SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE VIVIENDA Y URBANISMO, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción.

BOLETÍN Nº 8.493-14.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo tiene el honor de presentaros su segundo informe respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de S.E. el ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique.

Además de los miembros de la Comisión, asistieron a una o más de las sesiones en las que se trató este asunto los Honorables Senadores señora Carolina Goic Boroevic y señores Alfonso De Urresti Longton, Juan Pablo Letelier Morel y Alejandro Navarro Brain.

Concurrieron del Ministerio de Vivienda y Urbanismo: la Ministra, señora Paulina Saball; el Jefe de la División de Desarrollo Urbano, señor Pablo Contrucci; la asesora legislativa, señora Jeannette Tapia; los asesores, señores Enrique Rajevic y Vicente Burgos, y los arquitectos, señoras Patricia Corvalán y Maricarmen Tapia y señor Jorge Alcaíno. Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro, señor Andrés Gómez-Lobo; su Jefe de Gabinete, señor Óscar Carrasco; la asesora legislativa, señora Paola Tapia; la Coordinadora Normativa, señora Lorena Araya; la Secretaria Ejecutiva de la Secretaría de Planificación de Transporte, señora Gisele Labarthe, y su asesor, señor Angelo Cherubini, y los asesores, señoras Vanessa Rosso y Vanessa Montenegro y señores Raúl Barrientos, Vicente Pinto y Carlos Melo. Además, estuvieron presentes el ex Subsecretario de Vivienda y Urbanismo, señor Francisco Irarrázaval; el ex Jefe de la División Jurídica, señor Pablo Sepúlveda, y el ex asesor, señor José Ramón Ugarte. Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: los asesores, señoras Vanesa Salgado, Catherine Peirano, Francisca Moya y Tamara Gargari y señores Pedro Pizarro y Luis Batallé.

Asistieron, especialmente invitados, de la Asociación Chilena de Municipalidades: el Secretario Ejecutivo, señor Iván Borcoski; la Jefa de Gabinete del Presidente, señora Isabel Flores; el abogado, señor Malik Mograby; del Área de Calidad de Vida, el señor Miguel Moreno y el asesor, señor Héctor Altamirano. De la Asociación de Municipalidades de Chile:

el Presidente, señor Mario Olavarría, y el Director Ejecutivo, señor Andrés Chacón. De la Universidad Tecnológica Metropolitana (UTEM): el Director de la Escuela de Transporte y Tránsito, señor Álvaro Miranda. Del Colegio de Arquitectos: la Directora Nacional, señora Ximena Bórquez. De la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso: el Director, señor Rodrigo Saavedra. De la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile: el Director del Departamento de Urbanismo, señor Alberto Gurovich. De la Corporación de Desarrollo Vial de Lo Barnechea: la arquitecta, señora Liliana Vergara. De la Cámara Chilena de la Construcción: el Vicepresidente, señor Patricio Donoso; el Presidente de la Comisión de Urbanismo, señor Fernando Herrera; el Gerente de Infraestructura, señor Pablo Álvarez; el Coordinador Territorial, señor Tomás Riedel, y el Jefe del Departamento Legal, señor Gonzalo Bustos. De la Cámara Chilena de Centros Comerciales: el Presidente, señor Manuel Melero, y el asesor, señor Cristóbal Fernández. De la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios: el Presidente, señor Cristián Hartwig; el Director Ejecutivo, señor Vicente Domínguez; el Gerente de Marketing y Asuntos Corporativos, señor Juan Pablo Martínez, y el asesor, señor Fernando Colchero. De Sandoval y Asociados: la constructora civil, señora Javiera Sandoval, y la señora Carolina del Castillo. De Aristo Consultores: los señores Sergio González y Mauro Huenupi. De Urbano Proyectos: el Gerente General, señor Iván Muñoz. Del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano: el Presidente, señor Luis Eduardo Bresciani. De la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte: el Presidente, señor Alejandro Tudela. De la I. Municipalidad de Santiago: la Alcaldesa, señora Carolina Tohá; el Director de Obras, señor Miguel Saavedra; la asesora urbanista, señora Sandra Gysling; el asesor, señor Marcelo Mitev; la periodista, señora Gabriela Lucero, y el señor Luis Hidalgo. De la I. Municipalidad de Providencia: la asesora urbanista, señora María José Castillo; el Subdirector de la Secretaría Comunal de Planificación, señor Luis Felipe Águila, y la Arquitecta del Equipo Espacio Público del Departamento de Asesoría Urbana, señora María José Sánchez. De la I. Municipalidad de Temuco: el Director de Obras, señor Marcelo Bernier; de Asesoría Urbana, la arquitecta, señora Verónica Eltit, y el señor Sergio Sepúlveda. De la I. Municipalidad de Puente Alto: la Directora de Obras, señora Constanza Dyvinetz. De la I. Municipalidad de Casablanca: el Director de Obras, señor Yuri Rodríguez. De la I. Municipalidad de La Reina: el Director de Obras, señor Carlos Lineros. De la I. Municipalidad de La Florida: el Director de Obras, señor Agustín Pérez.

También estuvieron presentes, de la Biblioteca del Congreso Nacional, la analista señora Verónica de la Paz; los asesores de la Fundación Jaime Guzmán, señora Ericka Farías y señor Benjamín Rug; los asesores del Instituto Igualdad, señora Mariluz Valdés y señor Juan Pablo Cubillo; los asesores del Instituto Libertad y Desarrollo, señora Paulina Henoch y señor Sergio Morales; el asesor del programa legislativo del Centro Democracia y Comunidad, señor Carlos Pinto; la asesora del Comité PS, señora Rocío Sánchez; la asesora del Comité UDI, señora Valentina Rojas; el asesor del Comité DC, señor Luis Espinoza; el asesor de la Honorable

Senadora señora Pérez San Martín, don Renato Rodríguez; los asesores de la Honorable Senadora señora Goic, señores Gerardo Bascuñán y Orion Aramayo; el asesor del Honorable Senador señor Tuma, don David Martínez; la asesora del Honorable Senador señor Matta, doña Nancy Masbernat; los asesores del Honorable Senador señor Ossandón, señoras Israela Rosenblum y María Angélica Villadangos y señores Eduardo Hantelman, José Huerta y Alberto Jara; los asesores del Honorable Senador señor Montes, señores Gabriel Galaz y Luis Díaz; los asesores del Honorable Senador señor Ignacio Walker, doña Javiera Andaur y señores Javier Igor y Miguel Urrea; el asesor del Honorable Senador señor Patricio Walker, don Nicolás Gutiérrez; el asesor del Honorable Senador señor Navarro, don Jaime Mondría; los asesores del Honorable Senador señor García, señores Rodrigo Fuentes y Cristóbal Baier; los asesores del ex Senador señor Sabag, señora Marcela Cofré y señor Andrés Rojo, y el asesor del Honorable Diputado señor Osvaldo Urrutia, don José Pablo Núñez.

- - -

Es del caso señalar que Inmobiliaria Las Salinas, y el Director de Obras de la I. Municipalidad de Providencia, señor Sergio Ventura, hicieron llegar sus observaciones al proyecto, por escrito.

- - -

Los documentos recibidos y los acompañados por los invitados fueron debidamente considerados por los miembros de la Comisión y se contienen en un anexo único, adjunto al original de este informe. Tales antecedentes quedan a disposición de las señoras y señores Senadores en la Secretaría de la Comisión e incorporados en la página web institucional.

- - -

Cabe subrayar que este proyecto de ley fue aprobado en general por la Sala el 30 de julio de 2013, fijándose como plazo para presentar indicaciones el día 26 de agosto de ese mismo año. Luego, por sendos acuerdos de Comités adoptados en su oportunidad, se abrieron nuevos plazos para formular indicaciones directamente en la Secretaría de la Comisión. Asimismo, es preciso destacar que el Ejecutivo, en su momento, retiró las indicaciones anteriores de este Poder del Estado y presentó una para sustituir íntegramente el proyecto aprobado en general por la Sala (indicación número 1), respecto de la cual la Comisión acordó debatir y votar cada una de sus propuestas por separado.

En relación con los alcances de la referida indicación sustitutiva, la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo aclaró que, en lo relativo a las materias que modifica el texto aprobado en

general y no se contienen en aquélla, la voluntad del Gobierno es que sean eliminadas de la iniciativa legal. Lo anterior, sin perjuicio de los aspectos de tales materias que sean objeto de discusión y votación expresa en la Comisión.

Con posterioridad, y abierto un nuevo plazo, el Ejecutivo presentó otra indicación sustitutiva del texto del proyecto (indicación número 1 bis), con los mismos alcances mencionados en el párrafo precedente.

Cabe consignar que los correspondientes informes financieros de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, acompañados a las respectivas indicaciones sustitutivas del Gobierno, señalan que las modificaciones propuestas no tienen impacto presupuestario.

\- - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

Los siguientes preceptos tienen carácter orgánico constitucional: Artículo Primero, números 2), 5) y 7) -artículos 172, 173, 176, 177, 179, 180, 181 y 186-; Artículo Tercero, números 1) a 8); Artículo Cuarto, números 1) a 5); y disposiciones transitorias, artículos segundo, tercero y cuarto.

Lo anterior, en virtud de lo señalado en las normas constitucionales identificadas a continuación:

- Artículo 118, en lo relativo a: Artículo Primero, números 2), 5) y 7) -artículos 172, 173, 176, 179, 180, 181 y 186 (en el caso del referido artículo 172, también según lo contemplado en el artículo 38)-; Artículo Tercero, números 1) a 8); y disposiciones transitorias, artículos segundo, tercero y cuarto (este último, también en razón de lo consagrado en el artículo 113).

- Artículo 113, en cuanto a: Artículo Primero, número 7) -artículo 177-; y Artículo Cuarto, números 1) a 5).

Todo lo consignado, en correspondencia con el artículo 66, inciso segundo, de la Carta Fundamental.

\- - -

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

1.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni modificaciones: ninguno.

2.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: números 1, Artículo Primero, numerales 2) y 3); 1 bis, salvo en cuanto a las normas que se singularizan en el punto 3 que sigue; e indicaciones números 2, 73, 76, 96 y 99.

3.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: números 1, salvo en cuanto a las normas ya especificadas en el punto 2 anterior; 1 bis, Artículo Primero -numerales 1), 6), en lo relativo a los artículos 169, 170, 171, 172, 179 y 180, y 7)-, Artículo Segundo -en lo referido a los artículos 9°, 10, 11, 14 y 15- y artículo segundo transitorio; e indicación número 3.

4.- Indicaciones rechazadas: números 1, Artículo Primero -numeral 4), en lo relativo a los artículos 178, 179 y 180- y Artículo Cuarto -numerales 6) y 7)-, e indicaciones números 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 42, 47, 49, 52, 54, 58, 59, 60, 61, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 88, 93, 95, 97, 98, 102, 104 y 106.

5.- Indicaciones retiradas: números 9, 14, 77, 82, 83, 84, 85, 87 y 90.

6.- Indicaciones declaradas inadmisibles: números 5, 15, 24, 27, 28, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 62, 63, 64, 69, 86, 89, 91, 92, 94, 100, 101, 103, 105, 107 y 108.

- - -

Antes de formalizar la primera indicación sustitutiva, la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo manifestó su voluntad de compartir la nueva orientación que S. E. la Presidenta de la República otorgaría al proyecto de ley en debate, que fue despachado en general por la Corporación bajo la administración del Gobierno anterior. De este modo, la Comisión y representantes del Ejecutivo dedicaron varias sesiones a analizar sendos borradores de propuestas de indicaciones -así como dicha indicación sustitutiva-, además de escuchar a diversas entidades y agrupaciones acerca de las enmiendas sugeridas.

Primeramente, la Comisión recibió a **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo,** quien recordó que la iniciativa busca aplicar a los proyectos de densificación la figura de las cesiones de terrenos gratuitas y obligatorias que el artículo 70 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) exige a los urbanizadores “para circulación, áreas verdes, desarrollo de actividades deportivas y recreacionales, y para equipamiento”, y que pueden alcanzar hasta el 44% de la superficie total del terreno original, conforme a la tabla que dispone la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), “proporcionalmente en relación con la

intensidad de utilización del suelo que establezca el correspondiente instrumento de planificación territorial".

Advirtió que este sistema ha funcionado sin dificultades en el crecimiento urbano por extensión, esto es, en loteos o desarrollo horizontal, pero no en la densificación de loteos ya existentes. En este último caso, los nuevos proyectos no se han hecho cargo de las externalidades producidas o, a lo más, las han asumido parcialmente por medio de los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU).

Señaló que el texto actual del artículo 70 de la LGUC -sustituido por el artículo 80 de la ley N° 19.712, Ley del Deporte-, dispone que la Ordenanza General fijará "los parámetros que se aplicarán para las cesiones cuando se produzca crecimiento urbano por densificación.". Sin embargo, esta materia nunca se reguló por una razón práctica, puesto que en tales proyectos no hay subdivisión ni superficie para ceder porque se emplazan en zonas en las que ya se efectuó la urbanización con las correspondientes cesiones. Agregó que solo algunas obras han cumplido con los EISTU desde el 2001, destacando que el sistema no exige cesiones sino mitigaciones.

Puso de relieve que en el año 2003 el Tribunal Constitucional declaró, a propósito de una modificación a la metodología de los EISTU, que este mecanismo es inconstitucional por carecer de una base legal. Pese a ello, pudo seguir operando, pero siempre bajo la amenaza del cuestionamiento y sin que el legislador regule hasta hoy esta materia.

La señora Ministra recordó luego las principales características de los aportes al espacio público según la iniciativa aprobada en general:

a) En los proyectos de densificación, el porcentaje de terreno a ceder se fija proporcionalmente en consideración a la intensidad de utilización del suelo, y también "de acuerdo al tamaño del proyecto, su destino y su localización".

b) Las cesiones también pueden cumplirse "pagando el valor equivalente al terreno a ceder a la municipalidad respectiva, de acuerdo al valor comercial". Con ello, se pasa de un sistema de pago en "especie" -esto es, con terrenos-, a uno de pago en dinero, como una suerte de tributo.

c) Finalmente, permite que el pago de este importe pueda efectuarse "mediante la ejecución de obras, valorizadas de acuerdo a la Ordenanza General", a elección del aportante, con las excepciones que determine la misma Ordenanza.

Manifestó que la iniciativa establece también que los recursos obtenidos por los municipios con este sistema deben administrarse en un fondo separado, pudiendo “delegar su administración a otra entidad pública o privada, con o sin fines de lucro”, y que el fondo sólo podrá destinarse a los siguientes fines:

a) Ejecución de obras de desarrollo comunal identificadas en el Plan de Inversiones en el Espacio Público.

b) Pago de las expropiaciones que sean necesarias para la materialización de dichas obras.

c) Actualización del Plan de Inversiones, sus respectivos planos seccionales y proyectos de las obras.

d) Gastos de administración del Plan de Inversiones, hasta por el 10% de los fondos recaudados, de acuerdo a las reglas que establece la Ordenanza General.

Añadió que, en este contexto, el “Plan de Inversiones en el Espacio Público” es fundamental para que funcione el sistema y destacó sus características principales:

a) Debe ser elaborado por cada municipalidad, sobre la base del plan regulador comunal e incluir, al menos, la totalidad de las afectaciones de utilidad pública contempladas en el citado instrumento y las obras viales asociadas a los futuros proyectos de densificación, estableciendo una priorización de las obras, especialmente, “aquellas asociadas a las áreas cuya normativa permite proyectos que por su envergadura requerirán adecuar el espacio público con el que se relacionarán”. Observó que hay una amplia remisión a la Ordenanza General para regular la elaboración de estos planes.

b) Requiere, antes de ser aprobado, la autorización de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo respectiva -debiendo requerir ésta un informe técnico a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente- y después de consultar al consejo comunal de organizaciones de la sociedad civil, de acuerdo al procedimiento aplicable a los planos seccionales.

c) Debe ser actualizado en un plazo no mayor a cinco años.

d) Cualquier interesado en desarrollar un proyecto podrá proponer a la municipalidad modificaciones o adecuaciones al Plan de Inversiones en el Espacio Público, particularmente cuando se trate de

aquéllos que por su envergadura requieran cambios en el espacio público con el cual se relacionarán.

Dicho lo anterior, **la señora Ministra** mencionó los aspectos positivos del proyecto de ley despachado en general por la Sala:

a) Constituye un aporte para la ciudad, pues reconoce la necesidad de que los proyectos que actualmente no contribuyen al desarrollo urbano, o solo lo hacen en escasa medida, cooperen con la materialización de las obras que el espacio público demanda.

b) Adicionalmente, permite que los aportes se realicen en infraestructura que no incida directamente en el proyecto, admitiendo que toda obra origina una sobrecarga en la ciudad.

c) Los aportes se acumulan en un fondo separado, a fin de asegurar y focalizar su inversión.

Luego, hizo referencia a algunos aspectos de la iniciativa que a juicio del Ejecutivo deben ser perfeccionados:

Es imprescindible distinguir entre las obras que persiguen dar factibilidad a un proyecto que pretende ejecutarse -la necesidad de instalar un semáforo; hacer un enlace vial o disponer de cierto número de estacionamientos-, de las obras de desarrollo urbano en el espacio público que no están relacionadas directamente en él. En consecuencia, las empresas inmobiliarias, cualquiera sea su tamaño, enfrentarían dos tipos de cargas en sus proyectos:

a) Efectuar obras de mitigación que factibilicen el proyecto inmobiliario con la vialidad circundante -según el respectivo EISTU-, que deberán estar ejecutadas antes de la recepción final. Los proyectos pequeños o de menor impacto debiesen aportar, en lugar de obras, un monto determinado sin necesidad de un EISTU.

b) Realizar un aporte monetario para obras en el espacio público por un monto determinado, de acuerdo a la envergadura, tamaño, localización y otros elementos a considerar.

Añadió que en este último caso el Ejecutivo propondrá que los aportes se acumulen en un fondo de afectación para asegurar que sea destinado a la finalidad prevista, el cual, según sea el caso, podrá ser comunal -ciudades que se emplazan en una sola comuna- o regional -ciudades que abarcan varias comunas y que están regidas por un plan intercomunal-.

Además, las planificaciones comunal e intercomunal deberán considerar planes de transporte, obras en el espacio público y prioridades de inversión, según conciernan solo a la comuna o a más de una. Dichos planes evitarán que los aportes se concentren solo en las localidades con suelos más caros, favoreciendo la inclusión social urbana.

El Honorable Senador señor Pérez Varela recordó que durante la discusión en general de la iniciativa algunos invitados señalaron que si la construcción de un edificio debe aportar el 44% del valor del terreno para el desarrollo urbano, el alza del precio de venta de inmuebles sería insospechada. Recomendó reevaluar el mecanismo que contempla la iniciativa en esta materia.

Su Señoría también sugirió analizar diversos sistemas de aporte, dependiendo de las características de la edificación de que se trate, tales como tamaño y ubicación.

El Jefe de la División de Desarrollo Urbano hizo notar que en el caso de los loteos que deben ceder terrenos para vialidad, equipamiento y áreas verdes, el aporte representa un beneficio para el propio proyecto y sus inmediaciones, pero no necesariamente para el desarrollo urbano del resto de la ciudad.

En cuanto a los EISTU, manifestó que sirven para mitigar el impacto local e inmediato de una determinada edificación y que no se exigen a todos los proyectos, porque de hacerlo, la Subsecretaría de Transportes sería incapaz de asumir esta tarea. Además, son convenientes para los inversionistas, pero tienen la desventaja de dificultar los acuerdos respecto de ellos y el excesivo tiempo de tramitación.

El asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Enrique Rajevic, informó que esta Cartera trabaja, conjuntamente con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en la elaboración de una fórmula para calcular y determinar los aportes al desarrollo urbano con la mayor precisión posible.

La asesora legislativa del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señora Jeannette Tapia, explicó que las mitigaciones suponen obras que se sitúan en la proximidad del proyecto y en el área de su influencia inmediata, esto es, son construcciones necesarias para el funcionamiento del mismo, en tanto los aportes se relacionan con proyectos que impactan a toda la ciudad.

El Honorable Senador señor Montes consultó si los colectores de aguas lluvias podrán ser considerados como un aporte, puesto que a su juicio es fundamental que ello ocurra.

El Jefe de la División de Desarrollo Urbano respondió que durante veinte años se eliminó la obligación de las constructoras en la materia referida por Su Señoría, acarreando la escasez de infraestructura, con todos los inconvenientes asociados a esta decisión. Agregó que en la actualidad para las zonas que no tienen plan maestro de menos de 50 mil habitantes, no es obligatorio el aporte para aguas lluvias y, en estos casos, el municipio debe hacerse cargo de las obras respectivas.

- - -

Luego, en sucesivas sesiones, la Comisión recibió a diversas organizaciones y entidades para conocer sus puntos de vista sobre la iniciativa.

La Directora Nacional del Colegio de Arquitectos, señora Ximena Bórquez, manifestó su discrepancia con el proyecto de ley en estudio por carecer de sintonía con el Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

Observó que regula la intensificación y la densificación del uso de suelos que no realizan aportes al espacio público. Recordó que el artículo 70 de la LGUC dispone que “en toda urbanización” se deberá ceder gratuita y obligatoriamente un porcentaje de terreno para equipamiento, áreas verdes y circulación, según el destino de la edificación y la intensidad de ocupación, equivalente a la densidad.

Destacó que los condominios tipo B -por ejemplo, un complejo de casas con espacios comunes- deben cumplir con esa obligación; en tanto que los tipo A -un edificio de departamentos para viviendas u oficinas- están eximidos cuando son construidos en sitios ya urbanizados.

