración de las últimas décadas ha ocurrido y seguirá ocurriendo desde el campo hacia las

ciudades. México no es la excepción: entre 2005 y 2010, prácticamente todo el crecimiento poblacional ocurrió en los 402 municipios considerados en este estudio (que integran a las 115 ciudades más importantes del país). Durante este periodo, en dichos municipios la población aumentó en casi 12 millones de habitantes, mientras que en todo el país el crecimiento neto fue de 9 millones de habitantes. En otras palabras, en los restantes 2039 municipios del país (en su mayoría rurales) la población cayó en casi 3 millones de habitantes (ver gráfica 1).

Gráfica 1. Dinámica de la población urbana y rural mexicana, 1 2005-2010



1/ Nota: La distinción entre población urbana y rural la hicimos en IMCO para efectos de este estudio, donde población urbana es equivalente a la población de los 402 municipios analizados y población rural es equivalente a la población del resto del país.

Fuente: INEGI: Censo de Población y Vivienda 2010.

Se espera que este crecimiento en la población continúe en todas estas ciudades ya que hoy no existe alguna política que pueda limitar su crecimiento. Sin embargo, algunas pueden estar acercándose a su límite de manera natural, aunque puede no ser bajo condiciones deseables. Dicho límite se establece cuando una ciudad pierde su capacidad para aprovechar las economías de escala que surgen cuando las ciudades crecen, y que a su vez enfrenta mayores costos que también surgen por este crecimiento, como son la congestión, el crimen o los altos costos de vida.

Las ciudades son entes muy complejos y su éxito depende tanto de una planeación de largo plazo como de habilidades extraordinarias de sus gobernantes para adaptar las políticas públicas a la alta velocidad a la que las ciudades crecen. Cuando esto no sucede, como ocurre en muchos casos en México, las ciudades se convierten

² McKinsey Global Institute (Febrero 2011). *City Limits: What's the biggest limit on city growth?*

³ Glaeser, Edward (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*. The Penguin Press, New York.

en centros caóticos, desarticulados, congestionados, inseguros, con mucha pobreza y sujetos a desastres naturales, lo cual destruye la calidad de vida de sus habitantes. En otras palabras, los costos superan los beneficios de vivir en esa ciudad.

A pesar de que una de las principales razones por la que los seres humanos migran a las ciudades son las oportunidades económicas,⁴ esto no es lo único que buscamos. Cada vez cobra mayor relevancia, principalmente para las personas más calificadas, la calidad de vida que ofrecen los sitios en donde residen. Gracias a que el mundo y las personas cada vez están más interconectados, es posible mudarse de un lugar a otro (dentro y fuera del país) para buscar un empleo o para establecer una empresa. Sus decisiones se basarán no solamente en las condiciones macroeconómicas del lugar sino en otra serie de elementos más cercanos a la vida diaria de las personas y que cada vez serán más importantes para la competitividad de una ciudad.

¿Cómo impacta la calidad de vida en la competitividad de la vivienda?

Antes de continuar es importante definir qué entendemos por calidad de vida y cómo buscamos medirla en este estudio:

El término calidad de vida se utiliza para evaluar el bienestar general tanto de individuos como de sociedades. Existe un debate internacional en los más altos niveles de los gobiernos, particularmente intenso en los últimos años, que reconoce que las mediciones basadas solamente en el ingreso y riqueza son insuficientes para evaluar el bienestar de una sociedad. Hay un creciente consenso sobre la necesidad de incorporar otros elementos a las mediciones de bienestar como son el balance entre el trabajo y todos los demás elementos que componen nuestras vidas. Con ello, se distingue entre estándar y calidad de vida, donde el primero se basa principalmente en el ingreso, mientras que el segundo incluye al entorno natural, la salud física y mental, la recreación y tiempo de ocio, y el sentimiento de pertenencia social.

