Boletín Nº 12.105-14

Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señor Kast, señoras Aravena y Goic, y señor Montes, para establecer zonas de inclusión urbana.

I. Fundamentos de la Iniciativa

El presente proyecto de ley busca contribuir a mejorar los niveles de inclusión urbana, incorporando beneficios a las normas urbanísticas de proyectos inmobiliarios asociados a determinadas zonas de la ciudad que cumplan con la condición de encontrarse cercanas a medios de transporte masivo urbano, tal como el metro de Santiago o el Biotren de Concepción, a cambio de cumplir con exigencias de inclusión de un porcentaje determinado de viviendas sociales y económicas. El objetivo es tender hacia ciudades más justas, las cuales promuevan el desarrollo integral de todos sus ciudadanos.

De acuerdo a la información del estudio Desiguales[1], elaborado por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo ("PNUD"), existe una alta segregación urbana en las grandes ciudades de nuestro país, que se materializa en una diferencia notoria en las características de las viviendas, las calles y las veredas, en su estética y limpieza, en la cantidad de áreas verdes, los vehículos que transitan y otros rasgos del paisaje urbano.

En particular, las grandes ciudades chilenas tienden a presentar patrones de segregación que se caracterizan por i) una gran concentración de espacial de los altos ingresos en una zona, y ii) gran segregación también de los hogares de estratos bajos, entendida como homogeneidad social del espacio, especialmente en sectores de la periferia; no se concentran en un solo sector pero los espacios en que se ubican están compuestos prácticamente solo por hogares de la misma condición social.[2]

---

[1] DESIGUALES. Orígenes, cambios y desafíos de la brecha social en Chile. PNUD. Junio 2017.

[2] Sabatini, Francisco, Gonzalo Cáceres y Jorge Cerda (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción". Revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales 27(82).

II. Objetivos del proyecto

Este proyecto de ley mejorar los niveles de inclusión urbana, especialmente en aquellas ciudades que presentan altos niveles de segregación socio espacial. Asimismo, se busca incorporar el enfoque de beneficios de normas urbanísticas para proyectos que apuntan a mejorar los niveles de integración social urbana, y en este caso, que se emplacen en zonas identificadas para ese fin las cuales se determinan mediante su cercanía con medios estructurantes de transporte masivo, específicamente, ferrocarriles urbanos. Mediante esta nueva normativa se espera ampliar las posibilidades para mejorar la localización de viviendas destinadas a beneficiarios de programas habitacionales del Estado, particularmente, las consignadas para arriendo.

Adicionalmente, se busca contribuir a un desarrollo urbano que priorice la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, rescatando socialmente el valor del suelo a través de la inclusión de viviendas subsidiadas por el Estado en lugares que de otra manera sería imposible ejecutar.

PROYECTO DE LEY

Artículo Único. Introdúzcanse las siguientes modificaciones en el Decreto con Fuerza de Ley No. 2, de 1959, sobre Plan Habitacional:

Agréguese en el artículo 1° los siguientes incisos, después del inciso noveno:

"Los Proyectos de Viviendas Inclusivas estarán compuestos por edificaciones que contemplen un porcentaje de viviendas económicas emplazados en áreas urbanas consolidadas y dentro de una Zona de Inclusión Urbana, entendiéndose por ésta aquella determinada de la forma indicada más adelante y que contemplen áreas en las cuales existan ferrocarriles urbanos, siempre que la vialidad adyacente a la línea del ferrocarril considere una vía expresa, troncal o colectora. Asimismo, se entenderá por área urbana consolidada

como aquella área urbana o de extensión urbana de más de 100 hectáreas que se encuentre mayoritariamente construida considerando las normas vigentes del Instrumento de Planificación Territorial que afecte al territorio especifico.

Las Zonas de Inclusión Urbana, podrán ser definidas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo a propuesta de sus respectivas Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo, de oficio, a solicitud de una Municipalidad o de cualquier interesado. La propuesta deberá indicar el polígono de la referida Zona y deberá consultarse a la Municipalidad, quien tendrá un plazo máximo de 60 días para pronunciarse. Ponderadas las observaciones o cumplido el plazo antes indicado, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo tendrá la facultad de dictar la Resolución que aprueba la existencia de la determinada Zona.

Los Proyectos de Viviendas Inclusivas que soliciten acogerse a los beneficios urbanísticos de este título, excluyendo aquellos beneficios que pudieran referir a franquicias y exenciones tributarias del presente como de otros títulos, podrán contar con edificaciones de hasta 6 pisos de altura, no tendrán límite a sus coeficientes de contructibilidad y sólo les serán aplicables las siguientes normas urbanísticas de los respectivos Instrumentos de Planificación Territorial:

a) Rasantes y distanciamiento.
b) Antejardines y sistemas de agrupamiento con respecto a la o las vías públicas, existentes o previstas en el Instrumento de Planificación Territorial.
c) Zonas de riesgo.
d) Uso de suelo.
e) Dotación de estacionamientos.
f) Vialidad.

Sin perjuicio de lo anterior, en la misma resolución que determine la existencia de una Zona de Inclusión Urbana se podrán establecer restricciones a las demás normas urbanísticas, incluida la constructibilidad, dependiendo del sector y otras consideraciones que deberán indicarse fundadamente en el acto que las cree.

Para acceder a los beneficios exclusivamente urbanísticos recién indicados, los referidos Proyectos deberán cumplir con las siguientes condiciones copulativas:

a) Estar emplazados en predios ubicados dentro de las Zonas de Inclusión Urbana o cuyos accesos vehiculares y peatonales estén ubicados a una distancia no mayor de 300 metros de una línea de ferrocarril urbano, siempre que la vialidad adyacente a la línea de ferrocarril considere una vía expresa, troncal o colectora. Las distancias señaladas se medirán a través de una línea imaginaria que recorrerá el circuito peatonal por vías de tránsito público hasta la vía férrea.

b) Que al menos un 40% del total de las viviendas contenidas en el proyecto de edificación cumpla con las características técnicas y económicas para ser adquiridas con los subsidios que otorga el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Asimismo, el total de viviendas deberá cumplir con un programa arquitectónico que deberá incluir como mínimo tres recintos conformados: una zona de estar - comedor - cocina, a lo menos un dormitorio, que debe corresponder al dormitorio principal, y un baño.

Previo a la obtención del permiso de edificación por parte de la Dirección de Obras Municipales respectiva para acreditar la categoría de Proyecto de Vivienda Inclusiva y obtener los beneficios que se señalan antecedentemente, el Servicio de Vivienda y Urbanización que corresponda, podrá emitir un certificado que acredite que el proyecto constructivo cumple con los requisitos exigidos por el presente artículo, que las viviendas cumplen con los requisitos para ser subsidiadas y que estarán disponibles para la aplicación de los subsidios correspondientes."