En consecuencia, el proceso de densificación o intensificación del uso de suelos se hace hoy preferentemente en los condominios tipo A, que nada aportan al espacio público, particularmente áreas verdes. Puso de relieve que en comunas como Nuñoa, Providencia, Las Condes, Santiago, San Miguel, Viña del Mar, Temuco e Iquique, entre otras, solo puede disminuir progresivamente la relación superficie de área verde/habitante.

Explicó que la disposición de superficies para espacio público en forma proporcional a los ciudadanos se resuelve de manera regular y permanente por medio de cesiones según densidad, por lo que parece correcto incorporar a los condominios tipo A, y a esto debería apuntar la iniciativa en debate.

El Honorable Senador señor Tuma consultó qué sucede con los aportes cuando un edificio cambia de uso.

La señora Bórquez respondió que los proyectos son aprobados cuando están conformes con el plan regulador comunal. Si posteriormente cambia de uso también deberá modificar su patente, y para que esto ocurra el Director de Obras exigirá cumplir con las normas pertinentes al nuevo uso.

Añadió que, a su entender, la iniciativa confunde el impacto vial con los efectos de la densificación, que están relacionados, pero son distintos.

Respecto del aporte en obras, sostuvo que no es relevante para acortar el déficit de espacios públicos; más bien podría constituir una mitigación de impactos urbanos, cuando así se determine.

Aseveró que lo realmente importante es generar espacios públicos y recursos para tal propósito, y que el proyecto de ley no se orienta en tal sentido. Recalcó que se trata de dos temas diversos: uno es la planificación y el otro es la inversión, y aunque se entiende que deberían ir juntos, su lógica es diferente.

Asimismo, expresó que las municipalidades cuentan con instrumentos establecidos en su ley orgánica -tales como el plan de desarrollo comunal (PLADECO); el plan regulador comunal y el plan de inversiones-, por lo que es innecesario agregar otros, puesto que se superpondrán, especialmente si se refieren a aspectos que deben estar incorporados en los ya existentes.

Opinó que la iniciativa está inspirada en Santiago y en las comunas con más recursos, pero recordó que la realidad de la gran mayoría de los municipios es la carencia de medios y de capacidades para abordar situaciones complejas.

En cuanto a la posibilidad de entregar la administración de los recursos a organismos con fines de lucro -como lo propone la iniciativa en estudio- calificó la opción como aberrante, porque una vez traspasado el dinero será un recurso público, y debe ser administrado por un órgano del mismo carácter.

El Jefe de la División de Desarrollo Urbano compartió las críticas y observaciones de la representante del Colegio de Arquitectos, y adelantó que el Ejecutivo busca perfeccionar el proyecto para salvar dichos reparos.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Montes** señaló que el tipo de espacio público al que la gente aspira varía según el grado de desarrollo del país y de la comuna de que se trate. Consultó a la señora Bórquez cómo ha pensado el organismo que representa los espacios públicos en zonas densamente pobladas.

La Directora Nacional del Colegio de Arquitectos contestó que es necesario distinguir dos situaciones: una, el espacio mínimo indispensable, y la otra, el espacio público proveniente de la inversión, representado fundamentalmente por áreas verdes. En este último caso, la construcción es tan onerosa como la mantención, por eso la inmensa mayoría de las municipalidades estudia y reflexiona mucho antes de construirlas.

Recalcó que lo más significativo es generar áreas para espacios públicos, aunque la inversión y el diseño se realicen con posterioridad. También observó que los planes reguladores no deben contener disposiciones relativas a diseño; no obstante algunos instrumentos, aunque sea ilegal, se han sostenido porque garantizan una cierta calidad de vida. Tal es el caso, por ejemplo, de los cierres de vidrio permitidos en algunas comunas de la Región Metropolitana.

El señor Director de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, señor Rodrigo Saavedra, señaló que en la actualidad la imagen de territorio y ciudad es compleja, puesto que integra factores físicos, sociales y económicos en pos de la planificación urbana.

Se refirió a algunas de las indicaciones presentadas, destacando la signada con el número 6, del ex Senador señor Sabag, al artículo 41 de la LGUC, que propone un cambio cualitativo a las disposiciones del plan regulador, al expresar “Sus disposiciones se refieren a las normas urbanísticas aplicables en cada zona del territorio en que se divide, considerando uso del suelo, normas de edificación, subdivisión predial, estacionamiento, jerarquización de la estructura vial y declaratorias de utilidad pública, fijación de límites urbanos, densidades, áreas de riesgo o protección, determinación de beneficios normativos o condicionamientos en el área de extensión urbana incluyendo la ejecución de obras de urbanización, todo ello en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias, de transporte, energéticas y/o de drenaje, y demás aspectos urbanísticos, conforme lo establezca la Ordenanza General de esta ley.”.

Manifestó que esta redacción es más específica que la norma vigente y valoró positivamente la enmienda, por considerar las peculiaridades de cada territorio, según la diversidad de geografía, las condiciones, las características y las cualidades de cada lugar. Añadió que esta situación determina la mayor demanda y densidad de los espacios

públicos en la actualidad; por lo mismo, los instrumentos de planificación territorial deben complementarse con las correspondientes facultades que permitan su operación, desde el nivel comunal hacia los más generales.

Valoró también la incorporación de indicaciones destinadas a mejorar aspectos relativos a los estudios de impacto -urbano y vial- y la exposición a la comunidad como un ente activo y no pasivo como ocurre actualmente, que solo recibe información.

Por último, recordó que la “Política Nacional de Desarrollo Urbano; ciudades sustentables y calidad de vida”, expresa que “sus objetivos y lineamientos fueron formulados para servir de guía y orientación respecto de nuevas iniciativas públicas en materia de desarrollo urbano y territorial, sea a través del ámbito reglamentario, de planes y programas o de instrumentos de planificación territorial, en todo lo que no contradiga la legislación vigente.”.

Agregó que ese estudio da cuenta de la importancia de la sustentabilidad de las ciudades, en cuanto sistemas que permiten una mayor calidad de vida al integrar y coordinar la diversidad de nuestro territorio.

El Secretario Ejecutivo de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Iván Borcosky, manifestó que el proyecto de ley constituye una propuesta interesante y novedosa, pero redactada y diseñada pensando en las grandes comunas del país.

Sostuvo que el PLADECO implica un costo para los municipios y que las nuevas obligaciones exigirán aún más recursos a las corporaciones. Ante esta realidad, efectuó las siguientes observaciones para perfeccionar el proyecto de ley:

- Precisar a qué unidad municipal le corresponderá la función de elaborar el Plan de Inversiones en el Espacio Público, ya que en el articulado y, particularmente en las normas modificatorias a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, no hay referencias.

- Enmendar el artículo 43, número 3, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que alude al “consejo económico y social comunal”, ya inexistente.

- Respecto a la opción de escoger si el aporte se hará en dinero o mediante la ejecución de obras, el municipio debe tener la facultad de elegir y no al aportante.

- Establecer un sistema de financiamiento para la elaboración de los Planes de Inversión en el Espacio Público, fundamentalmente para las comunas con menos ingresos.

El asesor de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Héctor Altamirano, indicó que el valor del terreno a ceder, para efectos de la iniciativa, debe ser aquél que adquiere una vez aprobado el proyecto, puesto que es sabido que este precio es mayor al pagado por el desarrollador inmobiliario al comprar el loteo.

Por su parte, **el Presidente de la Asociación de Municipalidades de Chile, señor Mario Olavarría,** presentó un documento en el cual se efectúan propuestas de modificaciones a artículos específicos de la iniciativa de ley, que se adjunta a este informe.

Explicó que, en general, las adecuaciones introducidas por la iniciativa son engorrosas; además, no modifica el artículo 59 de la LGUC, respecto del cual la Contraloría General de la República ha emitido dictámenes recientes sobre su interpretación y alcance.

Añadió que, además, indirectamente se libera de la obligación de urbanizar a los proyectos, trasladándola a los municipios.

En cuanto a la cesión de terrenos para equipamiento, afirmó que tenderá a desaparecer, puesto que será más simple -para los privados y para las municipalidades- la opción del pago en dinero. Agregó que es necesario generar herramientas que permitan agrupar sitios para realizar posteriormente obras de mayor envergadura.

Enfatizó que la flexibilidad para disponer de los inmuebles no debe ir en desmedro del propio equipamiento. Al tener que contar con la aprobación de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, los Planes de Inversión lógicamente priorizarán la solución de los problemas viales, menoscabando la construcción de dichas instalaciones.

Llamó a tener presente que los planes de desarrollo comunal son financiados con fondos del FNDR y que los planes reguladores demoran alrededor de 12 años en ser aprobados.

Finalmente, manifestó la conformidad de la Asociación que representa con las enmiendas que la iniciativa realiza a la Ley de Copropiedad.

El Director de la Escuela de Transporte y Tránsito de la Universidad Tecnológica Metropolitana, señor Álvaro Miranda, presentó un documento que se acompaña a este informe.

Definió al EISTU como un Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano, cuyo objetivo es analizar los posibles efectos negativos que un proyecto urbano podría provocar sobre la vialidad más próxima, afectando la seguridad y aumentando la congestión de tránsito. El estudio busca medidas de mitigación para este fenómeno, a fin de disminuir esos impactos y mantener o mejorar las condiciones de operatividad de la vialidad.

Manifestó que estos instrumentos son elaborados por ingenieros en transporte y por consultoras de ingeniería privadas especializadas, a solicitud de los dueños o de los mandantes de los proyectos que, además, deben pagar el costo de las medidas de mitigación contenidas en los EISTU. Afirmó que son revisados y aprobados por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de cada región, con consulta a diversas reparticiones públicas.

Observó que los EISTU solo se aplican a una parte de los proyectos -aquellos con destino no residencial que contemplan más de 150 estacionamientos y aquellos con destino residencial que consideran más de 250 estacionamientos-, que en su conjunto representan solo el 5% de los permisos de edificación.

No obstante, agregó, la Resolución N° 511, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, permite que cualquier proyecto sea sometido a un estudio, al establecer “Respecto al Informe Vial Básico de proyectos que inciden en modificaciones a las características físicas/operacionales de vías que integran la Red Vial Básica: De acuerdo con lo establecido en el decreto supremo N° 83, de 1985, citado en el Visto, se entenderán modificadas las condiciones operacionales para vías urbanas pertenecientes a la Red Vial Básica de la ciudad, cuando se comprometa la operación de vehículos y/o peatones, así como los proyectos de construcción de nuevas vías que incidan en la Red Vial Básica, los que deberán contar con la aprobación del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda. Para tal efecto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones impartirá las instrucciones de carácter general y tratándose de los proyectos mencionados, será el Secretario(a) Regional competente, por resolución exenta, quien determinará los valores mínimos, a partir de los cuales dichos proyectos podrán contar con un Informe Vial Básico.”.

Indicó que un Análisis Vial Básico es más exigente que un EISTU, y que es requerido en la mayoría de los proyectos actuales, siendo revisados por las mismas autoridades.

Subrayó que los EISTU velan por automovilistas y por peatones, y que el Plan de Inversiones en el Espacio Público

contemplado en la iniciativa no tiene el mismo alcance, puesto que deberá ser renovado cada cinco años, o cada tres cuando el plan regulador no cuente con un estudio de capacidad vial actualizado. Sin embargo, dijo, este estudio es insuficiente como insumo para elaborar un plan que reemplace al EISTU. Además, el nuevo Plan de Inversiones deberá incluir la totalidad de los ensanches y de las aperturas viales contenidas en el plan regulador, en circunstancias de que son una pequeña parte de las medidas de mitigación que incorpora el EISTU.

Por ello, afirmó, es un problema que el Plan de Inversiones se base en el estudio de capacidad vial, que enfrenta precisamente la capacidad de las vías versus las demandas existentes y las futuras. Enfatizó que estos datos son absolutamente exiguos para evaluar el verdadero impacto que producirá un proyecto, ya que es imposible planificar las obras venideras incorporando variables desconocidas y que no se miden y evalúan correctamente.

Por último, se refirió a aspectos precisos de la iniciativa en debate que a su juicio deben ser mejorados:

- La complementariedad de proyectos simultáneos o muy próximos en el tiempo, en función de incorporar los impactos de ambos y no por separado.

- Facilitar la llegada de profesionales del área de la ingeniería en transporte a los municipios. Hoy el 70% de las corporaciones del país no cuenta con estos profesionales.

- Exigir que en los municipios con cierta cantidad de habitantes el Director de Tránsito sea un ingeniero en transporte o un profesional afín, con un curso de capacitación en transporte y tránsito.

- Crear un registro de ingenieros y de empresas facultados para realizar EISTU y Análisis Viales Básicos.

- Incorporar exigencias y evaluaciones urbanísticas a los proyectos, sin eliminar los EISTU.

Finalmente, resumió sus puntos de vista de la siguiente manera:

- El proyecto de ley analizado pretende eliminar los EISTU, única herramienta técnica para evaluar el impacto en el sistema de transporte provocado por proyectos inmobiliarios.

- La mayoría de los municipios no tiene capacidad para evaluar y diagnosticar impactos viales de un proyecto, menos para

hacer un EISTU. En consecuencia, no es posible traspasar esta responsabilidad a dichos órganos.

- El mejoramiento de aspectos urbanísticos no se contrapone con el sistema EISTU, verlo así es un error grave. Aprobar el proyecto de ley, con su redacción actual, generará problemas al país.

- Los únicos beneficiados con la iniciativa serán los desarrolladores inmobiliarios, pues disminuirán las exigencias para la aprobación de proyectos y los montos que deben desembolsar en medidas de mitigación; además, la inversión en obras públicas será menor y de peor calidad.

- Como consecuencia de lo anterior, habrá un aumento de accidentes de tránsito y mayor congestión en las vías de circulación.

El Honorable Senador señor Ossandón advirtió que encomendar la confección del PLADECO y del Plan de Inversión en el Espacio Público a un municipio sin recursos es una irresponsabilidad.

Reiteró que la iniciativa únicamente considera la realidad de las comunas con más ingresos, pero no de las pequeñas, que muchas veces ni siquiera cuentan con una Dirección de Obras Municipales.

El Director del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, señor Alberto Gurovich, entregó un documento que se acompaña al informe.

Se refirió a los objetivos de la iniciativa de ley; entre ellos, generar un sistema que permita la cesión de terrenos a todos los proyectos de construcción. Recalcó que los aportes deben ser equivalentes al efecto que producen “al y en el” espacio público.

Agregó que el cálculo de los aportes debe efectuarse conforme a reglas objetivas, de conocimiento público y con anticipación a la decisión de inversión. Además, deben estar orientados a las personas y a sus necesidades urbanas, y a mejorar el espacio público concurrente.

Aseveró, respecto de los proyectos que se desarrollan en “áreas isla” -desconectadas de la trama vial existente-, que es preciso exigirles el cumplimiento de las condiciones de conectividad e infraestructura vial previamente determinadas.

Indicó que las cesiones gratuitas de terreno, según la iniciativa en discusión, también podrán realizarse mediante el pago a la municipalidad respectiva del valor equivalente del predio a ceder. Preguntó quién y cómo se calculará dicho monto, en tanto constituye un bien sujeto a intercambio comercial.

También se dispone, acotó, como condición para exigir los aportes, que las municipalidades elaboren y aprueben un “Plan de Inversiones en el Espacio Público”. Consultó qué sucederá con el PLADECO, y si éste no debería igualmente considerarse para que se articulen adecuadamente. Sugirió crear un Plan de Prioridades de Inversión Comunal.

En cuanto al número máximo de estacionamientos, opinó que podría contemplarse una política local o regional sobre esta materia.

También llamó, respecto de los planos seccionales, a aclarar definitivamente el uso del término “planes”, que se confunde en los artículos 73 y 59 de la LGUC.

En el caso del artículo 45, número 2, del mismo cuerpo legal, consultó quién y cómo se controlarán los ajustes en los trazados viales que cada municipalidad establece.

Planteó la inquietud de cómo garantizar el “equilibrio” dinámico de la dotación de vías y equipamientos -según estándares-, y la continuidad persistente del sistema, y cómo subordinar el objetivo del beneficio a la solidaridad social, al bien común, al largo plazo y a la homogeneidad territorial. Respondió que, posiblemente, con un encuadre de las reglas que acentúen el valor jurídico del proyecto legalmente concordado, además de limitar la trascendencia hegemónica del derecho de propiedad privada.

Agregó que junto con las restricciones impuestas por el modelo preponderante, en la actualidad se estaría registrando una fase de problemas mayores de la estructura urbana y del sistema de conducción administrativa, desencadenando conflictos y dilemas. La preeminencia liberal, además de provocar incertidumbre y desempleo, tiende a menoscabar la eficacia de la práctica urbanística, determinando una falta de convicción respecto al gobierno de la ciudad y a la calidad del ejercicio profesional.

Informó que desde 1979 se aplica una política nacional de desarrollo urbano liberal, emplazada en la vertiente competitiva, cuyo cumplimiento envuelve la derogación de normas que disciplinan y cualifican lo urbano, influyendo de manera tan profunda en los procesos de ciudad, que hasta hoy hacen difícil la contención de aspectos sensibles del

régimen que se impone. En el paradigma de la “renta mínima ciudadana garantizada” gravita el dominio del régimen financiero, las disposiciones de autorregulación y el crecimiento continuo, la competencia, la especulación y el intercambio desigual como principios de interactividad, y la generalización de constantes adelantos tecnológicos que operan a su favor.

El señor Gurovich finalizó su relato señalando que la imposición de la lógica de mercado y, particularmente, la subjetividad que se desprende de ella, organiza la sociedad y el espacio, por lo cual el sistema tiende a definirse como esencialmente anti-igualitario e individualista, demandando el desmantelamiento de la ética solidaria y del peso de la memoria, y de todo tipo de regulación institucional.

En una sesión posterior, **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** reiteró que el Ejecutivo comparte el propósito de la iniciativa legal, pero que es preciso introducirle algunas modificaciones para el cabal cumplimiento de los objetivos que persigue.

Recordó que la Política Nacional de Desarrollo Urbano busca “Establecer sistemas de obligaciones especiales para las nuevas áreas de expansión urbana, en términos de prever que se harán cargo de sus externalidades Al mismo tiempo establecer sistemas de contribuciones o aportes para los proyectos de densificación que permitan resolver sus efectos sobre el espacio público y las funciones urbanas, conforme determine la ley.”.

Sobre el particular, subrayó que la Cartera a su cargo propone dos grandes áreas de perfeccionamiento en el texto del articulado:

1) Recuperar la figura de las mitigaciones, diferenciándola de los aportes.

2) Crear un fondo de aportes de carácter regional para obras urbanas definidas y priorizadas en los planes de ciudad.

En cuanto a la distinción entre mitigaciones y aportes, puntualizó que las primeras operan en los proyectos de densificación y de extensión y que se exigen a los proyectos para aminorar el impacto urbano que generan en el ámbito circundante, especialmente en la vialidad. Por su parte, los aportes son fondos -excepcionalmente construcciones de valor equivalente- exigidos a los proyectos para ser invertidos en obras en el espacio público, como vialidades y parques, con el fin de contribuir a resolver el impacto urbano que generan en la ciudad.

Precisó que se propondrá crear un Fondo cuyos aportes serán recaudados por el Gobierno Regional y administrados en una

cuenta especial y separada del resto del presupuesto regional, pudiendo destinarse solo a la ejecución de las obras que definan los Planes de Ciudad y a los gastos asociados a éstas.

Añadió que la ley garantizará que al menos un 70% de la recaudación sea invertido en necesidades del sistema de transporte.

El Honorable Senador señor Montes preguntó si el mencionado Fondo contemplará el financiamiento de obras de embellecimiento urbano y de diseño, que trasciendan lo meramente funcional. Destacó la importancia de incorporarlas especialmente a la ley en debate, atendida su contribución a la calidad de vida de las ciudades. Resaltó la importancia de garantizar el buen uso de los recursos de este Fondo de administración regional, velando para que sea utilizado en obras contempladas en el Plan de Ciudad respectivo.

El asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Enrique Rajevic, expresó que los planos de detalle, creados en la ley N° 20.791, que modificó le Ley General de Urbanismo y Construcciones en materia de afectaciones de utilidad pública de los planes reguladores, comprende lo señalado por Su Señoría, en cuanto al diseño del espacio público.

Posteriormente, **el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones,** efectuó una exposición en la que se refirió a la situación actual de los EISTU, destacando, en primer término, que la tramitación de estos instrumentos opera por medio de una ventanilla única de cada Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

Observó que este sistema data del año 2000, cuando comenzó en la Región Metropolitana. Desde esa fecha se requiere, por parte de las direcciones de obras, el EISTU aprobado por la referida SEREMI en forma previa al permiso de edificación. También se obliga a que las medidas de mitigación sean ejecutadas antes de la recepción de las obras. Advirtió que usualmente se limitan a obras menores de gestión de tránsito, salvo en proyectos de mayor envergadura que incorporan obras de infraestructura vial.

El señor Ministro mostró el siguiente gráfico:

Luego, se refirió a las debilidades de los EISTU, resumiéndolas así:

- Las medidas de mitigación no logran superar el déficit de infraestructura vial urbana.

- Los proyectos se fragmentan para evitar los EISTU.

- A menudo son complejos y de larga duración.

- Son contratados por los mismos interesados; por ello tienden a minimizar el impacto.