Los índices internacionales más representativos que han intentado medir la calidad de vida son los que publican el *Economist Intelligence Unit* (EIU), y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).⁵ Ambas publicaciones coinciden en la mayor parte de los aspectos que incorporan, los cuales se pueden resumir a continuación:

- 1) Calidad de la vivienda
- 2) Ingreso y empleo
- 3) Balance trabajo-vida
- 4) Satisfacción con su vida
- 5) Medio ambiente y salud
- 6) Educación e inclusión
- 7) Gobernanza y seguridad

Estos aspectos se pueden evaluar desde distintos contextos. Así, desde el contexto de una ciudad, la calidad de vida de sus habitantes se evalúa en función de la calidad y el acceso que tienen a los servicios y a la dinámica urbana (ej. espacios culturales, deportivos, educativos, etc.). En este sentido, existen dos corrientes de desarrollo urbano que van muy en línea con lo anterior: *Compact City* y *Smart Growth*. Ambas corrientes buscan crear ciudades que prioricen el bienestar de sus habitantes al acercar a la población entre sí y con sus actividades diarias, así como recuperar la dimensión humana en la planeación de todos los servicios (en contraste con las ciudades creadas para los automóviles). Así, se busca que las ciudades sean centros compactos de convivencia donde se favorezca la movilidad peatonal y en vehículos no motorizados, los espacios públicos y las construcciones de usos mixtos. El resultado esperado es una ciudad con fuentes de trabajo y escuelas cercanas a sus viviendas, con una mayor convivencia social e intercambio de ideas, con una mejor interacción con el medio ambiente, con un mejor estado de salud de sus habitantes, con menores tiempos de traslado, y con menor inseguridad. Una ciudad con estas características tendrá una alta calidad de vida, por lo cual será una ciudad donde mucha gente quiera vivir. La creciente demanda de vivienda derivará en un aumento en el valor de ésta en el largo plazo. Esto es lo que entendemos por competitividad de la vivienda.

4 Fenómeno conocido en la teoría económica como "economías de aglomeración", cuya racionalidad estriba en costos reducidos de transporte y mayor interacción con el mercado.

5 Quality of Life Index (2005), del EIU; y Better Life Index (2011) de la OCDE.

¿Por qué nos enfocamos en la vivienda?

Aterrizar en el sector vivienda las ideas arriba descritas es algo natural ya que es a partir de las viviendas que se construye la dinámica de una ciudad. A partir de estos espacios las personas desarrollan sus vidas e ideas, así como originan y terminan los viajes a sus empleos o empresas, para ir a la escuela o para realizar cualquier otra actividad. También, casi siempre la compra de una vivienda significa la inversión más importante para una familia e incluso este activo sirve para poder emprender o ampliar un negocio (al utilizarla como una garantía cuando se solicita financiamiento).

El auge en la construcción de la vivienda que desde hace una década ha vivido México, ha sido positivo para el país, pues ha permitido a millones de familias realizar un sueño que antes parecía inalcanzable: tener su propio hogar. En tan sólo 7 años, de 2003 a 2010, Infonavit otorgó más créditos —poco más de 3.2 millones— que los que había otorgado en los 30 años anteriores. No obstante, todavía quedan muchas familias que no han podido acceder a dichos beneficios, principalmente por su condición de pobreza o por no estar afiliados a los sistemas de seguridad social y por tanto hoy no son sujetos de crédito para las instituciones financieras tanto privadas como públicas.⁶

Sin embargo, el reto más grave para la competitividad del sector está en que el rápido desarrollo de vivienda también ha generado nuevos problemas para las ciudades mexicanas. Muchas viviendas se han construido en la periferia de las ciudades porque ahí se combinan tanto facilidad como rentabilidad para los desarrolladores para atender a la población con escasos ingresos. Sin embargo, estas nuevas comunidades con frecuencia no tienen acceso a empleos o servicios cercanos ni están integradas en la red local de movilidad. Por lo tanto, sus habitantes enfrentan serios obstáculos para transportarse diariamente, teniendo que destinar buena parte de su ingreso a ese concepto.

Gran parte de los problemas vienen de la falta de planeación y de políticas e incentivos adecuados para que tanto los desarrolladores

como los gobiernos y sociedad obtengan beneficios tangibles de construir la vivienda al interior de las ciudades. A su vez, esto se deriva de la fragmentación y dilución de las responsabilidades entre las autoridades: presidentes municipales de una misma ciudad, gobiernos estatales y agencias federales.