Sin perjuicio de lo anterior, indicó que también presentan fortalezas, como son:

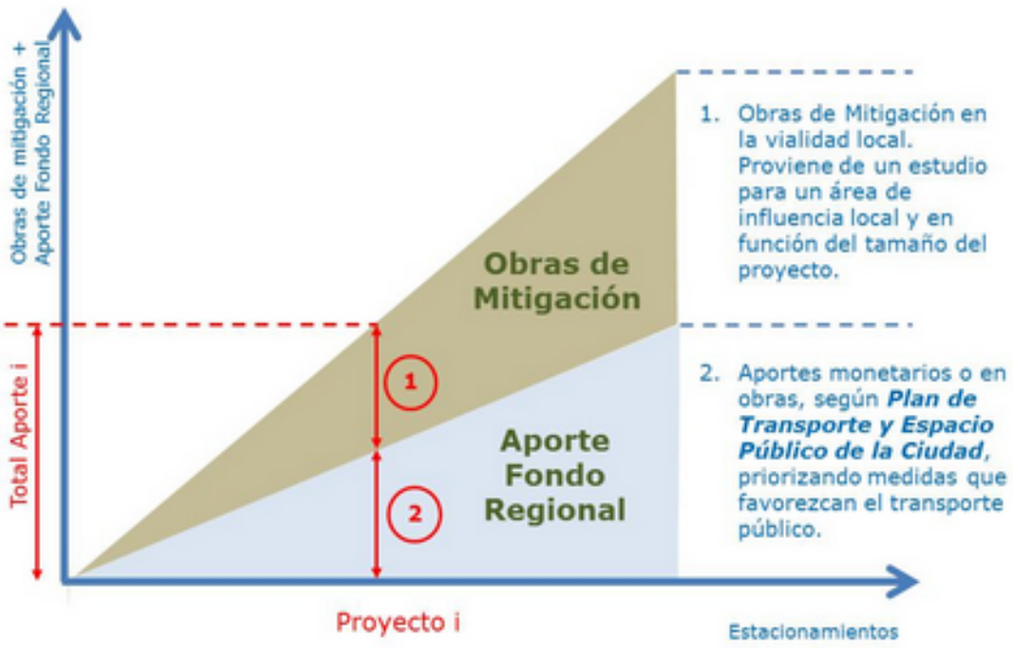
- Se trata de un sistema consolidado; los privados saben que tienen la obligación de internalizar las consecuencias provocadas por los proyectos.

- Los estudios se hacen cargo del impacto, tanto de la vialidad estructurante, como de la vialidad local.

En cuanto al pago de mitigaciones por EISTU, la autoridad afirmó que la estimación en obras de este carácter para edificios de oficinas es de 0,9 UF/m^2 y destacó que en el Plan Maestro Vial del Sector Alonso de Córdova se realizaron los siguientes aportes por estacionamiento: comercio: 36,2 UF; oficinas: 12,0 UF; vivienda: 13,5 UF, y hoteles: 31,7 UF.

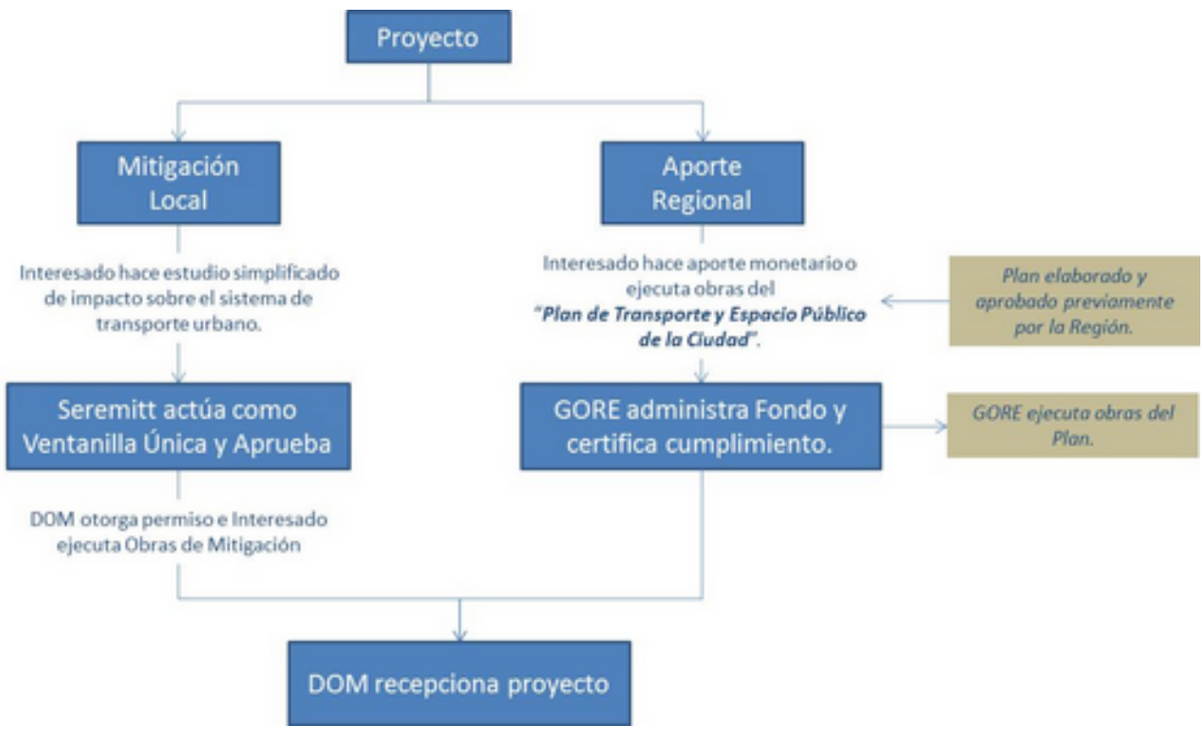
Posteriormente, graficó la nueva propuesta del Ejecutivo para esta iniciativa legal:

CASO GENERAL



CASO PARTICULAR DE UNA ZONA SATURADA

Por último, exhibió un diagrama de flujo para ejemplificar cómo será la aprobación de los proyectos de densificación:



Finalizada la exposición, **el Honorable Senador señor Ossandón** manifestó que la nueva propuesta del Ejecutivo parece apropiada, pero es teórica, ya que el Plan de Ciudad -aludido por la Ministra

de Vivienda y Urbanismo en su presentación-, no existe en la actualidad y porque su confección es muy costosa. Estimó que si el Gobierno Regional administra el Fondo que se propone, esta iniciativa se alejará de la realidad local.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones hizo notar que mediante la figura de mitigación local se evitaría la dificultad señalada por Su Señoría. Sin embargo, llamó la atención acerca de la trascendencia de las obras que provocan impactos supracomunales, que deberán ser financiadas con recursos del Fondo.

El Honorable Senador señor Montes consultó cómo se determinará qué porcentaje de los aportes recaudados debe ser invertido en transporte. Además, solicitó detalles sobre las obras de mitigación que corresponderá ejecutar a los centros comerciales o malls.

Preguntó también si habrá un diseño funcional de los edificios de estacionamientos para evitar la congestión vehicular en sus salidas, y los requisitos que se aplicarán en estos casos.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo respondió que hoy no existen Planes de Ciudad. Por ende, el Fondo sugerido será destinado en un porcentaje mayoritario a obras de vialidad donde haya un déficit estructural.

En el caso de zonas saturadas, acotó, el proyecto deberá realizar las obras de mitigación en la vialidad local, además de los aportes monetarios o en obras a la municipalidad con la declaración de zona saturada y el plan maestro aprobado, y un aporte reducido al Fondo Regional.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó qué porcentaje del Fondo será utilizado en estudios y planes, observando que ambos son de un costo bastante elevado.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones aseveró que el Fondo no financiará la totalidad de las obras de mitigación. Informó que el Ministerio ya cuenta con algunos planes de transporte para las principales ciudades del país, entre ellos, el Plan 20/25 de Santiago y el de Concepción. Agregó que hay un trabajo conjunto entre los Ministerios de Obras Públicas y de Vivienda y Urbanismo para coordinar estos planes en las capitales de región.

En relación al problema de los edificios de estacionamiento, particularmente los ubicados en el centro de Santiago que generan gran congestión vehicular, explicó que se trabaja en el denominado Plan Centro con la municipalidad de la comuna para zanjar el problema.

Finalmente, en cuanto a la propuesta de que el 70% de los aportes sea invertido en el sistema de transporte, sostuvo que obedece al déficit existente en infraestructura vial. Sin embargo, afirmó que no se obviará el financiamiento de equipamiento, de espacios urbanos y de paisajismo, entre otros.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo destacó la importancia de calcular el aporte como un porcentaje del valor del proyecto y que la base para esta operación esté definida en la ley; de esta manera, los desarrolladores inmobiliarios sabrán los costos de su inversión antes de comenzar las obras.

El Honorable Senador señor Ossandón reiteró que las obras de transporte son onerosas, y que la estrategia y la planificación de la ciudad requieren cuantiosos recursos. Manifestó su temor acerca de que el Fondo se destine mayoritariamente a estudios y no a la ejecución de las obras correspondientes.

El Honorable Senador señor Pérez Varela hizo notar la importancia de determinar con exactitud y en forma previa a la ejecución de las obras el aporte que cada proyecto deberá efectuar; a su juicio esta es la clave para la debida aplicación de la iniciativa legal en estudio.

Asimismo, **Su Señoría** llamó a no crear falsas expectativas con el Fondo Regional, y sugirió adoptar las medidas necesarias para que su utilización sea transparente ante la ciudadanía.

El Honorable Senador señor Montes recomendó definir la expresión “Plan de Ciudad”, que en su opinión se asemeja a un plan de obras urbanas.

También sugirió establecer alguna fórmula de distribución equitativa del Fondo Regional enunciado -similar a la del Fondo Común Municipal-, para que la inversión de los recursos no se concentre solo en las grandes ciudades, que por definición reúnen a la mayoría de los proyectos de construcción.

En cuanto a que el 70% del Fondo sea empleado en obras de transporte, propuso flexibilizar este porcentaje, dependiendo de la realidad de cada ciudad y proyecto. Consultó si el MINVU ha analizado alguna propuesta de modificación a la Ordenanza General en esta materia, como solución transitoria mientras se tramita esta iniciativa de ley.

El asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Enrique Rajevic, recordó que en el año 2003 el Tribunal

Constitucional declaró inconstitucional un decreto supremo modificatorio de la Ordenanza General en este aspecto, con lo cual quedó imposibilitada la vía reglamentaria para zanjar el problema de las mitigaciones viales. Destacó que por ello es necesario contar a la brevedad con una regulación legal sobre esta materia.

El Honorable Senador señor Ossandón aconsejó analizar y estudiar el modelo aplicado por la Municipalidad de Lo Barnechea en el área de mitigaciones, ya que a su entender es preferible fortalecer la autonomía municipal y evitar injerencias del Gobierno Regional.

En una sesión posterior, **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** afirmó que para recoger planteamientos y observaciones formulados a la iniciativa, sería necesario presentar una indicación sustitutiva.

Sin embargo, y para demostrar la buena predisposición del Ejecutivo, entregó a la Comisión un borrador preliminar de la referida indicación, que abarca especialmente las siguientes materias: fortalecimiento del rol de los municipios; determinación del área de influencia de las mitigaciones; establecimiento de un techo para los aportes; fijación de los parámetros objetivos para el cálculo de mitigaciones y aportes y, adopción de medidas de transparencia y fiscalización para garantizar el buen uso de los recursos percibidos.

En este contexto, analizó la propuesta. En primer término, y en relación a las mitigaciones y aportes, señaló que se establecerá la obligación de todo proyecto de mitigar los impactos locales sobre el sistema de transporte. Asimismo, se impone el deber a los proyectos de crecimiento urbano por densificación de aportar a un Fondo destinado a la ejecución de obras de desarrollo en el espacio público y al sistema de transporte de la ciudad.

Señaló que las mitigaciones se entenderán como las obras exigidas a todos los proyectos para aminorar el impacto que generan en el sistema de transporte local, a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión y con la operación e infraestructura del transporte público o privado y sus servicios conexos. Por su parte, los aportes son los recursos exigidos a los proyectos que provocan crecimiento urbano por densificación para ser invertidos en obras en el espacio público (vialidades, parques, etc.) que contribuirán a resolver el impacto urbano que produzcan, y que deberán estar previamente identificadas en un Plan de Inversión de Transporte y Espacios Públicos.

Puntualizó que en la mitigación de los impactos locales sobre el sistema de transporte, todo proyecto deberá presentar un Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMV) ante la SEREMI de Transportes

y Telecomunicaciones, proponiendo medidas para neutralizar los efectos negativos de la nueva construcción sobre el sistema de transporte local dentro del área de influencia, manteniendo los estándares de servicio en un nivel semejante.

Agregó que el IMV se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y metodología que determine el reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con la firma del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Dicho informe, aclaró, será diferenciado de acuerdo a las características de los proyectos y formulado bajo los principios de celeridad, de economía procedimental y el de no formalización, particularmente en las iniciativas de menor complejidad.

Sostuvo que la resolución que apruebe el informe deberá consignar las características del proyecto; las medidas de mitigación aprobadas; la posibilidad de considerar etapas con avances parciales, y la garantía de las obras a ejecutar.

Precisó que su vigencia será de cinco años, pero que en los tres primeros se deberá gestionar el permiso de construcción y antes del quinto recepcionar las obras correspondientes.

Hizo presente que las mitigaciones se determinarán considerando el área de influencia del proyecto en función de las rutas de ingreso y egreso, de la conectividad con la red vial y de los aumentos de flujo en la vialidad circundante, definidos en función de la dispersión de tráficos inducidos por la nueva edificación, hasta la octava intersección relevante. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mantendrá en su sitio web un registro público de todos los IMV recibidos y de sus respectivas resoluciones finales dictadas, en concordancia con el artículo 7° de la ley sobre acceso a la información pública (Ley de Transparencia).

En relación a los aportes al espacio público y al sistema de transporte, adujo que se calcularán en proporción a los siguientes elementos: tamaño del proyecto, destino, localización e intensidad de utilización del suelo bajo las condiciones que determine la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con un tope equivalente al 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace el proyecto.

Aseveró que se mantendrá una escala de aportes puramente municipales en las ciudades que abarquen una sola comuna, y que se propondrá aplicar, además, una a nivel metropolitano para las urbes que abarquen varias comunas y estén regidas por un plan metropolitano o intercomunal. De este modo, el Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público procurará seguridad y sustentabilidad interna, ya que será aprobado por la municipalidad -en las ciudades unicomunales-, o por el Gobierno

Regional, con la mayoría absoluta de los alcaldes involucrados, en las comunas que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal. El aporte deberá pagarse en dinero antes del otorgamiento del permiso de edificación, o bien, el interesado podrá materializarlo mediante la ejecución de estudios de prefactibilidad; proyectos de ingeniería o de arquitectura; medidas operacionales para el transporte público o privado, y obras de infraestructura pública, u otras medidas conforme a la valorización que les asigne el citado plan.

Reveló que los aportes ingresados conformarán un fondo especial de administración separada, que corresponderá al municipio o a una corporación regional, según sea el caso. Precisó que el 70% de lo recaudado por este concepto, deducidos los gastos de administración, deberá ser invertido en transporte, y que los órganos mencionados, según corresponda, determinarán qué parte del remanente será destinado a inversiones en espacios públicos.

Destacó que tanto las municipalidades como las corporaciones regionales darán cuenta anual del uso de estos fondos y publicarán sus respectivas rendiciones, además de estar supeditados a la fiscalización de la Contraloría General de la República.

La señora Ministra continuó refiriéndose a los aportes al espacio público y al sistema de transporte en zonas saturadas, señalando que en lugares de saturación vehicular el techo de la contribución podría duplicarse (hasta 88%). Estas áreas serán definidas por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, a propuesta de los municipios, sobre la base de mediciones objetivas de saturación severa de congestión automotriz, considerando las velocidades medias, los tiempos de viaje promedio, los índices de saturación en intersecciones y el exceso de demanda, entre otras variables de niveles de servicio.

Manifestó que en las denominadas Zonas de Saturación Vehicular las municipalidades deberán elaborar un Plan Maestro de Mitigaciones de Transporte, que incluirá las obras y medidas de gestión de tránsito priorizadas y valorizadas.

En materia de mitigación e incentivos en áreas urbanas o de extensión urbana, señaló que los planes reguladores intercomunales o comunales que incluyan nuevos espacios urbanos o de extensión urbana, podrán exigir condiciones adicionales de urbanización y de equipamiento para el desarrollo de los proyectos que se emplacen en ellas, tales como la ejecución de obras de urbanización fuera del terreno en que se sitúa la nueva edificación; construcción de obras en el régimen de transporte urbano o que mejoren los espacios públicos; inclusión en los proyectos de tipos de vivienda o usos de suelo, y materialización de equipamientos de uso público y otras medidas que promuevan la integración social.

Explicó que en el caso de los aportes urbanos reembolsables se podrá optar por realizar una obra del Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público o del Plan Maestro de Mitigaciones de Transporte, cuando la valorización sea mayor a la contribución que le corresponda enterar. En tal evento, podrá acoger dicho excedente a la modalidad de aportes reembolsables, para lo cual el interesado firmará un convenio con la corporación regional o con la municipalidad respectiva, que establecerá las obras a ejecutar y su valor; el costo a reembolsar; el plazo de devolución -que no podrá superar los quince años-, y la forma en que se reintegrarán estas contribuciones.

También informó que se creará el Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial, cuya administración estará a cargo de la Subsecretaría de Transportes; tendrá competencia en todo el territorio nacional; será público y permanente, y deberá contener los requisitos de inscripción, inhabilidades, sanciones, etc.

Por su parte, **el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** comenzó su intervención mostrando un plano de saturación de las vías de Santiago que registra 5,2 millones de viajes diarios en el transporte privado con un parque automotriz de 1,4 millones de vehículos. Expresó que los más altos niveles de congestión se presentan en los sectores centro-oriente durante todo el día y en las vías de acceso a las áreas residenciales en horarios de punta, connotando que los tiempos de viajes aumentan en un 2,2% cada año. En cuanto al transporte público de superficie, señaló que hay 5,4 millones de viajes diarios, en 6.500 buses, con 11.300 paraderos y 1.500 puntos de recarga BIP. Observó que las velocidades más bajas se reportan en las comunas de Santiago y de Providencia.

Acto seguido, se refirió al actual sistema EISTU, declarando que solo el 5% de los permisos de edificación ejecutan mitigaciones por tener más de 150 estacionamientos comerciales o más de 250 residenciales, y que de este porcentaje entre el 60% y el 64% de los metros cuadrados construidos corresponden a obras de mitigación. Por ende, aseveró, el 95% de los permisos otorgados queda liberado de esta obligación.

A nivel nacional, preciso, en el período que se indica más adelante se edificaron 12.898.128 metros cuadrados de superficie, de los cuales 7.725.957 fueron con EISTU, alcanzando una proporción de proyectos con mitigación del 60%.

El señor Ministro exhibió un cuadro con los pagos estimados por mitigación en la actualidad:

Aplicación Cobro	Pago (UF/m^2)
Promedio EISTU 2007- 2013 (SECTRA – MTT)	0,84 UF
Promedio EISTU 2001 – 2003 (CEHU) (1)	1,03 UF
PDUC (2)	1,56 UF
PM Lo Barnechea (3)	0,97 UF
PM Alonso de Córdova (3)	0,28 UF
Costanera Center	1,87 UF

(1): Comisión Asesora de Estudios Habitacionales y Urbanos – MINVU.
(2): considera solo vivienda.
(3): estimado por MINVU en base al promedio ponderado de cobro de proyectos con diferentes destinaciones (vivienda, comercio y oficina) en los planes maestros respectivos. Los planes maestros consideran cobro por estacionamiento.

Aclaró que la referida estimación fue hecha en base a una muestra de los Informes de Factibilidad Técnica (IFT) de EISTU aprobados entre los años 2009 y 2010 en la Región Metropolitana, con la valorización de obras mediante precios unitarios tipo (no se exige la presentación de presupuestos de obras de mitigación). De los valores acompañados, explicó, se obtuvo un valor promedio de 1,1 UF/m^2, lo que arrojó una inversión anual promedio de 4,1 millones de UF en la Región Metropolitana y de 8,4 millones de UF a nivel país.

El siguiente cuadro resume la inversión anual en medidas de mitigación (MM UF):

	Superficie Construida con EISTU (m^2/año)	Inversión EISTU (MM UF)
Región Metropolitana	3.781.106	4,1
País	7.725.957	8,4

Posteriormente, **el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** comentó los elementos centrales del borrador de indicación sustitutiva, fundamentalmente en lo relativo a los impactos viales producidos por los proyectos inmobiliarios, que deberán ser enfrentados mediante dos instrumentos:

- Aportes regionales o comunales al espacio público y al sistema de transporte, con una distribución del 70% para el plan de transporte y un 30% para áreas verdes y equipamiento. Los aportes se fijarán en proporción al tamaño, destino, localización e intensidad de uso del suelo del proyecto y no podrán exceder del 44% del avalúo fiscal del terreno.

- Mitigación de los impactos locales sobre el sistema de transporte.

Resaltó que el concepto de zona saturada dice relación con las áreas en que existe alto nivel de congestión en uno o más períodos del día. Será definida como de “alto nivel de congestión” cuando la demora por kilómetro en hora punta supere una proporción máxima con respecto a la observada en un periodo valle. Para este efecto, se realizarán valoraciones de tiempo de viaje en los circuitos más utilizados al interior del lugar de estudio, comparándolo con los tiempos de traslado medidos en proporción al “flujo libre”.

De este modo, en el caso de la mitigación local, el interesado deberá presentar un informe simplificado de impacto sobre el sistema de transporte ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones -que actuará como ventanilla única- y lo aprobará. Luego, la Dirección de Obras Municipales (DOM) respectiva otorgará el permiso correspondiente y el interesado ejecutará las obras de mitigación. Finalmente, la DOM recepcionará el proyecto.

En cuanto al aporte regional o comunal, manifestó que el interesado hará un aporte monetario o realizará obras contenidas en el “Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público”, que ha sido elaborado y aprobado previamente por la región o por la comuna. En este caso, la corporación regional o el municipio certificarán el pago y ejecutarán el plan, cuyas obras serán recepcionadas por el DOM.

Resaltó que las mitigaciones deberán determinar las áreas de influencia del proyecto, entendidas como aquellas que verán alterada la operatividad actual del sistema de transporte.

Anunció que el criterio para delimitar esta zona estará dado por la dispersión de flujos inducidos por el proyecto, partiendo desde su acceso hasta la intersección donde se observe un incremento inferior a 50 vehículos por hora. Pidió estimar, para este efecto, que la capacidad promedio de una pista de circulación es de 500 vehículos por hora, y que se define una tolerancia de un 10%, lo que exime de mitigación a los proyectos que registran niveles bajo los 50 vehículos/hr.

Reseñó que la verificación de dispersión se hará en cada una de las rutas de acceso posibles, con un patrón definido, incluyendo todas las intersecciones que sean relevantes, es decir, aquéllas que produzcan una dispersión significativa de flujos (intersección semaforizada o con regulación de prioridad). Con todo, se contempla un máximo de 8 intersecciones.

Para ejemplificar sus dichos, mostró un cuadro de dispersión del flujo vehicular con el porcentaje del tráfico generado que sale de cada intersección relevante:

Distribución no homogénea (80% en ruta preferida) – vías unidireccionales alternadas			
	Número de rutas de salida		
Número de intersecciones	1	2	3
1	80%	40%	27%
2	64%	32%	21%
3	51%	26%	17%
4	41%	20%	14%
5	33%	16%	11%
6	26%	13%	9%
7	21%	10%	7%
8	17%	8%	6%

Seguidamente, **el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones** se refirió a la tipología de informes de mitigación, destacando que el titular del proyecto deberá presentar un Informe de Mitigación Vial (IMV) ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la región en la que se emplace el proyecto.

En cuanto a los IMV, sostuvo que habrá dos categorías, con o sin requerimiento de estudio.

En efecto, la Primera Categoría incluirá los informes de carácter básico orientados al cumplimiento de normas y estándares que no requieren modelación de transporte, aplicándose a proyectos de menor escala. Estos reportes consisten en una presentación simple y rápida; no necesitan de un consultor y pueden ser realizados por el propio titular.

La Segunda Categoría tiene, a su vez, dos tipos: menor, con proyectos medianos de impacto en el tránsito local, y mayor, con proyectos a escala superior con repercusión local en el sistema de transporte y que requiere una simulación para el análisis de impactos. Este rango precisa un consultor inscrito en el registro del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Para graficar sus expresiones, enseñó la siguiente lámina descriptiva:

IMV	Descripción	Área de Influencia	Umbral (veh/h)
Básico	Informe de cumplimiento estándares (accesos, señalización y demarcación).	Cuadras adyacente a los accesos (vehiculares y	Hasta 60 (50 en primera intersección)

		peatonales).	
Menor	Estudio en área de influencia pequeña, similar al EISTU Menor que se solicita en la actualidad.	Hasta 3 intersecciones relevantes por ruta de acceso.	61 a 100 (50 en tercera intersección)
Mayor	Estudio para proyectos mayores, con área de influencia mediana. Su extensión es más acotada que el EISTU Mayor de la actualidad.	Entre 4 y 8 intersecciones relevantes por ruta de acceso.	Más de 100

Enseguida, explicó detalladamente las etapas del procedimiento al que estará sujeto el IMV:

Etapa 1: verificación de parámetros de categorización. Se revisa y valida la estimación de la demanda, el área de influencia y la categoría de estudio que le corresponde. Su objetivo es disminuir el plazo total de tramitación. Esta primera etapa se implementará a través de un sistema web con registro de ingreso y con fecha máxima de respuesta.

Etapa 2: comienza con el ingreso del IMV a la ventanilla única y tendrá un plazo de revisión acotado. El informe se aprueba o es observado. La presentación del estudio se hará a través de la página web para agilizar su revisión.

Etapa 3: consiste en el reingreso del IMV con las respuestas a las observaciones realizadas. La revisión deberá efectuarse solo sobre los alcances formulados y el proyecto no puede ser modificado. El informe, finalmente, se aprueba o se rechaza en un plazo limitado.

Concluida la exposición, **el Honorable Senador señor Montes** preguntó acerca de los parámetros de medición del impacto del proyecto en el sistema de transporte, y sobre el procedimiento de cálculo de los costos estimativos invertidos por los interesados en obras de mitigación.

La máxima autoridad ministerial respondió que el impacto del proyecto en materia de transporte será computado en base a las mediciones del flujo vehicular que se registren en la zona donde se sitúa el proyecto, atendiendo al número de autos que circulan por una vía durante una hora y a los grados de saturación, que constituyen el cociente entre flujo vehicular y capacidad de la vía.

Hizo ver que en la actualidad los EISTU no están valorizados, y que los datos invocados en su exposición fueron obtenidos de las estadísticas del MINVU. Considerando esta información, dijo, se ha estimado que los interesados invierten 1 UF por cuadrado en obras de mitigación. Afirmó que en el caso del Edificio Costanera Center de Providencia tuvieron un valor de 1,87 UF por metro cuadrado.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó respecto de los alcances de la expresión “zona saturada”.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones explicó que se trata de la condición de un flujo vehicular que se satura debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y atochamientos. Esta medición objetiva se basa en la velocidad vehicular en hora punta, comparándola con la registrada en horario de libre tránsito en jornada nocturna.

El Honorable Senador señor Tuma enjuició como una medida extrema la utilización del parámetro de horario nocturno de tránsito vehicular. Opinó que sería más sensato medir el flujo en otro período, como las 12:00 o las 16:00 horas.

El Secretario de Estado indicó que se optó por ese período ya que en algunas áreas hay congestión vehicular durante todo el día y, como de lo que se trata es establecer cuál es la velocidad del automóvil cuando no hay vehículos en las calles, el mejor índice de evaluación es la capacidad de la vía sin automóviles.

El Honorable Senador señor Ossandón afirmó que el problema de saturación de las calles y avenidas más que un tema de transporte debiese ser una política de Estado. Agregó que los municipios deben ser los responsables de definir las obras de mitigación de un proyecto determinado, ya que el Gobierno Regional no tiene la capacidad ni la visión necesarias para este cometido. Asimismo, pidió antecedentes sobre la disponibilidad de medios materiales y humanos y de capacidad técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para asumir la tarea de tramitar los Informes de Mitigación Vial.

El Ministro de Estado sostuvo que la mitigación local a cargo de los municipios estará considerada en la indicación; no obstante, también se regulan los proyectos a escala mayor, cuya área de influencia sobrepasa una localidad o comuna en particular.

Seguidamente, aclaró que el Ministerio posee las competencias necesarias para tramitar los IMV, tomando en cuenta que los indicadores involucrados en el proceso de medición son objetivos y fáciles de

calcular, a diferencia de los actuales EISTU que se basan en estimaciones y que por eso son tan demorosos. Enfatizó que, además, el Ministerio participa actualmente en la tramitación de éstos estudios.

El Honorable Senador señor Tuma, por su parte, dijo que en la mayoría de las ciudades consolidadas existen expectativas de crecimiento y de desarrollo, por lo que las mitigaciones deben propender a disminuir el impacto del proyecto en el tránsito de la zona afectada.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones aseveró que el nuevo sistema apunta en el sentido señalado por Su Señoría, al instaurar criterios objetivos para la medición de impactos viales y para la edificación de obras más locales, dejando espacio a los aportes para el plan maestro del municipio.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, formuló las siguientes interrogantes: si está zanjada la controversia entre densificar o extender los espacios urbanos para el crecimiento y desarrollo de las ciudades; cuál es la autoridad competente para asumir la tarea de desarrollo urbano -el municipio, el Gobierno Regional o tal vez un organismo metropolitano-, y cómo impactará este proyecto de ley en los precios de los inmuebles y en los compradores.

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó qué ocurrirá con el dinero destinado a mitigaciones cuando en un proyecto específico no sea posible ejecutar ninguna medida paliativa.

El Secretario de Estado respondió los planteamientos anteriores, señalando que no existe acuerdo en cuanto a si es mejor alternativa la densificación o la extensión urbana; en todo caso, dijo, la densificación no ayuda a reducir la congestión vehicular, aun cuando contribuyen a este propósito los grandes ejes de las ciudades.

Opinó que la pregunta más bien es cómo densificar, y estimó que este proceso se debe contemplar normas homogéneas acerca del tipo de edificación y la altura, entre otras.

Reiteró que el Ministerio ya tiene una función concreta en la tramitación de los EISTU, por lo que mantendrá este sistema con algunas modificaciones y con los mismos equipos de profesionales y de técnicos que poseen experiencia en la materia. A futuro, afirmó, se prevé delegar algunas facultades en temas de transporte en los Gobiernos Regionales, en una especie de autoridad metropolitana.

En cuanto al impacto de la iniciativa en los precios de los inmuebles, señaló que el objetivo es no incrementar los costos promedios actuales de las obras de mitigación, que alcanzan a 1,1 UF por

metro cuadrado. En definitiva, éste índice no aumentará, a menos que se trate de zonas saturadas. En todo caso, puntualizó, el costo total de los proyectos incluirá el valor de las mitigaciones y el de los aportes.

Posteriormente, se refirió a la consulta del Honorable Senador señor Ossandón, respondiendo que siempre será posible ejecutar obras de mitigación en un proyecto determinado; sin embargo, en el caso de las zonas saturadas las exigencias del proyecto serán mayores, con condiciones más estructurantes para la ciudad, como la reducción de estacionamientos. Reiteró que si el flujo vehicular que produce el proyecto es menor a 60 vehículos por hora no habrá mitigación; por sobre esta cifra sí deberá hacerlo.

El Honorable Senador señor Ossandón consideró que el planteamiento del Ministro es poco práctico, ya que nadie edificará sin estacionamientos, lo que sumado a un transporte público deficiente hacen que la propuesta sea inoperante.

El Honorable Senador señor Montes manifestó que se habla de mitigaciones en el sistema de transporte, olvidando otros espacios de la vía pública que también deben ser reforzados, como las áreas verdes.

En cuanto al valor tope definido para los aportes, consistente en el 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace el proyecto, observó que este porcentaje podría no reflejar de la mejor manera el valor de la contribución, por lo que consultó si el Ministerio de Vivienda y Urbanismo tiene estudios que avalen su funcionalidad y conveniencia. Adujo que el concepto de zona saturada es relativo y que la mitigación tiene el vicio de inducir a la subdivisión de los proyectos para evitar el cumplimiento de las obligaciones correlativas.

El Honorable Senador señor Ossandón concordó con Su Señoría en cuanto a que es imprescindible poner fin a la práctica de evitar las mitigaciones construyendo un número inferior de estacionamientos a los exigidos. Agregó que la falta de planificación es también un elemento a contemplar en materia de mitigaciones.

\- - -

Posteriormente, la Comisión dedicó nuevas sesiones a escuchar a entidades y organizaciones relacionadas con el proyecto de ley aprobado en general y su primera indicación sustitutiva.

La Directora Nacional del Colegio de Arquitectos, señora Ximena Bórquez, expresó que el proyecto de ley busca solucionar la falta de espacios públicos en comunas con procesos urbanos de

densificación, entendiendo que es responsabilidad del Estado garantizar la calidad de vida de las personas bajo un prisma de equidad.

Enfatizó que Colegio de Arquitectos tiene interés en la implementación de espacios públicos, especialmente de áreas verdes, puesto que los indicadores arrojan un déficit importante en la mayoría de las ciudades del país. Actualmente, dijo, existen proyectos habitacionales de diverso tamaño que no hacen más contribución que la mitigación del impacto sobre el sistema de transporte, mediante los EISTU, cuando superan el límite de estacionamientos exigidos para tal efecto.

Recordó lo señalado en una oportunidad anterior, en el sentido de que el artículo 70 de la LGUC prescribe los proyectos de loteos deben aportar un porcentaje del terreno para áreas verdes, equipamiento y circulación, según el destino de la edificación y su intensidad de ocupación (equivalente a densidad), como los condominios tipo B. Reseñó que el referido precepto establece, además, que los proyectos de urbanización deben efectuar cesiones en superficie, no obstante lo cual, hasta ahora, han quedado exentos de esta obligación los edificios para viviendas en sitios urbanizados (sin división del suelo) y, en general, los proyectos de condominio tipo A, regulados por la Ley de Copropiedad Inmobiliaria.

Afirmó que el proceso de intensificación del uso del suelo al interior de las áreas urbanas se realiza crecientemente mediante los condominios tipo A, lo que trae como resultado una densificación sin aportes al espacio público, particularmente de áreas verdes. En esas comunas, por tanto, habrá una disminución progresiva de la relación “superficie de área verde por habitante”. Estimó que, en consecuencia, lo correcto sería incorporar a la iniciativa este tipo de condominios y permitir el aporte en superficie o en el valor equivalente del suelo para destinarlo a espacios públicos y a equipamiento.

Connotó que el aporte a la ejecución de obras en el espacio público no es relevante para acortar el déficit registrado; sólo podría moderar los impactos urbanos en casos que así se determine. Expresó que la escasez de áreas verdes en las ciudades hace valorar la importancia de crear nuevos lugares de esparcimiento, lo que requiere una vía complementaria de recursos para su ejecución.

Aclaró que, en este punto, existen dos temas diferentes: el de la planificación y el de la inversión, entendiéndose que ambos deberían ir relacionados, pero sin perder de vista que se rigen por lógicas distintas.

Apuntó que los procesos de densificación se concentran mayoritariamente en áreas centrales y pericentrales provistas de infraestructura, y que los datos demuestran un paulatino retroceso en la calidad

de vida urbana al observar la relación “metro cuadrado de área verde por habitante”.

Afirmó que actualmente alrededor del 40% de la oferta inmobiliaria corresponde a departamentos, de allí la importancia de establecer normas que corrijan esta deficiencia. No obstante, estimó que el proyecto de ley en discusión evade esta definición, aun cuando en la propuesta de destino de los fondos recaudados se contemplan las expropiaciones, lo que da cuenta de la intención original.

Hizo notar que si el aporte para la formación de nuevas áreas verdes no puede materializarse en el terreno del proyecto, se prevé que se realice una contribución monetaria equivalente para que el organismo correspondiente lo destine exclusivamente a este fin. Preguntó cuál sería la superficie a ceder para áreas verdes, y explicó que aun cuando se trata de una materia regulada en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), es preciso tener presente que en Chile no existe un estándar universal, y que a nivel internacional estos parámetros son escasos. Citó el ejemplo de la Unión Europea, con 10 metros cuadrados habitante; el Plan Santiago Verde, con 6 metros cuadrados habitante y el nuevo Plan Metropolitano para el 2021, que pretende lograr 8,6 metros cuadrados por habitante.

Indicó que la OGUC establece rangos según la densidad para loteos y condominios tipo B, que derivan en cesiones de entre 10 a menos de un metro cuadrado por habitante. Añadió que si se revisan los loteos más densos se colige que ceden una superficie mayor a los dos metros cuadrados por habitante, que es un mínimo insuficiente.

Agregó que el valor de la relación “metros cuadraros de áreas verdes por habitante” se obtiene sumando los espacios destinados a jardines, plazuelas, plazas, parques, espacios deportivos y reservas, entre otros. En este contexto, habría que estimar cuál sería el aporte de los proyectos de densificación que alteran la relación existente.

En cuanto a la administración de los aportes, manifestó que deben ser concordantes con los planes reguladores comunales y estar priorizados en el PLADECO. La administración regional, en el caso de áreas urbanas intercomunales, permitirá visualizar las unidades territoriales de demanda que, a veces, no guardan relación con los límites comunales, racionalizando su distribución y eficacia. Puntualizó será necesario avanzar paralelamente en la creación de la institucionalidad sugerida por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

Posteriormente, aludió al principio de proporcionalidad de los aportes, criticando que en la iniciativa predominan los aspectos relacionados con el transporte, en desmedro de la provisión de

recursos urbanos para espacios públicos. Enfatizó que en el país existen realidades diversas que obligan a flexibilizar la proporción 70% - 30%, puesto que en algunos casos el impacto sobre el sistema de transporte podría ser menor y, en cambio, la necesidad de espacios públicos más relevante. Propuso limitar los aportes para transporte “hasta” el 70% y para espacios públicos “desde” el 30%.

Recordó, en relación al Plan de Inversiones, que los municipios ya cuentan con instrumentos en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, entre ellos, el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) y el plan regulador comunal. Sostuvo que crear estos diseños significa un esfuerzo para los municipios, principalmente para aquellos de pocos recursos, por lo que sería inconveniente agregar nuevas figuras que se superpongan con las ya existentes; sería una muestra de ineficiencia duplicar procesos participativos y planes de acción sobre materias que deberían ser abordadas de un modo integral.

Finalmente, destacó que en la iniciativa hay conceptos y expresiones que no están definidos en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, por ejemplo, “saturación vehicular”, “severa congestión”, “estudio de impacto urbano”. Agregó que si bien pueden estar descritos en otros cuerpos normativos, esta es la oportunidad para incorporarlos a su articulado, más aún cuando deberán ser reglamentados. Advirtió que existirá la obligación de formular un Informe de Mitigación de Impacto Vial, pero nada se indica sobre los aportes al sistema de transporte. Además, a su juicio, debería exigirse un Informe de Aportes al Espacio Público que dé cuenta de su correspondencia con el plan regulador comunal, con el PLADECO y con los detalles de los aportes en superficie y en obras, si corresponde.

A su turno, **la arquitecta, señora Liliana Vergara,** expuso sobre la exitosa experiencia de la Corporación de Desarrollo Vial de la comuna de Lo Barnechea (CORPVIAL) en materia de aportes y espacio público, desde el año 1994.

Expresó que CORPVIAL es una corporación privada sin fines de lucro con participación del sector público (municipal) y privado, autónoma, socia estratégica del municipio, que posee una fácil operatoria de recaudación y de ejecución de obras aprovechando las ventajas de cada uno de los participantes del sistema.

Resumió los objetivos de la CORPVIAL, establecidos en sus estatutos, entre ellos: promover, estudiar, proyectar y construir todo tipo de obras de urbanización que den capacidad vial para el desarrollo comunal, y obras de infraestructura y de adelanto comunal.

Observó que la Corporación articula la participación de los sectores público y privado. Dentro del primero, distinguió el nivel central -SECTRA y MINVU- y el nivel local -municipio-. En cuanto al sector privado, nombró a los desarrolladores inmobiliarios, a los inversionistas de equipamientos y a las organizaciones vecinales y sociales. Subrayó que entre ambos sectores debe existir un compromiso real con el Plan Regulador Comunal.

Enseguida, se refirió al escenario normativo, económico y político de esa comuna, informando que fue creada el año 1992 con escasa conectividad, tanto interna como con el resto de la ciudad.

Destacó la fuerte demanda por realizar desarrollos inmobiliarios en este territorio con las normas actuales que permiten densidades de entre 150 y 350 habitantes por hectárea.

Señaló que en el año 1994 se aprobó el Plan Regulador Metropolitano de Santiago que, por primera vez, trató temas de capacidad y de mitigaciones viales para los proyectos urbanísticos.

Abordó el soporte de los planes, planteando que realizan la proyección de una comuna a 5, 10 y 20 años, procurando la integración del transporte con el trazado urbano. Añadió que se simulan los escenarios conforme al futuro plano regulador; en consecuencia este instrumento es un elemento de valor que apunta al crecimiento armónico.

Informó que la alcaldesa de la época, junto al concejo municipal, realizaron las siguientes acciones: definir las condiciones para el desarrollo de la comuna frente a la preocupación de los vecinos y al interés de las inmobiliarias por invertir en la zona; confeccionar el primer estudio de capacidad vial de la comuna para fijar y valorizar los distintos escenarios viales, aprobado por el nivel central (SECTRA) con una visión integral del problema y, finalmente, acordar un plano regulador comunal asumiendo un compromiso real con el mismo.

Indicó que, además, se creó la nueva organización con objetivos comunes, llamada CORPVIAL, para otorgar soluciones posibles, conocidas e informadas para todos los actores; con plazos determinados; con una evaluación permanente de control del aportante y del destino de la contribución y, en caso de obras de carácter metropolitano, analizadas conjuntamente entre el municipio y el nivel central, con cooperación de la Corporación. Advirtió que a esta entidad no le competen las mantenciones ni las reparaciones regulares de las vialidades.

Puso de relieve que los aportes viales son voluntarios y que nacen del monto definido en el estudio de ARC del costo de

generar la vialidad que dará capacidad a la comuna, según los escenarios formulados y las directrices del futuro plan regulador comunal.

Explicó que CORPVIAL define dos tipos de aportes, según su destino: habitacional o por lote, correspondiente a 75 UF, y equipamiento, que equivale a una UF por metro cuadrado.

Destacó que ambos son exigibles a toda obra nueva y son conocidos de antemano por los inversionistas. Sugirió emular este sistema, ya que posee una operatoria simple consistente en la suscripción de convenios de aportes viales entre los privados y el municipio -donde la corporación es la garante que cautela el cumplimiento de estos acuerdos-, para lo cual se dejan boletas de garantía en custodia.

De este modo, CORPVIAL elabora y presenta a los actores los planes de las obras que se ejecutarán debidamente listados, cuantificados y validados. Añadió que las cauciones se hacen efectivas al momento de edificar las obras definidas en los planes viales, que son supervisadas directamente por las empresas aportantes. Insistió en que los aportes están destinados solo a la nueva vialidad estructurante de la comuna y que los privados deben resolver su accesibilidad inmediata con las obras de mitigación.