El resultado de la falta de coordinación es la ausencia de una visión conjunta y de largo plazo de la ciudad y, por tanto, el diseño y alcances de las políticas públicas urbanas son muy limitados. A esto se suma el crecimiento de asentamientos irregulares con altos niveles de marginación, lo que ha complicado aún más los problemas de gobernanza y de provisión de servicios. Todos estos temas vulneran seriamente la competitividad de las ciudades mexicanas de cualquier tamaño.

Sin embargo, el declive de las ciudades no es ni inevitable ni irreversible. Un buen administrador o gobernante de la ciudad puede tomar acciones decisivas para atacar el déficit en infraestructura y vivienda, reordenar el crecimiento, recuperar las áreas verdes y los espacios públicos y reducir el crimen, entre otros problemas. El ejemplo más emblemático en Latinoamérica es la transformación de Bogotá, Colombia, en la década de los noventa. Una sucesión de gobernantes revolucionaron a la ciudad a través de un cambio en la asignación de los recursos para inversiones públicas que privilegiaron la construcción y recuperación de espacios de convivencia social y el transporte masivo por encima de más vías para automóviles. Además, a las inversiones se sumó una fuerte campaña para elevar la cultura ciudadana para que ésta se sumara a las acciones que el gobierno estaba emprendiendo, por ejemplo, para cambiar el sistema de transporte de la ciudad. Con éstas y otras acciones se logró reducir el crimen, el uso del automóvil y el consumo de agua, entre otras cosas.

Otras ciudades como Boston, Milán y Nueva York supieron reinventarse tras un periodo de declive económico. En estas tres ciudades la manufactura era la principal actividad económica hasta los años setenta, cuando muchas empresas comenzaron a migrar o a quebrar debido a sus altos costos de producción. No obstante, las tres ciudades

⁶ Debido a que no existe información objetiva suficiente para poder evaluar a este segmento de la población, reconocemos que el presente estudio tiene un sesgo hacia medir principalmente al segmento de la vivienda dirigida a la población con acceso a créditos tanto de instituciones privadas como públicas.

supieron transformarse en ciudades basadas en el conocimiento, aprovechando ventajas competitivas como una población muy educada y talentosa. Acompañada de los cambios en la composición de su economía, la ciudad de Nueva York inició un proceso masivo de recuperación del interior de la ciudad al transformar viejas bodegas y plantas manufactureras en departamentos, particularmente en Manhattan y Brooklyn.

En suma, la experiencia demuestra que es posible transformar a las ciudades pero no existe una receta única para hacerlo, sólo es cuestión de voluntad política para emprender un cambio y aplicar las políticas correctas para articularlo correctamente.

Por otro lado, también es posible establecer reglas e instituciones que funcionen de manera adecuada antes de que se construya una ciudad. Llevar servicios antes de que se establezcan los asentamientos urbanos es mucho más barato y sencillo que si se hace después. Es por ello que la Sociedad Hipotecaria Federal impulsa los Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (DUIS), una certificación de desarrollos de vivienda que promueve la planeación e integración urbana de largo plazo, la coordinación interinstitucional e intermunicipal y las asociaciones público-privadas, a través de una canasta de incentivos (ej. financiamiento preferencial y asesoría técnica).⁷ Algunos ejemplos como la Ciudad Satélite Valle Las Palmas en Baja California y el Rehilete en Guanajuato, buscan dar una solución ordenada y sustentable a la demanda de vivienda y la expansión de las ciudades de Tijuana y Celaya, respectivamente. Estas y otras iniciativas tienen un gran potencial, aunque aún es muy pronto para evaluar sus resultados.

En suma, la planeación, la normatividad y la instrumentación de políticas públicas adecuadas es fundamental para ofrecer una buena calidad de vida a los habitantes de una ciudad. Las propuestas de política pública contenidas en este informe están orientadas a impulsar la calidad de vida de los mexicanos tomando la vivienda y el desarrollo urbano como punto de partida.