Mencionó una serie de obras construidas por esta Corporación: Avda. Las Hualtatas; Puente La Dehesa; paisajismo en espacios públicos; mejoramiento de nudos viales; pasarelas peatonales; remodelación de ejes viales en Avda. Las Condes; apertura de la nueva vialidad de Los Trapenses y Avda. Central; y ensanche de José Alcalde Délano, entre otras.

Connotó que la Organización obtuvo el primer premio en categoría comunal y Región Metropolitana en el Concurso Nacional de Buenas Prácticas Urbanas del año 2002, del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo.

También exhibió los aportes realizados por CORPVIAL a la comuna de Lo Barnechea: inversión en obras por 623.275,9 UF, e inversión por cesión de terrenos con 155.555,69 UF, con un total de 778.831,59 UF.

Concluyó manifestando que la existencia de la entidad desde hace 20 años demuestra que se trata de un organismo dinámico de desarrollo, que debería ser rescatado por la legislación nacional.

El Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción (CCHC), señor Patricio Donoso, expresó que la organización está de acuerdo con los lineamientos generales de la iniciativa en estudio. No obstante, estimó necesario realizar algunos ajustes.

El Gerente de Vivienda y Urbanismo de la CCHC, señor Pablo Álvarez, dio inicio a su exposición proponiendo rescatar el principio original de la legislación urbanística chilena, cual es que todos los proyectos de construcción destinados a habitación deben colaborar en la conformación de ciudades equilibradas que cuenten con recintos privados y espacios públicos adecuados.

Dijo que, de acuerdo al mensaje que dio origen al proyecto de ley en análisis, su objetivo es generar un sistema que posibilite a todos los proyectos de construcción la cesión de terrenos para obtener un mejoramiento del espacio público y perfeccionar el mecanismo de mitigaciones que hoy se realiza mediante los EISTU.

Planteó que el aumento natural de la población genera expansión y densificación de las ciudades, demandando infraestructura adicional sobre el estándar vigente, cuya definición y mantención es responsabilidad del Estado. Estimó que las inversiones inmobiliarias producen cambios relativos en las densidades poblacionales de las zonas donde se emplazan, provocando presión sobre los bienes de uso común y, por ende, diversas externalidades a los habitantes originales (congestión, espacios públicos, áreas verdes, servicios, etc.). Agregó que el impacto más evidente para la sociedad es la “congestión vehicular”; por ello, hasta ahora, lo usual ha sido solicitar mitigaciones por impacto vial como medida para restituir el estándar afectado por el proyecto, que deben ser atendidas sólo por los nuevos residentes.

Connotó que actualmente no existen en Chile definiciones ni cumplimiento de estándares por parte del Estado en materia de bienes y servicios públicos; tampoco un esquema homogéneo e integral para paliar los impactos de los desarrollos inmobiliarios. Por el contrario, se conjugan en el proceso distintas entidades y normas dejando espacio a la discrecionalidad y a la confusión entre el déficit previo y la externalidad propia del proyecto, incertidumbre que influye en el valor final de la mitigación.

Reconoció que la situación descrita origina una serie de consecuencias indeseadas. Por ejemplo, no hay incentivos para comenzar obras porque el primero que lo hace paga el total de la mitigación, ni estímulos para desarrollar obras de mitigación en conjunto; la concentración de los recursos en la municipalidad promueve inseguridad sobre la materialización de estas medidas; la autoridad tiene alicientes para traspasar parte del déficit vigente como impacto vial del proyecto, cobrando por sobre la externalidad realmente ocasionada. Finalmente, aunque existen corporaciones viales que han sido capaces de crear una asociación entre los desarrolladores, igual se producen espacios para los “free-riders”, porque los cobros no son obligatorios.

En este contexto, afirmó que la CCHC ha planteado públicamente su posición, en cuanto a aplicar el marco legal vigente, de manera que todos los proyectos inmobiliarios contribuyan a aminorar los impactos que produzcan. En tal virtud, señaló que la CCHC se opone a nuevos impuestos, en especial si son de carácter específico para la actividad inmobiliaria. Además, cualquier iniciativa debe asegurar un cobro proporcional al impacto del proyecto; garantizar la adecuada focalización de los fondos; limitar los espacios de incertidumbre y de discrecionalidad en la determinación de las mitigaciones o aportes; resguardar la coherencia con otras políticas públicas -como la habitacional o la de desarrollo urbano- y, por último, aumentar la productividad y reducir la burocracia en los procesos involucrados.

Planteó que si bien la iniciativa apunta en la dirección correcta -al otorgar mayor claridad y disminuir los espacios de discrecionalidad-la indicación sustitutiva contiene elementos que deben ser corregidos para armonizarlos con los principios señalados.

La autoridad gremial criticó que no exista certidumbre respecto del ámbito de los aportes, ni cómo se diferencian de las acciones de mitigación, o sobre qué línea de base se ejecutarán. Asimismo, reprochó que la iniciativa legal no aborde correctamente ciertas situaciones:

- Respecto del cálculo de externalidades, ámbito de los aportes privados y responsabilidad del Estado en la provisión de bienes y servicios públicos: al no existir una definición clara del alcance de los aportes, ni de su base de cálculo, es imposible separar el déficit histórico -originado por la ausencia de norma y que corresponde al Estado- de la externalidad realmente causada por un proyecto en particular, obligando a todos a realizar un Informe de Mitigación Vial, independientemente de si causan impacto, lo que perjudica a los desarrolladores de menor tamaño.

- En cuanto a los aportes privados y su destino final: no se considera el equipamiento para servicios públicos -seguridad, emergencias, salud, educación-, a pesar de que son indispensables en la densificación. El Plan de Inversiones en Transporte y Espacios Públicos obliga a destinar el 70% a transporte, sin atender a la eficiencia, ni a las diversas realidades y necesidades locales. Asimismo, nada salvaguarda que el Plan de Inversiones tenga una proyección a largo plazo o que incorpore un desarrollo estratégico, puesto que no integra todas las visiones de la sociedad. Tampoco se contempla la opción de adoptar medidas alternativas que no representen costos mediante obras, o que puedan significar recursos adicionales, como la tarificación o el control mediante tarjetas electrónicas, entre otras.

- En relación a los aportes, su destino y administración: no se incluye explícitamente la facultad de las corporaciones viales para ser una figura vinculante en el desarrollo de las obras, en circunstancias de que éstas pueden realizar un plan estratégico de forma

permanente versus la mirada estática del Plan de Inversiones (cada 10 años). Además, la definición de “zonas saturadas”, que implica un salto extremo en la magnitud de los aportes, será una atribución de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, que carece de una metodología clara ex-ante, por lo que es evidente que responderá al déficit histórico. Por último, el tope máximo de los aportes no sigue un criterio de eficiencia y su medición queda entregada al valor comercial, en circunstancias que la LGUC se basa en el avalúo fiscal.

- En materia de destino de los aportes y su administración: una parte de los recursos podrá utilizarse en la formulación de instrumentos de planificación y en gastos de administración, aspectos ajenos la a la figura que se crea. Tampoco está claro cómo las municipalidades y los gobiernos regionales gestionarán los recursos asociados ni su “accountability”, y en qué marco funcionarán las corporaciones.

En general, **el representante de la CCHC** opinó que la indicación sugerida contiene una serie de incertezas, dando espacio a negociaciones arbitrarias y a intervenciones políticas o de grupos de interés. Tampoco protege la adecuada focalización de los aportes a un desarrollo urbano equilibrado, puesto que valora en extremo el concepto de transporte -tanto en mitigaciones como en aportes-, en desmedro del espacio público y del equipamiento urbano. Asimismo, la definición de “zona saturada” implicará un incremento significativo de precios de las viviendas y afectará, principalmente, a los compradores, ya que el aporte, tal como se plantea, es un nuevo impuesto específico al sector inmobiliario habitacional, pues se utilizará para paliar déficits históricos de inversión y para redistribuir recursos a nivel regional. Los estándares mínimos urbanos deben ser definidos y financiados por el Estado con recursos del presupuesto sectorial y no pueden ser materia de este proyecto de ley. Por último, el Informe de Mitigación Vial no permitirá la predictibilidad de los aportes y no eliminará los espacios de negociación.

Dicho lo anterior, juzgó que la indicación deben encaminarse en el siguiente sentido: el cobro debe ser equitativo y universal para todos los desarrollos inmobiliarios, privados o públicos, en tanto que para el inversionista el pago debe ser proporcional al impacto causado por el proyecto en su entorno, excluyendo las deudas históricas o las necesidades de otras zonas; el Estado es el responsable de definir los estándares urbanos y su financiamiento; el valor debe ser predecible ex-antes y no estar sujeto negociaciones; es preciso evitar la duplicidad de cargos con otros impuestos o contribuciones y focalizar estos recursos mediante la creación de corporaciones locales con destino exclusivo y con la participación de todos los actores.

El Presidente de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (ADI), señor Cristián Hartwig, manifestó que, en términos generales, la ADI está de acuerdo con el objetivo central de la iniciativa, en cuanto a que los proyectos inmobiliarios residenciales deben

incorporar las mitigaciones de infraestructura necesarias para colaborar con la comunidad en la calidad de los espacios adyacentes al proyecto.

Reconoció que todos las edificaciones deben aportar equitativamente, sean públicas o privadas, grandes o pequeñas; también debe existir proporcionalidad, de modo que estas contribuciones sean equivalentes al impacto que los proyectos provocan en el espacio público; el sistema de cálculo debe ser objetivo, conforme a reglas imparciales y de conocimiento público; los pagos deben ser predecibles, para que estén considerados con anticipación a la decisión de inversión y, finalmente, la cooperación debe ser singular, sin duplicidades.

No obstante, afirmó que la iniciativa no es oportuna, debido a las recientes modificaciones legales y reglamentarias que han afectado a la industria inmobiliaria. Destacó la reforma tributaria, que se estima producirá un aumento de aproximadamente 9% en el precio de las ventas habitacionales. A este respecto, informó que la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras elevó el requerimiento de provisiones para créditos superiores al 80% del valor del inmueble; actualmente, agregó, parte importante de las transacciones inmobiliarias se financian con créditos del rango del 80-90% del valor de la vivienda, por lo que se espera que esta modificación encarezca las operaciones a un nivel que no será conveniente para el banco que las ofrece, o bien, demasiado onerosas para el comprador, quien deberá aumentar sus ahorros para lograr el pie del 20%. Se refirió también a la reforma laboral actualmente en tramitación, cuyos resultados aún no han sido evaluados cuantitativamente, aunque se espera un incremento en los costos de construcción.

Acto seguido, realizó las siguientes observaciones puntuales a la indicación sustitutiva:

1) Establece la obligación de presentar un Informe de Mitigación de Impacto Vial a todo proyecto que provoque crecimiento urbano, sea por extensión o por densificación. Es imprescindible que la norma legal regule el contenido total del citado documento para impedir que por vía reglamentaria se introduzcan nuevas variables que acarreen inestabilidad e incertidumbre.

2) Acerca de la exclusión de las obras de infraestructura faltantes previas: la iniciativa debiera señalar que las mitigaciones están limitadas a las obras o aportes que se relacionen directamente con el impacto del proyecto inmobiliario de que se trate; no corresponde subsanar por esta vía la carencia de obras anteriores. Acentuó que este marco conceptual es relevante; el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones que apruebe el Informe de Mitigación debe limitarse a revisar el impacto vial del nuevo proyecto, sin sobrecargarlo con las deficiencias preexistentes del sistema.

3) En relación al plazo de aprobación de los Planes de Mitigación: conforme a la redacción actual de la indicación no existe un período para que el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones apruebe los Planes de Mitigación, lo que podría atentar en contra del normal desarrollo de un proyecto inmobiliario. Sugirió fijar un lapso máximo para este efecto.

4) También es imprescindible establecer que la resolución del SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones -conforme a la cual rechace u observe el Informe de Mitigación- debe ser fundada.

5) Respecto de los aportes: la indicación obliga a los proyectos inmobiliarios por densificación a efectuar aportes para la ejecución de obras en el espacio público y en el sistema de transporte, que serán fijados por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en base al tamaño, destino, localización e intensidad del uso del suelo del nuevo desarrollo, cuyo monto no podrá exceder del 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace. La norma debe ser más específica para conocer con antelación el costo de los aportes y otorgar certeza legal y financiera a los desarrolladores. En consecuencia, sugirió incluir en la ley -y no en el reglamento- una tabla que indique los porcentajes respectivos, desde el 1% al 44% del avalúo fiscal del terreno, según la calificación del proyecto inmobiliario, atendiendo a los parámetros señalados. Remarcó que la remisión del cálculo de los aportes a normas de carácter reglamentario no tiene asegurada su permanencia en el tiempo y no confiere seguridad suficiente a los desarrolladores, por lo que es aconsejable que la propia Ley General de Urbanismo y Construcciones contenga las bases para calificar el tipo de proyecto inmobiliario y el porcentaje de contribución correspondiente.

6) En cuanto a la forma de pago: la indicación prescribe que puede realizarse mediante la confección de una serie de estudios -de pre-factibilidad, proyectos de ingeniería o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado, obras de infraestructura pública u otras-, conforme a la valorización que les asigne el Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público. No obstante, mientras el referido Plan no esté confeccionado y aprobado, no podrá operar la norma y, tomando en cuenta que la valorización de los respectivos estudios se debe formalizar mediante este instrumento, será imposible hacer obras o análisis distintos a los señalados en el referido instrumento. Esta rigidez implicará, en la práctica, el riesgo de que la norma sea letra muerta. Por tal motivo, propuso modificar el precepto, dándole mayor flexibilidad y permitiendo que el pago se efectúe mediante la entrega de estudios que identifique el Informe de Mitigación.

7) Sobre la ejecución de los fondos aportados: al menos el 70% de los aportes recaudados -deducidos los gastos de administración- deberá ser invertido en infraestructura de transporte, por lo que no es razonable que los recursos se destinen a objetivos distintos.

8) Acerca de las zonas de saturación: el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones podrá declarar, conforme a una metodología regulada en el reglamento, zonas de saturación vehicular, que podrán duplicar el monto de los aportes. Observó que el hecho de definir un área para diferenciar las contribuciones de un proyecto es contradictorio con el postulado de no asumir el déficit de infraestructura existente. Afirmó que el principio de singularidad que inspira la iniciativa supone que un proyecto inmobiliario sólo debe hacerse cargo de las externalidades negativas que genera, pero en ningún caso de los problemas y carencias previas. Sostuvo que al definir una zona de saturación implícitamente se estaría imputando al nuevo desarrollo, al menos parcialmente, una cuota del déficit registrado. Por tal razón, sugirió revisar y eliminar este aspecto. Ahora bien, en caso de mantenerse esta figura debiese especificarse en el texto de la ley que la atribución de declararlas se aplicará sólo a los crecimientos urbanos por densificación y no a los de extensión. Precisó que la iniciativa no efectúa tal separación, sino que sólo remite la decisión a las SEREMIS de Transportes y Telecomunicaciones y de Vivienda y Urbanismo.

Agregó que la fórmula propuesta permitiría a las SEREMIS exigir -vía reglamento- que los proyectos inmobiliarios edificados en zonas saturadas deben aportar, como mitigación vial, hasta un 88% del avalúo fiscal del terreno en el cual se ubiquen. Llamó a fundamentar por qué se fijó este parámetro para calcular el monto máximo del cobro en cuestión.

Con el propósito de evitar que la totalidad de los territorios urbanos del país sean declarados zonas saturadas, opinó que sería conveniente introducir algún mecanismo que limite la superficie de una ciudad que pueda ser declarada bajo esta condición, como por ejemplo, el 50% de las comunas que muestren los peores índices de transporte.

Por último, hizo presente que las diversas modificaciones legales y reglamentarias introducidas en un breve período provocarán un impacto negativo sobre la demanda inmobiliaria, pues la compra de una vivienda será un objetivo cada vez más lejano para la clase media de nuestro país.

Concluyó manifestando que si bien la Asociación comparte la generalidad de los objetivos y principios de la iniciativa, no hay en la actualidad condiciones favorables para su implementación debido a la menor actividad y al mayor desempleo.

La constructora civil, señora Javiera Sandoval, dio inicio a su exposición señalando que la iniciativa impone a los proyectos de crecimiento urbano por extensión la obligación de mitigar según el impacto que ocasionen sobre el sistema de tránsito local, ejecutando medidas relacionadas con la gestión, el transporte público y privado y sus servicios conexos. En tanto,

los proyectos por densificación deberán aportar a un fondo destinado a la ejecución de obras de desarrollo en el espacio público -vialidad y parques- y en el sistema de transporte.

Explicó que en la actualidad existen proyectos que no mitigan ni hacen aportes, como por ejemplo, aquéllos con destino residencial con menos de 250 estacionamientos y no residencial con menos de 150. Enfatizó que todos los desarrollos urbanos deben asumir sus consecuencias, e interrogó acerca de quién es el responsable de hacer ciudad.

Adelantó que será preciso definir los requisitos para el nuevo Registro de Consultores que intervendrán en los Informes de Mitigación de Impacto Vial -a cargo de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones- y el procedimiento de inscripción respectivo.

En cuanto al reglamento que se dictará para la tramitación y la metodología de los Informes de Mitigación Vial, hizo notar que su contenido debe ser claro y específico, con tiempos de revisión acotados, para evitar lo que ocurre hoy con los EISTU que, pese a tener plazos especiales, sufren atrasos debido a la descoordinación entre los organismos que conforman la ventanilla única, perjudicando la inversión. Además, si se obliga a presentar un Informe ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, será necesario asignar recursos para incrementar el número de profesionales revisores, más aún cuando en la actualidad los plazos de los EISTU no se cumplen por falta de personal.

Sostuvo que la resolución que apruebe el Informe deberá contener las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas y la posibilidad de considerar etapas con avances parciales y garantizados. Advirtió que este acto administrativo debe ser prolijo en su redacción; de esta forma no habrá atrasos por las diversas interpretaciones de los organismos involucrados en la recepción de las obras respectivas.

La vigencia del informe aceptado será de cinco años; en los tres primeros, habrá que gestionar el permiso de construcción y, antes del quinto, recepcionar las obras correspondientes. Hizo ver que este plazo es razonable para ciertos proyectos, pero no para los de mayor envergadura, que requieren un lapso de hasta diez años para ser terminados. Aseveró que si el aporte es un requisito para el otorgamiento del permiso de edificación, es indispensable que esté detallado previamente en el Plan de Inversión.

Expuso que las mitigaciones se calcularán en proporción al tamaño del proyecto, su destino, localización e intensidad de utilización del suelo, bajo las condiciones que determine la OGUC, con el tope del 44% del avalúo fiscal del terreno. Subrayó que este costo es variable en las diferentes edificaciones, según sea el número de estacionamientos. Añadió

que existen desarrollos a los que se les exige por sobre lo razonable y que sería preferible definir una condicionante equilibrada y universal, como por ejemplo, un valor por estacionamiento y metro cuadrado.

Por otra parte, explicó que se mantiene un aporte municipal en las ciudades que abarquen una sola comuna; habrá que determinar qué departamento del municipio estará a cargo de la administración de los fondos, de forma que las obras de mitigación se ejecuten oportunamente y no se desvíen los recursos a otros fines, ya que las municipalidades no cuentan con un área especializada y capacitada para administrar estos recursos-obras.

Asimismo, dijo, se propone aplicar una escala metropolitana en las ciudades que abarquen varias comunas y estén en un mismo plan metropolitano o intercomunal. Recomendó que el Plan de Inversiones esté disponible siempre, para que los nuevos proyectos que soliciten permiso de edificación conozcan de antemano todos los antecedentes. Asimismo, será necesario definir el plazo de licitación de las obras de mitigación con fondos ya pagados, de este modo podrá cautelarse que estén construidas cuando el proyecto entre en operación.

Agregó que la indicación prevé que el 70% de los aportes recaudados, deducidos los gastos de administración, deberá ser invertido en transporte. No obstante, propuso que este porcentaje varíe según las necesidades del Plan de Inversiones de cada comuna y que no se defina con tanta rigidez, ya que en algunas áreas podrían prevalecer exigencias diversas a las de vialidad, como adecuaciones operativas, accesibilidad a todo tipo de usuarios, segregación espacial, seguridad vial, parques, áreas de juegos, mobiliario urbano e iluminación, entre otras.

Comentó que los planes reguladores intercomunales o comunales que establezcan nuevas áreas urbanas o de extensión urbana -planificación condicionada-, podrán exigir condiciones adicionales de urbanización y de equipamiento a los proyectos que se emplacen en ellas, tales como, ejecución de obras de urbanización fuera del terreno en que se localicen; edificaciones para el sistema de transporte urbano o que mejoren los espacios públicos; inclusión de tipos de vivienda o usos de suelo en sus diseños y materialización de equipamiento de uso público u otras medidas que promuevan la integración social.

Añadió que actualmente la participación de los organismos públicos en este tipo de procedimientos excede todos los plazos y programas razonables, afectando la inversión. Destacó que la indicación sustitutiva permite también ejecutar obras del Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público por adelantado, cuando la valorización sea mayor a la contribución que le corresponda enterar, debiendo la autoridad devolver el exceso en 15 años. **La señora Sandoval** consideró compleja la administración

de estos recursos por los cambios que se producen en el gobierno comunal y, consecuencialmente, de las prioridades de cada alcalde. Además, estimó que los aportes reembolsables incrementarán los costos de los proyectos inmobiliarios que ya suman las medidas de mitigación vial, el IVA y los aportes por crecimiento urbano por densificación.