Estructura del libro

El presente reporte se divide en 2 secciones. La primera sección muestra los principales resultados del Índice de Competitividad Municipal en Materia de Vivienda (INCOMUV) y de sus 3 pilares o subíndices que lo componen. Dentro de cada una se analizan las tendencias en competitividad por tamaño de la población, crecimiento poblacional y por nivel de ingreso. También se presenta un análisis de algunas de las variables más destacadas dentro de cada pilar. Finalmente, cada pilar tiene una descripción de las buenas prácticas municipales, así como de las recomendaciones más relevantes para mejorar en cada uno de los pilares.

En la segunda sección se desarrollan con más detalle algunos de los principales elementos que afectan la competitividad de la vivienda y de la ciudad en la que se ubican. Esta segunda sección se divide en 3 capítulos:

1. **Normatividad para el desarrollo urbano y de la vivienda.** Este capítulo expone las lecciones aprendidas más importantes sobre los elementos básicos que la normatividad y política sectorial deben incluir para que éstas contribuyan al desarrollo de un sector de vivienda más competitivo. El capítulo se basa en información recabada por IMCO a través de una encuesta que se realizó a los encargados de la planeación o gestión en la materia para los 402 municipios analizados. La encuesta busca evaluar la calidad de la normatividad y los instrumentos de política pública que la acompañan en función de su contribución para hacer a las viviendas más sustentables y lograr que éstas contribuyan a formar comunidades armónicas y más integradas a la dinámica de las ciudades.
2. **Movilidad y transporte.** Este capítulo amplía la explicación que iniciamos en el Índice de Competitividad Urbana 2010 de IMCO, enfocándonos esta vez en la importancia de tener una buena movilidad para la competitividad del mercado de vivienda. También se discuten ideas y casos de éxito que pueden orientar a

⁷ Sociedad Hipotecaria Federal (25 de febrero de 2009). Perspectivas de Vivienda 2009. Presentado en la Segunda Convención de Financiamiento Especializado en México.

los municipios a adoptar políticas de vivienda para que reduzcan las necesidades de transportarse a la vez que se mejore la movilidad local y con ello se impulse una mayor calidad de vida.

3. **Ciudades verdes.** Este capítulo pretende contribuir a desarrollar una metodología para evaluar qué tan verdes son las ciudades mexicanas. Es decir, se describen algunos pasos para que las ciudades mexicanas cuenten con métricas para valorar su desempeño en política ambiental, gestión de recursos naturales y provisión de servicios ambientales. Consideramos importante analizar con más detalle este tema por tres razones: 1) por el rápido crecimiento de las ciudades y la mayor presión que éstas ejercen sobre el medio ambiente y los recursos naturales; 2) por la falta de información que hay disponible para el sector; y 3) porque las personas (especialmente las más calificadas en el mercado laboral) cada vez valoran más los factores ambientales (aire y agua limpios, calles limpias, áreas verdes, etc.) y ello tendrá cada vez más implicaciones para la demanda de vivienda en el país.

Finalmente, se presentan las conclusiones del informe y los anexos. El Anexo Metodológico tiene el objetivo de hacer lo más claro y transparente posible el procedimiento de elaboración del presente Índice. Del mismo modo, se publican los indicadores utilizados en el Anexo Estadístico para que sirvan como fuente de consulta para investigadores, diseñadores de políticas públicas, periodistas y público en general interesado en el tema de las ciudades. Estos datos están disponibles en versión digital en la página www.imco.org.mx, o bien, en la página web construida específicamente para este Índice (www.comparadondevives.org).