A su turno, **el representante de ARISTO Consultores, señor Sergio González,** señaló que representa a una empresa especializada en el campo de la ingeniería en transporte, dedicada a consultorías en el área. Relató que poseen una variada experiencia en el ámbito descrito y que han elaborado diversos tipos de estudios y de asesorías. En base a esta práctica, sostuvo que la iniciativa en estudio representa un avance en la materia advirtiendo, en todo caso, que aún persisten dudas que no han sido resueltas.

El señor Mauro Huenupi expresó que desde el año 2000 a la fecha la consultora efectúa análisis y metodologías de impacto de transporte y también define los procedimientos de los EISTU.

Aludió a los avances que representa el proyecto de ley, destacando la importancia del artículo 28 ter que se incorpora para establecer que el Informe de Mitigación Vial permitirá considerar los impactos de cada proyecto en el transporte local y la inclusión de zonas saturadas, lo que resulta ser muy necesario, al igual que la implementación del registro de consultores y las exigencias de calificación profesional. Reveló que el mencionado precepto se refiere al diseño del espacio público regulado por los artículos 2.3.2 y 3.2.5 de la Ordenanza General, con fuerte orientación al automóvil. Asimismo, los Estudios de Movilidad Urbana (EMU), con metodología en desarrollo -que reemplazarán a los Estudios de Capacidad Vial (ECV)- buscan diseñar el espacio público para todos los usuarios, para lo cual se requiere la atribución contemplada en el artículo 28 ter, que la encomienda a los instrumentos de planificación territorial.

Acto seguido, preguntó acerca de las razones que justificarían el tratamiento diferenciado entre proyectos de densificación y de extensión; las causas por las que se utiliza el avalúo fiscal en lugar del comercial para definir el aporte, y si se permitirá el desarrollo condicionado en todo el país como facultad comunal, lo que, según su parecer, traería múltiples problemas.

A continuación, mostró un cuadro explicativo sobre aportes máximos, según avalúo fiscal (datos SII):

Providencia: avalúo entre 8 y 35 UF/ m^2, y aporte máximo de 7.700 UF/500m^2 (2 semáforos o 400 mt. de calzada).

Concepción: avalúo entre 1 y 15 UF/ m^2, y aporte máximo de 3.300 UF/500 m^2 (1,5 semáforo o 200 mt. de calzada).

Curicó: avalúo entre 0,5 y 10 UF/ m^2, y aporte máximo de 2.200 UF/500 m^2 (1 semáforo o 100 mt. de calzada).

Luego, hizo mención al desarrollo condicionado del artículo 179 de la indicación sustitutiva. Sostuvo que los proyectos tienden a ser de gran tamaño para financiar los costos de urbanización y de equipamiento, provocando consecuencias significativas en el transporte. Consultó si existe la capacidad técnica en las comunas para proponer y condicionar nuevas áreas urbanas, toda vez que se requiere personal técnico capacitado, conjuntamente con metodologías de estudio, proyecciones de población, planes de inversión y resistencia ante las presiones, entre otras variables.

Trajo a colación la mala experiencia del desarrollo condicionado en la Región Metropolitana y relató una serie de situaciones que podrían acaecer:

- La mitigación de impactos de transporte fuera del lugar es compleja por las incertezas asociadas al crecimiento urbano; por las tasas de generación de viajes, según sea el modo de transporte, y por los planes de inversión de la autoridad a mediano o largo plazo (autopistas, trenes, Metro).

- Se requiere la participación colaborativa de la autoridad, por ejemplo, en las expropiaciones, para abrir calles de conexión en áreas rurales. Preguntó cómo se justificará el acto expropiatorio si solamente se beneficia al privado.

- El proyecto condicionado podría fracasar por su componente de tránsito, por la presión sobre la autoridad para aprobar el análisis de transporte.

- Existen complejidades sobrevinientes, como ocurrió en el Proyecto con Desarrollo Urbano Condicionado (PDUC) de Noviciado, en que se propuso potenciar la capacidad agrícola del terreno con asesoría de ARUP -firma internacional de consultores-, pero posteriormente la autoridad rechazó el proyecto para proteger el suelo agrícola, por lo que la inmobiliaria construirá bodegas lo que implicará pavimentar todo el predio.

Enseguida, anunció a la Comisión una serie de temas no resueltos en la propuesta de indicación, como el efecto sobre la normativa vigente del desarrollo condicionado en la Región Metropolitana; la utilidad de las cesiones de terreno en el desarrollo urbano; la falta de soluciones de regulación de la demanda respecto de zonas saturadas, y la urbanización basada en pasajes, tratándose de viviendas sociales. Además,

llamó a regular el sistema de evaluación de transporte en forma similar al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA).

El señor Huenupi continuó señalando algunas soluciones para las zonas saturadas por vehículos. Aconsejó diferenciar entre acciones sobre la oferta -inversiones en vías y sistemas de transporte público; gestión de vías; mantenimiento de las inversiones en el espacio público, y mejoramiento del transporte público- y acciones sobre la demanda -regulación de uso de suelo; normas urbanísticas; tarificación de vías y estacionamientos y reglamentación de la generación/atracción de viajes, tales como horario de colegios, restricciones a la tasa de viajes en automóvil, etcétera.

Opinó que el aporte debe financiar soluciones asociadas a la oferta y a la demanda, y que las urbanizaciones basadas en pasajes producen hacinamiento y riesgos diversos.

El Gerente General de Urbano Proyectos, señor Iván Muñoz, comenzó explicando la visión de un consultor sobre esta nueva iniciativa legal y la manera de materializar una medida de mitigación. Exhibió un cuadro demostrativo de los plazos involucrados en este tipo de procedimientos, concluyendo que las obras de mitigación se demoran entre dos y dos y medio años en ser recibidas.

Connotó que los privados critican los plazos y costos implícitos en estos procesos, pues producen desincentivos. Además, existe una serie de obstáculos para concretar este tipo de medidas paliativas debido a la intervención de diversas entidades, como por ejemplo, el SERVIU; el Ministerio de Obras Públicas; la Dirección de Tránsito respectiva; la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT); la Dirección de Obras Municipales; el Transantiago, y las compañías de servicios (agua, gas y luz, entre otros). También es preciso agregar a los vecinos y a las redes sociales; en suma, aparecen nuevos costos no contemplados y ya no es suficiente más infraestructura.

A continuación, relató algunos aspectos positivos del proyecto de ley, como son que todos los proyectos mitigan; se dispone un plazo de caducidad de los estudios; se establece una base de datos para los informes de mitigación, y se crea un fondo para resolver temas estructurales.

Asimismo, aludió a las situaciones más preocupantes: qué herramienta técnica objetiva permitirá determinar los efectos de una comuna en otra; la arbitrariedad en la priorización de obras y en la afectación al aportante; la necesidad de dotar de infraestructura a los organismos técnicos; qué sistema garantizará la ejecución de las obras y determinará sus costos reales, y cuáles serán los incentivos a los privados para efectuar aportes económicos, sin perjuicio de la responsabilidad del Estado en este aspecto. Acerca de los aportes reembolsables, afirmó que es un

mecanismo interesante por tener una estructura financiera sólida o institucional; para esto, sugirió revisar el modelo sanitario, y el de las Superintendencias.

Por último, aconsejó aplicar la ley por etapas; fortalecer los órganos revisores, entre ellos las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, la UOCT y los SERVIU e instaurar un plan piloto para lograr el mejor modelo técnico de los aportes; contar con una metodología para la recepción de obras de mitigación y legislar respecto del uso del subsuelo. Todo ello, sin perder de vista el impulso que otorga la gestión privada al sistema.

Luego, **el Presidente del Consejo de Desarrollo Urbano, señor Luis Eduardo Bresciani,** abrió su exposición aclarando que el Consejo que dirige aún no ha tomado conocimiento del borrador de la indicación sustitutiva en estudio, por lo que en esta ocasión emitirá una opinión de carácter personal sobre la materia.

Evocó los aspectos más positivos de la iniciativa original, destacando que todos los proyectos deberán aportar al desarrollo urbano; las obligaciones se aplicarán en forma transparente y proporcional a los proyectos de edificación y urbanización y se vinculan los aportes y las obras a la planificación urbana mediante un “Plan de Inversiones en el Espacio Público”, de carácter municipal, financiado con aportes en obras y en dinero.

Acto seguido, se refirió a las debilidades que muestra, tales como incrementar las desigualdades urbanas, al establecer un principio de aporte basado en la valorización comercial del porcentaje del terreno a ceder a la municipalidad respectiva, lo que hace contribuir más donde el valor del suelo es más alto, debido a los mejores estándares urbanos. Asimismo, elimina el vínculo entre desarrollo urbano y transporte y el EISTU, sin crear un mecanismo alternativo para incorporar los impactos urbanos sobre el tránsito, en contradicción con la Política Nacional de Desarrollo Urbano. Por último, impide evaluar las consecuencias directas de los proyectos de escala mayor, posibilitando que no resuelvan sus efectos sobre los barrios contiguos.

Puso de relieve que la iniciativa despachada en general por el Senado también presenta falencias operativas, mencionado a modo de ejemplo las siguientes:

- El Plan de Inversiones en el Espacio Público no define escalas distintas (comuna-intercomuna) y no se regula su elaboración y aprobación.
- No reconoce las normas condicionadas que históricamente han creado las comunas, sin establecer, además, una regulación alternativas que las reemplace.

- No distingue con claridad las cargas para los distintos tipos de proyectos. Estimó que el sistema de aportes en dinero sólo debiera ser aplicado a proyectos de densificación y no a las urbanizaciones.

A juicio del **señor Bresciani,** un buen sistema de aportes debe considerar, al menos, las siguientes variables:

- Vínculo (legitimidad): ser parte de la planificación urbana para que los aportes y obligaciones tengan directa relación con las necesidades creadas en la ciudad.

- Transparencia: las obligaciones deben ser conocidas previamente para evitar discrecionalidades. La ley, y no el reglamento, debe regular las limitaciones, los procedimientos de aprobación, la participación ciudadana y los estudios necesarios.
.

- Proporcionalidad: las obligaciones deben ser equilibradas según el tipo de proyecto, ciudad y zona. En suma, proyectos similares deben aportar de forma equivalente.

- Eficiencia: proyectos mayores deben ser tratados mediantes estudios específicos para garantizar que las obras de inserción local sean ejecutadas a tiempo.

Seguidamente, se pronunció sobre el borrador de indicación sustitutiva del Ejecutivo, y destacó sus aspectos más beneficiosos:

- Pone énfasis en el fortalecimiento de la planificación urbana, vinculando crecimiento urbano y transporte. Los mecanismos dispuestos permiten resolver el impacto directo y urbano de los proyectos.

- La integración de los planes reguladores con los Planes de Inversión en Transporte y Espacio Público hace posible que los aportes se enfoquen en planes de inversión intercomunal o metropolitano, en casos de áreas asociadas a planes reguladores del mismo tipo.

- Permite resolver los impactos directos de los proyectos en su entorno mediante estudios específicos de mitigaciones y “aportes reembolsables”.

- Soluciona de mejor manera los problemas de desigualdad en la distribución de aportes, ya que los planes intercomunales permiten que no se concentren únicamente en las áreas de mayor valor del suelo, sin que esto implique debilitar la relación entre obras y planes reguladores.

- Regula los sistemas de planificación urbana condicionada de extensión urbana.

Sin perjuicio de lo anterior, recomendó las siguientes modificaciones para el perfeccionamiento de la indicación:

- Los Planes de Inversiones deben vincularse completamente a los planes reguladores (artículo 175 propuesto), en tanto que el 70% destinado a obras de transporte debe ser un máximo y no un porcentaje fijo. Se requieren instrumentos públicos, comunales y regionales, financiados con aportes mixtos, públicos y privados.

- Las corporaciones o servicios deben gestionar también fondos públicos para los mismos fines, además de los aportes al espacio público y al transporte. Es necesario evitar la superposición de planes, obras e instituciones. Estos organismos deben tener la posibilidad de asociarse con los municipios para la gestión de obras de escala comunal (vialidad local, parques comunales, etcétera).

- La ley debe establecer claramente los criterios para diferenciar los aportes entre los diversos tipos de proyectos (artículo 172 de la indicación). Sugirió distinguir entre las demandas de transporte y espacio público que generan las viviendas, el equipamiento (comercio, salud, educación) y la industria.

- No es necesario que todo proyecto presente Informes de Mitigación Vial, ya que si existe un plan y un sistema de aportes, las construcciones menores no debiesen requerir obras de mitigación. (artículo 168 propuesto).

- Las medidas de mitigación, resueltas caso a caso, deben circunscribirse a la gestión o a las obras menores de acceso al proyecto, evitando la superposición con obras del Plan de Inversiones.

- Los planes reguladores podrán fijar “condiciones” en áreas de densificación, no solo en la zona de extensión urbana (artículo 179). Por ejemplo, la comuna de Providencia determinó una altura a cambio de espacio público.

A continuación, **el Director de Obras de la Municipalidad de Temuco, señor Marcelo Bernier,** agradeció esta instancia de diálogo. Manifestó que en Temuco existe carencia de áreas verdes y un sinnúmero de calles inconclusas, subrayando la necesidad de contar con un banco de proyectos.

Por su parte, **la asesora urbana de la Municipalidad de Temuco, señora Verónica Eltit,** hizo referencia al

contexto de la iniciativa en estudio. Reconoció que con la indicación sustitutiva podrán resolverse los impactos viales en las ciudades mediante nuevos fondos que contribuirán a solucionar problemas existentes. Hizo presente que, además, se robustece la función de los municipios como administradores de los territorios locales y sus realidades, sin perjuicio de involucrar a los privados como parte del desarrollo urbano. Asimismo, subrayó el mejoramiento sustancial de la herramienta EISTU como nuevo instrumento para el crecimiento de las ciudades.

También se refirió a los desafíos que conlleva la iniciativa, entre ellos, la instalación de una institucionalidad municipal que permita la administración del territorio con una visión integral, con planes e instrumentos de planificación territorial y presupuestaria; con capacidad de seguimiento, de control y de fiscalización, y con nuevos equipos técnicos y de gestión. Aseveró que será necesario crear una unidad técnica especial para tal propósito con competencias presupuestaria, fiscalizadora, de planificación y de desarrollo y revisión de proyectos, entre otros.

Asimismo, exhibió algunos ejemplos de proyectos inmobiliarios por densificación y sus efectos, como el Edificio Lugano de Temuco, que tiene un perfil de calle de 14 metros de ancho y un pavimento de pasaje de 6 metros, sin vereda. Afirmó que, además, existe gran interés por desarrollar un proyecto de comercio mayor en Avda. Andes, que requerirá la ejecución de vialidad estructurante para la comuna.

Posteriormente, **la señora Eltit** expresó algunas dudas respecto del 44% adicional que podrá exigirse según la indicación sustitutiva: ¿se aplicará a otras obras complementarias que ayuden a minimizar el impacto de las obras por densificación?; ¿sólo podrá invertirse en el área de influencia o en otros sectores de la ciudad definidos en el plan de inversiones?; ¿cómo se determina el área de influencia?; ¿qué pasa si los proyectos por densificación se presentan por etapas dentro de un predio, al igual que los aportes?; ¿cuándo se considerarán proyectos por densificación, sobre dos pisos, alguna capacidad o habitantes o metros cuadrados?

Sugirió analizar el concepto de vialidad estructurante, tanto en el plan regulador como en la red vial básica en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, ya que ambos no coinciden; en tanto que para el Informe de Mitigación Vial propuso un cambio del sistema que está basado en un número de estacionamientos por otro que identifique tipos de rangos.

Consultó si el Informe de Mitigación Vial reemplazará a los actuales EISTU y la causa por la que los aportes al espacio público sólo alcanzarán al 30% versus los de transporte que representarán el 70%. Enfatizó que el problema también abarca la falta de los primeros, con una incidencia directa en la calidad de vida de los vecinos.

Llamó a aclarar si los aportes destinados al transporte sólo se materializarán en obras de infraestructura o también podrán ser asignados a subsidios u otros fines, y si la gestión de la inversión vial o del espacio público requerirá las mismas etapas que el resto de los proyectos de inversión pública, como la aprobación del SERVIU, la votación del concejo municipal, las gestiones ante el Gobierno Regional, la Toma de Razón de la Contraloría General, entre otras, que hacen que la inversión pública sea lenta en comparación con el desarrollo de las ciudades.

Propuso establecer en el reglamento la aplicabilidad de los aportes reembolsables y planteó si podrán ser utilizados para el mantenimiento de espacios públicos o sólo para la habilitación de nueva infraestructura. Asimismo, preguntó si hay alguna consideración para el desarrollo de viviendas sociales por densificación -desde el punto de vista de la rentabilidad de los proyectos en terrenos urbanos consolidados-, y si los aportes también serán aplicables a las obras que construya el Estado.

Relató algunas situaciones particulares de la ciudad de Temuco en el ámbito urbanístico, entre ellas, que el Gobierno Regional dificulta la tramitación de los instrumentos de planificación territorial retardando hasta en siete años su aprobación -principalmente los planos reguladores-; por ello, estimó que añadir nuevos instrumentos sería inconveniente. Estimó que la comuna posee complejidades propias que tornan más dificultosa la tarea de hacer ciudad, como son la existencia de numerosos loteos irregulares y las tierras indígenas en suelos urbanos, destacando, en éste último caso, la falta de claridad en la aplicación del Convenio N° 169, de la OIT.

Finalmente, reconoció que la iniciativa constituye una gran oportunidad para fortalecer a los Gobiernos Regionales, flexibilizando las herramientas para ejercer sus funciones. Además, hizo notar el retardo en la ejecución de las inversiones públicas, elemento que debe ser analizado debidamente.

El asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Enrique Rajevic, elogió el encuentro de las diversas entidades y organizaciones, ya que permitirá perfeccionar el proyecto de ley y contar con una normativa eficaz y eficiente. Informó a la audiencia que el borrador de indicación en análisis fue elaborado con la participación y la colaboración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Honorable Senador señor Tuma estimó de suma importancia escuchar opiniones para mejorar el proyecto de ley y contribuir al crecimiento urbano, dando un paso trascendental en materia de mitigación y de desarrollo inmobiliario.

Afirmó que si bien es importante la mitigación vial, también es imprescindible velar por áreas verdes, pasarelas peatonales y otro tipo de medidas. Asimismo, juzgó que existen muchos trámites en los EISTU, sin un enfoque integral de la materia. Citó el problema vial entre las ciudades de Temuco y Padre Las Casas.

Planteó que en la indicación no hay claridad sobre cuál será el aporte del Estado, lo que sumado a la falta de planificación hace que este nuevo mecanismo contributivo sea una solución tardía, en el sentido que ya existirán trastornos urbanos irremediables.

El Honorable Senador señor Montes adujo que, de acuerdo a las exposiciones efectuadas, es posible concluir que será necesario precisar varios aspectos de la iniciativa, tales como definir el concepto de “zonas saturadas”; si el 44% del avalúo fiscal es el parámetro más conveniente para fijar el techo de los aportes o convendría usar el índice comercial y, finalmente, decidir un número de estacionamientos máximo por proyecto para evitar un impacto vial severo dentro del área de influencia. Finalizó diciendo que, según su parecer, al proyecto de ley le faltaría crear instrumentos más adecuados para cumplir su objetivo.

El Presidente de los Desarrolladores Inmobiliarios, señor Cristián Hartwig, resaltó que en la planificación de la ciudad debe existir preocupación por el bien común, conjuntamente con una proyección adecuada. Agregó que en el caso de los malls Plaza Vespucio y Florida Center, los aportes fueron hechos en función de la conveniencia de sus inversionistas.

En cuanto a los lineamientos de la iniciativa, señaló que algunas municipalidades tienen carencias para tramitar una gran cantidad de proyectos; por ello, en virtud de las nuevas atribuciones que les encomienda la iniciativa, cabría robustecer la entrega de nuevos recursos humanos y técnicos para asegurar el buen funcionamiento del sistema.

El Honorable Senador señor Ossandón reiteró que efectivamente los municipios no tienen los equipos técnicos para afrontar los nuevos cometidos. Por otra parte, aseveró que el mall Florida Center cambió la vida de la comuna de La Florida, al traer progreso y desarrollo inmobiliario a la zona.

Manifestó su preocupación por la intervención del Gobierno Regional en la tramitación de los aportes, puesto que tampoco tiene capacidad técnica para decidir las obras de mitigación de un proyecto en particular. En cuanto a las cesiones, reveló que en la actualidad existe un sinnúmero de terrenos en tal calidad que se han convertido en sitios eriazos, sin perjuicio de que conformen el patrimonio comunal. En cuanto a las áreas

verdes, explicó que el problema está en su mantención, ya que los municipios no disponen de los recursos necesarios para realizar esta función.

Sugirió tomar en cuenta la experiencia -expuesta en esta Comisión-, de la comuna de Lo Barnechea, y poner freno a las malas prácticas de los desarrolladores inmobiliarios en cuanto a presentar proyectos con menos estacionamientos para soslayar las mitigaciones.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, agradeció a los invitados sus exposiciones, las cuales, de una manera inédita, se han formulado en base a un borrador de indicación sustitutiva elaborado por el Ejecutivo con el objeto de generar el mayor consenso posible.

A juicio de **Su Señoría** las principales conclusiones podrían ser resumidas en los siguientes aspectos: aportes y mitigaciones constituyen tareas que deben ser compartidas por los particulares y por el Estado; los grandes proyectos deben mitigar y aportar en mayor medida, considerando el impacto que provocan en la ciudad; existe un déficit de bienes públicos que debe ser subsanado sin recargarlo a los particulares; es imprescindible mayor flexibilidad en la distribución de los aportes -según la indicación un 70% debe ser para transporte y el 30% para otros espacios públicos-, de manera que esto se resuelva según los requerimientos específicos de cada proyecto; los municipios deben ser fortalecidos para enfrentar adecuadamente los nuevos desafíos; la ley debe tener aplicación gradual -tal como se hizo con la reforma procesal penal-, para ir evaluándola responsablemente; el impacto de estas exigencias en el precio de venta de las viviendas debe ser medido porque ya se ha visto afectado por la reforma tributaria; el desarrollo condicionado debe ser revisado; debe haber índices técnicos y objetivos para el cálculo de los aportes a fin de impedir arbitrariedades y dar certeza a los desarrolladores y, finalmente, la participación del sector privado es fundamental en el crecimiento y el desarrollo urbano.

En una sesión posterior, **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** inició la explicación de la primera indicación sustitutiva presentada, recordando algunos datos y fechas de la tramitación legislativa del proyecto de ley. Hizo presente que el MINVU, en conjunto con los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, y Secretaría General de la Presidencia, la DIPRES y la SUBDERE, y luego de participar en diversas sesiones celebradas por la Comisión de Vivienda y Urbanismo del Senado, elaboró un borrador de indicación sustitutiva que fue sometido a una audiencia pública en sesión del 20 de abril de 2015. Reseñó que a la luz de las observaciones planteadas por los invitados y los propios Senadores se redactó la indicación sustitutiva definitiva.

Se refirió a los cambios más relevantes de la misma:

1) Temas generales:

- Cambio de la denominación de mitigaciones y aportes por mitigaciones directas e indirectas (las segundas serían los aportes).

Con ello, explicó, se refuerza el carácter mitigatorio y no recaudatorio del aporte, puesto que no se pretende crear un nuevo tributo, sino asegurar que los proyectos inmobiliarios se hagan cargo de las externalidades que provocan en la vialidad de su entorno y en los espacios públicos de la ciudad como sistema integral para que no se incrementen los déficits existentes.

- Se señalan explícitamente los criterios orientadores de la operatoria de ambas especies de mitigaciones, entre ellos, los principios de universalidad, proporcionalidad y predictibilidad.

Universalidad: todos los proyectos inmobiliarios, públicos y privados, que generen impactos inmediatos deberán mitigarlos directa y/o indirectamente.

Proporcionalidad: las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura.

Predictibilidad: las mitigaciones se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados, por lo que no quedarán sujetas a negociaciones caso a caso con la autoridad. La Administración, en todo caso, velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exijan.

Puso de relieve que estos principios se hacen cargo de las inquietudes esbozadas por diversos actores y que apuntan a configurar con mayor precisión la fisonomía de las mitigaciones, dándoles certeza jurídica y económica.

2) Mitigaciones directas:

- Precisión de las medidas de mitigación y el área de influencia:

Adujo que la gestión, operación e infraestructura del transporte público, privado y sus servicios conexos, incluyen soluciones como las siguientes: semaforización, señalización, adquisición de bienes destinados a los servicios de transporte público y mejoramientos viales, entre otras.

Reseñó que para fijar el parámetro del área de influencia se podrán considerar todas las intersecciones en que se realice una dispersión del flujo vehicular o peatonal, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.

- Plazos: la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones deberá pronunciarse en un plazo máximo de 45 días sobre el informe de mitigación vial. De haber observaciones, hay 30 días para responderlas y 30 días para el pronunciamiento final.

- Medios electrónicos: se dice claramente que el procedimiento administrativo de evaluación del informe de mitigación puede efectuarse por medios electrónicos.

- Garantías: se determina el deber municipal de aceptar garantías por estas obras y autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva si es que la resolución de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones lo acepta (en el borrador era facultativo aceptarlas).

- En los loteos se indica que el área de influencia de las mitigaciones directas abarcará hasta la 20ª intersección (el borrador decía hasta la octava intersección relevante en la vialidad estructurante, lo que podía llevar a resultados exagerados).

Afirmó que se trata de medidas que contribuyen a clarificar y hacer más expedita y ágil la operatoria del sistema para que no se transforme en una traba burocrática para los desarrollos inmobiliarios.

3) Mitigaciones indirectas:

a) Cálculo:

- Se especifica que esta exigencia se aplicará en relación con la intensidad de utilización del suelo y el destino del proyecto (el borrador indicaba que se calcularía en proporción al tamaño del mismo, su destino, su localización y la intensidad de utilización del suelo, bajo las condiciones que determine la Ordenanza General).

- Se reseña expresamente que en el caso habitacional estas mitigaciones se calcularán en base a una función que tendrá como una de sus variables la densidad del proyecto.

- Se instaura que los proyectos con una densidad neta igual o inferior a 200 hab/ha no efectuarán aportes por este concepto. En otras palabras, explicó que la tabla de aportes por mitigaciones indirectas para proyectos habitacionales partirá con el mínimo en los proyectos con una

densidad de 201 hab/ha, para así ir aumentando conforme se incremente la densidad.

Concluyó que todas estas medidas apuntan a clarificar la forma de cálculo y a reducir la discrecionalidad del reglamento.

b) Plan de inversiones:

Se permite que las municipalidades puedan incluir el Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público en su Plan de Desarrollo Comunal, de manera de no multiplicar los instrumentos de planificación. Destacó que esto consiste en una opción -propuesta por el Colegio de Arquitectos- y no en una imposición.

c) Uso de los fondos:

Se garantiza que el 30% de los recursos recaudados por concepto de mitigación indirecta deberá destinarse a la ejecución de obras situadas en la comuna en que se emplace el proyecto.

Con ello, connotó, se atiende la inquietud por vincular estos aportes mayormente con la comunidad del sector en que se emplacen.

Precisó que en la parte que señalaba que los fondos obtenidos por esta vía se emplearían para ejecutar obras identificadas en el Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público, se procedió a advertir que esto incluía la ejecución de nuevas áreas verdes o espacios públicos.

Hizo notar que si bien se estimó que esto último se desprendía del texto del borrador, se prefirió acoger la sugerencia del Colegio de Arquitectos para otorgar mayor claridad en este punto.

d) Corporaciones Regionales:

- Las corporaciones regionales deberán constituirse según la LOC sobre Gobierno y Administración Regional, entre el GORE y personas jurídicas de derecho público (el borrador y el proyecto de ley no definían esto).

- Se agrega que dichas corporaciones podrán realizar todas las actividades que sean necesarias para la ejecución de las obras y medidas consideradas en el respectivo Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público, conforme al artículo 37 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado, esto es, mediante la celebración

de contratos con el GORE en los cuales deberá asegurarse el cumplimiento de los objetivos del servicio y el debido resguardo del patrimonio del Estado.

Reparó que con esto se esclarece el carácter público de los integrantes de estas corporaciones -aunque se rijan por el derecho privado-, y se explicita que su ámbito de autonomía de gestión debe enmarcarse dentro de lo que determine el GORE.

4) Zonas saturadas:

- Se prescribe como criterio para declararlas que se registre en su interior una velocidad promedio, en un período determinado del día, inferior a 15 km/hora.

- Se suprime el incremento de la mitigación indirecta en las zonas saturadas.

- Se expande el área de influencia para mitigaciones directas de la 8ª a la 20ª intersección.

Manifestó que estos tres cambios apuntan a reducir la discrecionalidad en la declaratoria de estas zonas y a equilibrar la carga que representarán las mitigaciones sobre estos proyectos.

5) Mitigación e incentivos en nuevas áreas urbanas o de extensión urbana: afirmó que se limita esta opción sólo a los planes intercomunales (el borrador lo permitía también en los comunales), respondiendo con ello a la inquietud de generalizar esta figura.

6) Aportes Urbanos Reembolsables: el convenio respectivo se firma con el GORE y no con la corporación regional, como lo señalaba el borrador de indicación. Ello, acotó, con el objeto de reforzar el rol del GORE y entender a la corporación como un simple instrumento de gestión.

Terminada la exposición, **el Honorable Senador señor Ossandón** consultó qué ocurre cuando el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones no evacúa su respuesta sobre el informe de mitigación de impacto vial, en el caso de las mitigaciones directas, dentro del plazo de 45 días.

Por otra parte, expresó que la idea de la iniciativa es dirigir toda la dinámica del sistema en forma administrativa. Asimismo, criticó que las corporaciones regionales propuestas no posean la capacidad técnica necesaria para cumplir su cometido en materia de ejecución de obras y medidas del plan de inversiones, por lo que, según su parecer, constituiría un error retirar esta función del municipio.

Finalmente, no estuvo conteste con que el proyecto de ley aborde las áreas verdes, puesto que no se incluye la mantención de las mismas, es por esto que sugirió concentrar la inversión de estos recursos en obras viales y de transporte. Asimismo, reprochó que la extensión del área de influencia para mitigaciones directas se fije de la 8° a 20° intersección, por cuanto existen zonas en donde los proyectos no producen mayores problemas, como ocurre en La Pintana, en tanto que hay otras en donde el impacto podría generarse más allá de la intersección 20.

El Honorable Senador señor Tuma preguntó sobre el deber municipal de aceptar las garantías por las obras correspondientes a las mitigaciones directas.

El Honorable Senador señor Montes consideró que la densidad del proyecto -contemplada como una variable para el cálculo de las mitigaciones indirectas en el caso de proyectos habitacionales- no sería un parámetro del todo conveniente, puesto que esto incentivaría la construcción de un tipo específico de viviendas. Citó el ejemplo de una población de casas sociales en donde el efecto de los automóviles sería menor, por lo que planteó cómo se solucionaría esta problemática.

Aseveró que los centros comerciales, a diferencia de las viviendas, causan mayores problemas y efectos en su entorno inmediato por lo que debe imponérseles un mayor estándar de exigencias.

En cuanto a la delimitación de que el área de mitigación directa abarcará hasta la 20 intersección en el caso de loteos, juzgó que se debería buscar alguna fórmula que permita solucionar los nudos problemáticos de tránsito.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, se refirió a las observaciones sustantivas emitidas por los invitados en la última audiencia, entre ellas:

- Los déficits históricos son de cargo del Estado, por lo que no deben ser asumidos por los nuevos desarrollos mediante aportes o mitigaciones.

- Se deben establecer expresamente los 3 principios orientadores aplicables a las operatorias de las mitigaciones: universalidad, proporcionalidad y predictibilidad.

- Evitar la discrecionalidad en este tema, disponiendo definiciones, plazos, procedimientos y criterios en forma clara y precisa, de manera de evitar arbitrariedades e incertidumbres.

- Determinar quién y cómo se definirá el flujo vehicular y peatonal.

- Establecer que el 30% de los recursos recaudados por mitigación indirecta sea destinado a obras situadas en la comuna en que se emplace el proyecto que las generó.

El Honorable Senador señor Ossandón explicó que las comunas ricas no tienen problemas con el déficit histórico de infraestructura porque tienen los recursos necesarios para solucionar esta carencia. Citó el ejemplo del puente de La Dehesa construido por CORPVIAL. En cambio, en los municipios más pequeños estos dineros serán destinados, con seguridad, a atender el déficit histórico existente.

Destacó que la idea es disponer que todo proyecto de expansión urbana contribuya a un fondo especial para solucionar los efectos negativos que genera en su entorno próximo.

Por otra parte, hizo notar la insistencia de la indicación presentada en el PLADECO, el cual tiene un costo tan elevado que la mayoría de los municipios no puede afrontar. Agregó que Vitacura, Las Condes, Providencia y Santiago son las únicas localidades que pueden asumir este instrumento. Concluyó refiriéndose a la inconveniencia de utilizar dicho plan conjuntamente con el plan de inversiones en materia de aportes.

El Honorable Senador señor Montes estuvo de acuerdo con el planteamiento de Su Señoría en cuanto a su reparo relativo al déficit histórico, en donde el mayor problema se genera en determinar cuánto se cobrará a los desarrolladores por este concepto, ya que tampoco se puede impedir que estos recursos cubran dichas falencias.

El Honorable Senador señor Tuma recordó que la CCHC observó el exceso de aportes que debería cancelar un proyecto en función del déficit histórico, pero al exigirse que al menos el 30% de los recursos recaudados deberá destinarse a la ejecución de obras situadas en la comuna respectiva, se habría morigerado este punto.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó qué porcentaje de un desarrollo inmobiliario va a mitigaciones directas o indirectas.

Subrayó que la presente iniciativa establece recargos adicionales a los proyectos inmobiliarios en un momento económico difícil para el país, por lo que hizo un llamado a legislar con precaución en esta materia.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo afirmó que el presente proyecto de ley asume una realidad desigual en cuanto a que en la actualidad los proyectos de extensión realizan una contribución al espacio público, en tanto que los de densificación recién se están incorporando a esta obligación; se trata, en definitiva, de que todos los proyectos aporten al espacio público.

En cuanto a las mitigaciones directas e indirectas, señaló que se pretende considerar acá un doble componente, esto es, el radio inmediato, con vialidades, señaléticas, semaforización, etc., y el área que comprende la retribución a la ciudad con el respectivo sistema de vialidad y aportes al espacio público con plazas, parques y jardines.

Recordó que se agregó la idea de las áreas conurbanas con el objeto de darle una atención especial al conjunto de comunas donde se origina la inversión sin perder de vista que la ciudad es un sistema integrado de elementos.

Reseñó que en el caso de los aportes o de las mitigaciones indirectas se considerará la intensidad y tipo de proyecto en una tabla específica que permita realizar un cálculo objetivo de la contribución.

Reiteró que los aportes no se harán cargo del déficit histórico, lo que no significa que éstos no sean destinados a suplirlos; de lo contrario, nadie querría invertir en un área deficitaria.

En cuanto a los PLADECO, la autoridad ministerial indicó que no todos los municipios poseen este instrumento de planificación; es por ello, que la indicación dispone la opción de hacer coincidir el referido plan con el de inversiones en transporte y espacio público para así no adicionar nuevos instrumentos.

Asimismo, replicó que la indicación sustitutiva establece que es deber municipal el aceptar garantías por las obras de mitigación directas, considerando que antes era optativo aceptarlas, con el propósito de no generar incertidumbre o duplicidad de trámites.

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Raúl Barrientos, anunció que uno de los reparos planteados por los invitados tuvo relación con la determinación de las áreas de influencia, las que serán definidas en función del proyecto en una zona acotada que resuelva el problema en base al análisis de dispersión de flujos de una manera objetiva de hasta 50 vehículos por hora, que será el límite pertinente.

Informó que se dispuso para las áreas saturadas una expansión del área de influencia para mitigaciones directas de la 8 a la

20 intersección, en aras de reducir la discrecionalidad en la declaratoria de estas zonas en el caso de loteos y proyectos de extensión.

Si la iniciativa es de mayor envergadura, acotó, provocará un impacto más estructural abarcando un conjunto de comunas por lo cual las contribuciones pertinentes deben ser administradas por autoridades diferentes.

Manifestó que se trata, en definitiva, de que a mayor sea el tamaño del proyecto se exijan más requisitos en materia de aportes al espacio público.

El asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Enrique Rajevic, hizo presente que en caso de que la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones no emita pronunciamiento, respecto de las mitigaciones directas en el plazo legal de 45 días, se debería entender, conforme a las normas del silencio administrativo, la aprobación del mismo.

Asimismo, precisó que el plan de inversiones en trasporte y espacio público es un instrumento que en ocasiones abarca más allá de la comuna en donde se desarrolla el proyecto inmobiliario, de lo contrario, se produciría un desequilibrio.

En cuanto a las corporaciones regionales, aseveró que se adoptó esta figura como una vía de financiamiento alternativo del desarrollo urbano, puesto que si se recurre al presupuesto de un servicio público se debe acoger a la Ley de Presupuestos del Sector Público que vence el 31 de diciembre de cada año, luego de lo cual los fondos se pierden.

Añadió que las corporaciones regionales son personas jurídicas de derecho público aunque se rijan por el derecho privado. Expresó que este mecanismo representa el medio de inversión de los recursos obtenidos por mitigaciones indirectas.

El Honorable Senador señor Pérez Varela consultó cuál sería el costo máximo que los desarrolladores inmobiliarios deberían pagar como mitigaciones o aportes. Recordó que la importancia de esta interrogante radica en que la respuesta podría significar un desincentivo a la inversión.

Por otra parte, planteó que la discusión del tema de los aportes se concentra principalmente en áreas metropolitanas y conurbanas, pero la mayoría de las comunas del país no se encuentran en esta situación.

El Director de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Pablo Contrucci, respondió que el tope de las contribuciones en mitigaciones indirectas será del 44% del avalúo fiscal del terreno.

- - -

La Comisión resolvió escuchar, en una nueva sesión -y en forma previa al tratamiento de las indicaciones-, la opinión de los representantes de distintas organizaciones del rubro inmobiliario en cuanto a la primera indicación sustitutiva presentada por el Ejecutivo.

Así, se recibió **al Presidente de la Cámara Chilena de Centros Comerciales, señor Manuel Melero**, quien explicó que su organización representa o agrupa a los polos o sub centros de equipamiento, generalmente de escala mediana y mayor con una amplia oferta de servicios, comercio, cultura y esparcimiento para la comunidad, y que, dentro de sus integrantes, se encuentran las principales cadenas operadoras de centros comerciales a lo largo del territorio.

Destacó que forman parte del 5% de proyectos que históricamente ha aportado al espacio público, como resultado de los EISTU, versus el 95% restante que no mitigan, por lo que consideran correcto que el proyecto de ley pretenda sumar a estos últimos a realizar aquel aporte.

El señor Melero indicó que tienen ciertas aprensiones sobre la indicación sustitutiva, ya que presentaría amenazas que afectan las inversiones y las decisiones de proyectos futuros del sector. Sostuvo que el tope del 44% de la tasación fiscal para mitigaciones no se justifica ni urbanística ni económicamente, por resultar excesivo y ajeno a la realidad, generando incertidumbre en su gremio. En cuanto a lo urbanístico, argumentó que el fenómeno del desarrollo por extensión es distinto al desarrollo por densificación, y añadió que en lo económico la justificación tampoco existe, ya que la lógica de conversión de terreno por precio no funciona y porque tienen la constatación fehaciente, desde el punto de vista histórico, de que el monto de las inversiones en EISTU del sector de los centros comerciales ha sido del orden del 10% al 15% de la tasación fiscal por este concepto.

Luego, **el asesor de la referida entidad gremial, señor Cristóbal Fernández,** señaló que el problema radica en hacer una asimilación del tope del aporte, tanto para crecimiento por extensión como por densificación, y en establecer una alternativa entre cesión de terreno o aporte en dinero para los proyectos de desarrollo por densificación, en circunstancias de que los loteos tienen una histórica cesión, desde una lógica

de proporción natural, formando parte de los requerimientos y de las estructuras propias de dichos loteos, ya que, en general, necesitan de la configuración de las calles, requieren accesibilidad y todas esas cesiones se resuelven dentro del propio proyecto de que se trate, ya que son parte inherente e inseparable de él. Por lo antedicho, el aporte no es propiamente una carga que pudiese ser equiparable a la aplicable en dinero correspondiente al valor del precio del terreno, de ahí que el 68% propuesto no sea posible simplemente replicarlo para el caso de los proyectos de densificación.

Acto seguido, subrayó que no es igual ceder terrenos para viabilizar un proyecto que pagar dinero adicional para fines generales que están fuera del ámbito del mismo, por lo que aplicar el 44% de la tasación fiscal, como base de cálculo para ambos modos de crecimiento, redundará en que los proyectos de densificación aporten más que los de loteos, porque es mayor el valor del suelo destinado a densificación, y de menor valor aquél destinado a extensión. Por lo anterior, vislumbró una distorsión de los aportes por diferencias en valor del suelo, dándose uno menor en los proyectos emplazados en la periferia, donde probablemente la necesidad de infraestructura de espacio público sea mayor.

Adicionalmente, **el señor Fernández** habló sobre ciertos perfeccionamientos que debían analizarse a la luz de la aplicación práctica de la eventual ley de aportes, a saber, mejor conceptualización, desarrollo y precisión en vocablos y denominaciones utilizados, como por ejemplo, establecer una clara diferencia entre el crecimiento por densidad versus el crecimiento por extensión, definir lo que se entiende por intensidad de ocupación del suelo, incorporar el factor de distancia absoluta a la determinación de áreas de influencia, prever una fórmula para calcular la oferta de usos de suelo en planes reguladores que tienen usos mixtos para efecto de los pagos unitarios de mitigación proporcional; así también, indicó que existe una plataforma técnica institucional incapaz de asumir el aumento de demanda burocrática, por lo que solicitó evaluar el refuerzo de funcionarios para hacerse cargo de ello; adicionalmente, afirmó que el límite de vigencia de los informes de mitigación es demasiado reducido y, en ese sentido, no se reconocen las vicisitudes que enfrenta el desarrollo de los proyectos.

En otro orden de ideas, observó la necesidad de incluir una fundamentación técnica en los rechazos de los informes de mitigación y prever sistemas, autoridades y procedimientos explícitos de reclamación. Se refirió a la falta de coordinación entre los Informes de Mitigación, Planes de Inversión en Transporte y Espacio Público y los Planes Maestros, e hizo saber que consideran muy importante incluir un mecanismo para corregir eventuales sub valorizaciones de las obras o medidas en dichos planes. Además, expresó que no cree factible incluir la posibilidad de hacer aportes en dinero a obras determinadas del Plan de Inversión en

Transporte y Espacio Público, así como contemplar un plazo definido para la ejecución de las obras.

A su vez, manifestó sus aprensiones respecto de la ausencia de supervisión de la Contraloría General de la República en relación con la organización y funcionamiento de las Corporaciones Regionales de derecho privado que se constituyan para la inversión en transporte y espacio público.

Respecto de las llamadas áreas de influencia extendida, en nuevas zonas urbanas y de extensión urbana, hizo ver su preocupación en cuanto al lapso durante el cual deben considerarse como tales. Igualmente, representó a la Comisión su inquietud por la amplitud de la potestad reglamentaria.