IMCO reconoce que su metodología es perfectible, así como la posibilidad de errores humanos en el proceso de elaboración, por lo que el Instituto está abierto a cualquier recomendación y comentario sobre el mismo.⁸

Propuestas de IMCO

El objetivo último de este análisis es impulsar cambios que incrementen la competitividad en materia de vivienda de los municipios que conforman a las ciudades mexicanas. Por lo tanto, se realizan una serie de recomendaciones y propuestas para cada uno de los temas. Las principales se resumen aquí:

- **Instrumentar todas las políticas de planeación y gestión a nivel metropolitano,** desde el ordenamiento del territorio hasta las inversiones en infraestructura y la operación de los servicios públicos en red como el agua, transporte, residuos, etc. Para ello, es fundamental crear organismos intermunicipales. Dichos organismos deben tener las siguientes características: 1) una verdadera autonomía de gestión y atribuciones suficientes para tomar decisiones con criterios técnicos más que políticos; 2) un presupuesto propio y transparente; 3) un mandato claro de autonomía presupuestal y de calidad en el servicio; 4) la obligación de generar y publicar indicadores de gestión.
- **Dar más incentivos a la coordinación entre municipios:** aumentar los recursos disponibles en los fondos metropolitanos y priorizar el financiamiento con recursos federales (ej. Banobras) y asesorías a proyectos que se presenten con el acuerdo de al menos el 50% de los municipios que conforman a una zona urbana.
- **Desarrollar una estrategia de crecimiento urbano compacto,** que busque desarrollar y recuperar las zonas interiores de la ciudad. La normatividad debe definir claramente los instrumentos para aumentar las densidades habitacionales (ej. estableciendo densidades mínimas o eliminando requerimientos como lotes mínimos), para aumentar la construcción vertical (ej. flexibilizando áreas requeridas por vivienda o número máximo de niveles permitidos), y para compensar la disminución de espacios habitables privados con disponibilidad de equipamiento y espacios públicos.

⁸ Para establecer contacto sobre este reporte escribir a: gabriela.alarcon@imco.org.mx, gabriel.tarriba@imco.org.mx, o david.rodriguez@imco.org.mx.

- Para reforzar las regulaciones anteriores, se requiere aplicar instrumentos financieros y fiscales de manera que se “premie” la construcción de vivienda en las zonas deseadas y se “castigue” la especulación del suelo (ej. terrenos baldíos) y la construcción en las zonas no deseadas. En particular, se pueden **emplear diferentes esquemas del predial** para incentivar la construcción en las zonas deseadas (ej. aumento de tasas a lotes baldíos y reducción en tasa a las construcciones en interior de ciudades). También, IMCO recomienda incrementar de manera generalizada la tasa del predial. México tiene un amplio margen para hacerlo, ya que tiene una de las tasas más bajas de este impuesto entre los países de la OCDE. Para hacer más efectivo todo lo anterior, se requerirá contar con un catastro 100% digitalizado y actualizado.
- Es esencial que la estrategia sea guiada por un Plan de Desarrollo Urbano y que sea instrumentada por un órgano técnico, autónomo y ciudadanizado (ej. IMPLAN), y que cuente con indicadores de corto, mediano y largo plazos, que permitan evaluar si es necesario reforzar o modificar las políticas de desarrollo urbano.
- **Acercar la vivienda a los empleos, escuelas y servicios** para reducir las necesidades de transporte. Para ello se requiere: 1) eliminar las regulaciones que impiden la mezcla de usos de suelo compatibles (ej. residencial, comercial, etc.), 2) regular las distancias máximas de nuevas viviendas a escuelas, comercios y equipamiento en general, y 3) desarrollar alianzas con grandes empleadores para apoyar programas de alojamiento de empleados cerca de empresas.
- **Diseñar una estrategia de movilidad y transporte eficientes**, para conectar a las viviendas con los empleos y servicios que ofrece la ciudad, basado en el modelo DOTS (ver capítulo de movilidad y transporte). Para ello, se requiere: 1) entender las necesidades de movilidad de la población (a través de encuestas origen-destino); 2) planear acorde a dichas necesidades las rutas de transporte público y que éstas se integren con distintos modos de transporte; 3) cambiar la normatividad de tránsito para reconocer explícitamente que los peatones tienen prioridad, después los vehículos no motorizados, después el transporte público y por último el automóvil; 4) establecer cobros por congestión y contaminación como son los parquímetros y peajes internos, invirtiendo estos recursos en infraestructura para peatones y bicicletas; y 5) revisar la normatividad para construcción de conjuntos habitacionales y vivienda para que se establezcan estándares mínimos de infraestructura para peatones y ciclistas, así como cambiar los requerimientos sobre el número de cajones de estacionamiento o ancho de calles, reemplazando un monto mínimo por un monto máximo.
- **Dar más herramientas a los demandantes de vivienda para que tomen mejores decisiones.** Muchas veces las personas compran una vivienda sin tener información suficiente de qué es lo que están comprando, particularmente de las implicaciones que tendrá en su vida. Para minimizar las “malas” decisiones de compra y aumentar el poder de negociación de los demandantes de vivienda, se requieren dos acciones muy diferentes pero fáciles de instrumentar: 1) desarrollar más herramientas de información para el comprador de vivienda y difundirlas correctamente, que concienticen sobre los costos privados y sociales de vivir más lejos, así como los beneficios de vivir cerca de sus actividades diarias; y 2) permitir acceder más de una vez a un crédito del Infonavit para aumentar el poder de negociación de los compradores.
- **Agilizar y transparentar los procesos relacionados con la vivienda.** Todos los procesos para el desarrollo de vivienda, desde la obtención de licencias y permisos de construcción hasta la municipalización, deben ser transparentes, sencillos y expeditos. Para ello es importante que los municipios cuenten con una Ventanilla Única de Vivienda donde los habitantes puedan realizar todos los trámites relacionados. Las dependencias responsables deben comprometerse a: 1) dejar muy claros todos los requisitos necesarios para aprobar cualquier proceso, 2) responder a las solicitudes en un número razonable de días, 3) poner a disposición de todos los solicitantes el estatus de las

mismas a través de Internet, y 4) establecer una única vía de comunicación de las decisiones de los trámites y que se haga de manera oficial (con el fin de promover la transparencia).

- **Incorporar criterios de desarrollo urbano a financiamiento y subsidios con recursos federales.** Por último, un incentivo que puede tener gran impacto sobre el mercado de vivienda son los programas de financiamiento y subsidios federales.

Algunos ejemplos de acciones que pueden instrumentarse son: 1) ofrecer tasas más bajas para los créditos dirigidos a vivienda que se ubique en zonas interiores de las ciudades o a la vivienda vertical; 2) dirigir los subsidios a las viviendas con características deseables, no sólo a las personas; o 3) revisar criterios para otorgar subsidios para que se favorezca compra de vivienda en interior de la ciudad (ej. flexibilizar topes a valor de la vivienda).

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), en asociación con el INFONAVIT, la CONAVI y la Sociedad Hipotecaria Federal presentan el primer Índice de Competitividad Municipal en materia de Vivienda (INCOMUV).

Entre 2005 y 2010 casi todo el crecimiento poblacional del país ocurrió en los 402 municipios urbanos considerados en este estudio, mientras que el resto de los municipios del país perdieron población. Esto se explica principalmente por la continua migración del campo a las ciudades. Al mismo tiempo, las ciudades y municipios urbanos del país han experimentado en la última década un auge de construcción de la vivienda que ha permitido a millones de familias realizar un sueño que antes parecía inalcanzable: tener su propio hogar. Sin embargo, el rápido desarrollo de vivienda ha generado nuevos problemas y retos para la competitividad de las ciudades mexicanas. Muchas viviendas se han construido en la periferia de las ciudades, sin acceso a empleos, escuelas o áreas verdes y sin estar integradas en una red de movilidad eficiente, afectando seriamente la calidad de vida de sus habitantes. La causa principal de estos problemas es la falta de planeación urbana y de políticas adecuadas para que desarrolladores, gobiernos locales y sociedad obtengan beneficios tangibles de construir la vivienda al interior de las ciudades. Por ello, IMCO propone una serie de recomendaciones para que el desarrollo de vivienda contribuya a impulsar ciudades más sustentables, con una mayor calidad de vida y, por tanto, más competitivas.



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.
Musset 32 • Col. Polanco • 11560 • México, D.F.
www.imco.org.mx