Por último, en lo relativo al régimen transitorio, cuestionó la mantención de los EISTU y el pago del aporte, ya que en el caso de los EISTU, a diferencia de los Informes de Mitigación, las áreas de influencia no están acotadas a un espacio más reducido, por lo tanto durante todo el régimen de transición habrá un área de influencia extendida con un resultado en montos de inversión equivalente a los actuales, y, además, habrá que hacer el aporte, con lo cual se daría un doble pago.

A continuación, **el Vicepresidente de la Cámara Chilena de la Construcción, señor Patricio Donoso**, manifestó, en cuanto al proyecto de ley, su apoyo a que todos los proyectos de desarrollo inmobiliario mitiguen los efectos que producen, y, a su vez, alabó que en la indicación sustitutiva presentada por el Ejecutivo se hayan incluido los principios de universalidad, proporcionalidad y predictibilidad.

Luego, **el Presidente de la Comisión de Urbanismo** de la misma organización, **señor Fernando Herrera**, reiteró que actualmente solo el 5% de los proyectos realizan aportes en materia de mitigación y quedan muchos fuera; además, advirtió que las mitigaciones solo se refieren a los efectos en vialidad y no se había hecho extensivo al espacio público. Subrayó que, en opinión de la Cámara que representa, el cobro para el desarrollador inmobiliario debe ser proporcional al impacto generado y no hacerse cargo de los déficits históricos.

Por otra parte, consideró que es muy importante, a la luz de la evaluación caso a caso, poder predecir, incluso antes de comprar un terreno, cuál será el monto que van a significar las mitigaciones en el desarrollo del proyecto inmobiliario, de otra manera es imposible planificar con anticipación la rentabilidad de aquél.

Enseguida, manifestó su inquietud por no estar completamente tratado, en el proyecto de ley, el tema de la duplicidad de

cobro con otros impuestos o contribuciones, como cesiones, pavimentación, etcétera, por lo que propuso que si existiesen otros aportes en distintas materias, ellos se puedan imputar a los montos calculados bajo la nueva legislación que se estudia.

Asimismo, hizo hincapié en que la focalización de los recursos generados debiera aplicarse al sector en que se emplazan los proyectos inmobiliarios, para así solucionar el problema de la percepción de los ciudadanos en cuanto a apreciar un mejoramiento del entorno inmediato y no un deterioro.

Además, dejó constancia de que estima que el Mensaje original del proyecto y sus principios se orientaban en la dirección correcta, otorgando mayor claridad y disminuyendo los espacios de discrecionalidad, mientras la indicación sustitutiva presenta elementos que deben ser corregidos o perfeccionados, de forma de armonizarla con el espíritu del Mensaje y los principios antes consignados.

En cuanto a la indicación sustitutiva en sí misma, consideró que la incorporación de los principios básicos como parte del texto propuesto es muy relevante y positiva; valoró el haber eliminado el límite de 88% para el caso de las mitigaciones indirectas en las zonas saturadas, así como elogió la propuesta incorporada en materia de aportes reembolsables.

En lo relacionado a las mitigaciones directas, criticó la falta de certeza con respecto a las obras a realizar y su alcance, así como el costo asociado a estas mitigaciones al depender de los informes de mitigación, ya que no hay parámetros claros en su elaboración, con lo cual se incumple el principio de la predictibilidad. A su vez, manifestó su preocupación en cuanto al procedimiento, destacando que hay una serie de pasos que no están correctamente regulados y que podrían prolongar el periodo de análisis de dichos informes, los que debiesen estar zanjados antes de obtener el permiso de edificación; a modo de ejemplo, advirtió que las municipalidades no están sujetas a plazos para responder cuando se les consulta.

En lo que se refiere a las mitigaciones indirectas, sostuvo que al eximir a los proyectos de menor envergadura se está vulnerando el principio de la proporcionalidad; para evitar ese efecto, sugirió establecer una fórmula simplificada aplicable a aquéllos, de tal manera que igualmente realicen un aporte para la ejecución de obras de desarrollo en el espacio público y en el sistema de transporte del área urbana comunal o intercomunal en que se emplacen.

En el mismo ámbito, puso de relieve que la relación de las obras de mitigación indirecta con el proyecto que las origina es el problema más grave que presenta el texto de la indicación, ello

considerando que, eventualmente, las que se van a realizar estarán fuera del área en que se emplaza la obra que dio origen a la mitigación, con lo que presumió que se destinarán a solucionar déficits históricos de otras zonas, lo que atenta contra el principio de no abordarse dichos déficits con las mitigaciones de nuevos proyectos y deja una sensación de que se crea otro impuesto aplicable a su sector económico.

Agregó que su organización esperaba que el proyecto de ley permitiese mejorar los EISTU y reemplazarlos por una fórmula o cálculo simple, para determinar el monto de los aportes, sin embargo, los informes de mitigación serán exigidos a todos los proyectos inmobiliarios, incluso aquellos de loteo, y cuestionó lo que ocurrirá cuando se construyan viviendas o si hay subdivisiones de terrenos, por lo que solicitó una mayor definición a ese respecto.

Además, manifestó su inquietud sobre mayores retrasos en la preparación de informes de mitigación y en las evaluaciones de los mismos, debido a la exigencia de profesionales inscritos en un registro con una serie de restricciones, por lo que dijo no tener claridad si existe suficiente disponibilidad de aquellos profesionales, ni en el mercado ni en los organismos que deben aprobar dichos informes.

Adicionalmente, se explayó sobre sus reparos respecto al destino final de los aportes, ya que ellos se orientan fundamentalmente a temas de transporte y no se define claramente qué es transporte, pudiendo referirse a vialidad o financiar el Transantiago u otros sistemas de importancia regional, como el de Concepción o el de Valparaíso, no dejando lugar para otro tipo de espacio público, por lo que poner límites mínimos para abonar al transporte no se condice con mitigar adecuadamente las externalidades que generan los proyectos inmobiliarios.

Asimismo, hizo ver que no se considera la posibilidad de medidas alternativas que no representen costos por medio de obras o que pueden levantar recursos adicionales, por lo que a su juicio falta flexibilidad en ese punto.

En cuanto al ámbito de la administración de los aportes, propuso la inclusión del sector privado en las Corporaciones Viales, con el objeto de proporcionar experiencia y conocimientos, logrando mejorar la calidad de la planificación.

En lo que atañe a las zonas saturadas, previó otro problema de magnitud, porque al definirse como tal un área determinada, con anterioridad a la ejecución del proyecto en sí, claramente no será un impacto del nuevo desarrollo inmobiliario, si no que lleva implícito el déficit histórico. Además, anticipó que muchas zonas serán calificadas como tales,

probablemente transformándose en una nueva forma de evitar el desarrollo inmobiliario en esos sectores.

En lo que se refiere a los fondos recaudados originados en los aportes, subrayó no estar de acuerdo con que se destinen a la formulación de instrumentos de planificación y gastos de administración, ya que ello nunca será percibido por la ciudadanía como adecuada mitigación de los impactos, así como recalcó la importancia de la participación de la Contraloría General de la República en el manejo de los fondos.

Igualmente, indicó que le parece preocupante el espacio que se mantiene para las negociaciones bilaterales en cuanto a las medidas, por lo que solicitó reducir la esfera de discrecionalidad.

Para concluir, mostró aprensiones respecto de introducir materias de diseño urbano a los planos de detalle, que no tienen relación con mitigación, por lo que recomendó se trate en un proyecto separado.

Posteriormente, expuso **el Presidente de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, señor Cristián Hartwig,** connotando su acuerdo con la iniciativa y sus principios, como son la universalidad, en cuanto a que todos los proyectos deban aportar, incluso los pequeños; sobre la proporcionalidad, insistió en que de ninguna manera correspondía hacerse cargo del déficit histórico, y, en lo que se refiere a la predictibilidad, indicó que es fundamental la certeza de los costos asociados a las mitigaciones desde el origen de cada proyecto.

Seguidamente, subrayó que éste es un momento muy difícil para la industria inmobiliaria residencial por haberse visto impactada por la reforma tributaria, especialmente en materia de IVA; por el problema de la reducción del denominado “loan to value”, pues la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras insiste en reducir a un 80% del precio de venta el otorgamiento de créditos hipotecarios; por otra parte, les va a afectar la reforma laboral; además, mayores restricciones en cuanto a altura y densidad en los Planes Reguladores, particularmente en aquellas comunas que son más apetecidas por la gente, y, finalmente, este proyecto de ley de aportes al espacio urbano, que tal como está considerado tendrá un impacto de un 8% en el precio final del inmueble.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó sobre las consecuencias de la reforma tributaria del IVA en el precio de venta de las viviendas, a lo que **el señor Hartwig** contestó que representa en promedio 8% a 9%, siendo más bajo para las casas más caras -por la incidencia del terreno en el precio de venta-; a un sector de la clase media resulta un porcentaje mayor que el señalado, y, en las casas más

baratas, al existir un subsidio especial del IVA, el porcentaje es de menos importancia.

Luego, **el señor Hartwig** procedió a comentar su parecer sobre las mitigaciones directas contempladas en el proyecto, y dijo que es necesario especificar el contenido total del informe de mitigación y no solo mencionar su contenido mínimo; también que se requiere establecer el silencio administrativo una vez transcurrido el plazo para el análisis de dicho informe por parte de la Seremi o del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; además, sostuvo que el plazo de vigencia del informe de mitigación vial debiese ser el mismo que el del permiso de edificación asociado, y, para el caso de modificaciones al proyecto, advirtió que es necesario especificar que el informe de mitigación deberá revisarse únicamente en casos calificados por la ley, cuando los aumentos sean mayores a 10% en la densidad del proyecto. En lo que se refiere al examen del informe antedicho, recomendó que se fije un plazo menor a 45 días, así como que el rechazo o las observaciones al mismo deban ser fundados.

Sobre las mitigaciones indirectas, hizo presente que se debe indicar el monto por ese concepto en la aprobación del anteproyecto, con el objeto de dar cumplimiento al principio de la predictibilidad; asimismo, planteó que se requiere incluir una tabla de aportes con rango legal y eliminar la restricción del 30% del aporte para mitigaciones indirectas dentro de la comuna del proyecto.

Del mismo modo, representó algunos puntos en lo relativo a la operatividad del sistema, y dijo que el proyecto de ley contempla 3 tipos de planes: Plan de Detalle, Plan de Inversión en Transporte y Espacio Público, y Plan Maestro de Mitigaciones de Transporte, sin aclarar el objetivo de cada uno dentro del proceso de determinación de los aportes, por lo que solicitó mayor determinación de los mismos.

Finalmente, el expositor instó a que el monto de los aportes quede fijado en un porcentaje no mayor al 2% del precio de venta y a que la implementación de esta ley sea gradual, en los años 2017 y 2018.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó **al señor Hartwig** cuánto representaría dicho 2% en el avalúo fiscal del terreno, quien contestó que sería equivalente al 10% aproximadamente.

En cuarto lugar, planteó su postura la **Ilustre Municipalidad de Providencia**, representada por **la Asesora Urbanista, doña María José Castillo,** quien comenzó su presentación advirtiendo que las opiniones sobre el proyecto de ley están basadas en la experiencia de su Institución en la aplicación de los EISTU. Al mismo tiempo, calificó de pertinente y oportuno el proyecto de ley de aportes en cuanto a mejorar el

sistema de EISTU; resaltó que todos los proyectos deban mitigar los impactos que generan y no solo los relativos al transporte de automóviles privados. A su juicio, debe existir un concepto de movilidad integral, como se ha venido impulsando en la municipalidad que representa, es decir, un sistema que integre la movilidad de las personas partiendo por los peatones y los ciclistas, para continuar con el trasporte público y el privado.

De igual manera, valoró, principalmente, dos asuntos en el proyecto de ley, a saber, que el objetivo de los EISTU sea mitigar el impacto particular del proyecto en su entorno inmediato, y, en segundo lugar, que la ejecución de las obras de mitigación deban quedar listas con la recepción final.

Sin perjuicio de lo antedicho, comentó que los EISTU tienen varias limitaciones, ya que no hay un tratamiento del sistema de movilidad poniendo el foco en peatones y ciclistas; el EISTU, además, se determina en función del número de estacionamientos y no hay un máximo de ellos en los proyectos, lo que es muy relevante en zonas centrales, ya que muchas veces el destino principal de los emprendimientos es ser, precisamente, estacionamiento.

Luego, se refirió a dos temas más bien prácticos; en primer término, dijo que, actualmente, la continuidad espacial de las intervenciones no está asegurada, es decir, no hay un plan común que las una, y en ese sentido este proyecto de ley utiliza la figura del Plan Maestro, y, en segundo lugar, manifestó su preocupación de que los municipios y las Seremis de ventanilla única no puedan exigir plazos o controlar la ejecución de las obras.

Por otra parte, afirmó compartir los principios del proyecto de ley, al menos teóricamente. Sin embargo, respecto a la proporcionalidad versus el déficit histórico, remarcó que es muy complejo establecer el límite con el impacto del proyecto propiamente tal, ya que toda la carencia en infraestructura puede ser calificada de histórica. Es decir, cada proyecto inmobiliario debe considerar la situación de su entorno y mejorarlo, sin pensar en distinguir entre el déficit antiguo y los recientes o futuros.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó si la distinción entre déficit histórico versus mitigaciones directas la calificaría de artificial, y si estaría de acuerdo en incluir dentro de dichas mitigaciones tales déficits.

La señora María José Castillo contestó que la opinión de la municipalidad es que una obra debe hacerse cargo de los impactos que genera y, a lo menos, dejar la zona en las mismas condiciones en las que estaba. En cuanto a la predictibilidad, sostuvo que se trata de un principio muy difícil de aplicar, porque el método para cuantificar los impactos

urbanos y viales, y para calcular las mitigaciones, no es único, depende de muchas variables; aun cuando se utilice una metodología objetiva, cada proyecto es particular, así, puede tener mezclas de destino, variar los accesos vehiculares, etcétera, por lo que se hace necesario estudiar el impacto caso a caso.

Respecto a la indicación sustitutiva, sugirió que las áreas de influencia sean flexibles y que las mitigaciones indirectas estén orientadas a mitigar el proyecto y no a desarrollos urbanos fuera del plan; en ese sentido, la iniciativa de ley consagra la separación entre aportes directos e indirectos, según sean las zonas saturadas o no, y propuso establecer un área de influencia mayor para las mitigaciones indirectas, es decir, pensar más bien en un área de influencia local y una de influencia mayor.

En lo que dice relación con el Plan de Inversiones en el Transporte y Espacio Público, comentó que el proyecto de ley está recogiendo un deber de la ciudad, cual es tener un plan que considere las vías de transporte público, los espacios que aseguren la operación del sistema, etcétera, y no traspasar esa función a terceros mediante una ley de aportes.

Por otra parte, elogió el plan maestro de mitigaciones de transporte, por constituir un avance; sin perjuicio de ello, dijo que sigue configurándose sobre intervenciones parciales, pero consideró que es un muy buen punto de partida para pretender hacer más predecibles los aportes que se deban hacer en cada sector.

Sobre las zonas de saturación vehicular, remarcó su parecer en cuanto a que, al recibir mayores fondos provenientes de los aportes, se genera un incentivo perverso para mantener zonas saturadas y no buscar resolver la congestión. Lo anterior, a su juicio, se vería resuelto estableciendo un área de influencia mayor para los proyectos que impactan en un territorio de más envergadura, como el caso del centro comercial Costanera Center, en que muchas de las medidas de mitigación están en el entorno, pero otras son a nivel metropolitano, como el Par Vial de Sánchez Fontecilla que es un corredor que iría desde la comuna de Puente Alto hasta la de Providencia, aprovechando el canal San Carlos.

Enseguida, se refirió al aporte máximo del 44% del valor del terreno, y coincidió con los anteriores expositores en que es un cálculo arbitrario y no está relacionado con los montos de inversión necesarios para ejecutar las mitigaciones, ni tampoco con el impacto real del proyecto. Recomendó revisar las sumas que se han invertido en los EISTU y puso en duda que, en ciertos casos, el 44% sea suficiente para mitigar los efectos. Señaló, al mismo tiempo, que el plan maestro puede ser un buen orientador si es que tiene valorizadas las inversiones necesarias en

determinado entorno, con lo cual se podría llegar a establecer una capacidad máxima de proyectos que albergar en los distintos sectores.

Por último, concluyó elogiando el avance que importa el proyecto de ley; sin perjuicio de ello, recomendó incorporar el concepto de movilidad que contenga a peatones, ciclistas, transporte público y privado. A su vez, recalcó que el plan de transporte público de las ciudades no puede estar sujeto al aporte de los proyectos inmobiliarios y reiteró que el monto de los mismos debe estar relacionado con la magnitud del impacto de los proyectos en su entorno inmediato.

En último término, se dirigió a la Comisión de Vivienda y Urbanismo **el Presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte, señor Alejandro Tudela,** quien alabó la indicación sustitutiva del Ejecutivo por considerarla un aporte a la ciudad, ya que en esencia introduce el concepto de “sistema” y porque se condice con ciertos elementos de la Política Nacional de Desarrollo Urbano y con las recomendaciones de las Comisiones ProMovilidad Urbana y Descentralización, al hablar de entregar algo de poder al gobierno local, gobierno regional o área metropolitana, por existir ciertos problemas que atañen a más de una comuna, como ocurre en Concepción, Valparaíso y la Región Metropolitana.

Al mismo tiempo, valoró que todo proyecto deba hacerse cargo del impacto, así como también que el uso de los aportes se limite al sistema urbano y de transporte, y aconsejó que las Corporaciones que se pretende crear se conviertan en una forma de enfrentar la tarificación vial.

A continuación, expresó que la indicación sustitutiva concuerda con la Política Nacional de Desarrollo Urbano, porque su objetivo es el desarrollo sostenible, que contempla 3 ámbitos, a saber, el económico, esto es, en lo que interesa, que cada cual se hace cargo del impacto que genera, y se hará vía cesión, mitigación directa o mitigación indirecta a través del aporte; en segundo término, el ámbito ambiental, así los planes maestros dan paso a reducir las externalidades, por ejemplo, los accidentes o la contaminación ambiental, y, por último, el ámbito social, de forma que los instrumentos permitirían lograr la integración social y la inclusión, favoreciendo la movilidad y accesibilidad para diferentes tipos de personas y usuarios. En ese sentido, concordó con la señora María José Castillo, en cuanto a que los peatones y ciclistas son los usuarios más vulnerables, y dijo que el texto de la indicación da cabida para considerarlos explícitamente en los estudios.

Desde el punto de vista del transporte, precisó que se debe tener certeza absoluta de que al momento de la recepción final de las obras todas las mitigaciones prometidas estén ejecutadas y apoyó la idea

ya planteada de fortalecimiento de los equipos técnicos de las regiones, áreas metropolitanas y comunas, asegurando financiamiento para recursos humanos en diferentes niveles para abordar los estudios de mitigación.

En lo que se relaciona con las intervenciones fuera del radio urbano o en la periferia, hizo presente a la Comisión que el MOP autoriza ciertos desarrollos que afectan a la ciudad, por lo que insistió en que la concepción de territorio es más amplia que el concepto de comuna o área urbana, y que, en ese sentido, habrá que precisar -en el reglamento o en la ley- cómo se obligará a las diferentes intervenciones, independientemente de dónde se ubiquen en el territorio, a que aporten a mejorar el estado de la movilidad en el espacio.

Además, acotó que el proyecto menciona “externalidades”, pero no determina cuáles son. Previno que en el tema hay una amplia variedad de literatura, la más evidente es la congestión vehicular, pero focalizarse solo en ella sería construir más carreteras que probablemente empeorarían el problema; por ello, sugirió especificar el concepto y pensar también en los tiempos de viaje, en los accidentes, emisión de contaminantes, la ruptura del espacio urbano y la fragmentación del territorio, todo lo cual a largo plazo incidirá en menor cantidad de viajes y mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Pasando a otro punto, puso énfasis en el concepto de “zona de saturación”, diciendo que hay un componente espacial y otro temporal, ya que la saturación cambia en el espacio y en el tiempo, y en esa dirección recomendó precisar lo que se debe entender por zona saturada y si vale la pena o no atacarla.

Sobre las influencias, enfatizó que, dependiendo de la magnitud del proyecto que se ejecute, el impacto eventualmente no será solo en el entorno, ejemplificándolo con el centro comercial que se instaló en la periferia de Concepción y que afecta a San Pedro. Al respecto opinó que debiera ser más amplio el espacio de impacto a delimitar, ya que, de lo contrario, podría haber efectos que no se lleguen a considerar. En el mismo sentido, se refirió al informe de mitigación de impacto vial, y le pareció que, en ciertos casos, la obra no solo afectará a una región, sino que a las vecinas, como ocurre con los casinos de juego.

A su vez, señaló que las mitigaciones directas e indirectas deben ser concordantes con la Política Nacional de Desarrollo Urbano y teniendo a la vista la idea de que toda obra o intervención se realizará dentro de un sistema, por lo que pierde relevancia si lo que se mejora es déficit histórico o nuevos impactos. En el mismo sentido, afirmó que dicho sistema es dinámico, por lo que debe haber una alimentación permanente del llamado “catastro de intervenciones” al cual se vayan ingresando los proyectos que se construyan efectivamente y, en relación a

ello, mostró inquietud sobre los plazos que tienen los privados para ejecutar los proyectos desde que se ha aprobado el informe de mitigación, puesto que, eventualmente, el privado puede comenzar la obra cuando hayan cambiado las necesidades del área.

Concluyó diciendo que a su asociación le parece bien el cambio a la iniciativa original, porque la nueva propuesta tiene un enfoque de sistema y reconoce los impactos espaciales y temporales de las intervenciones; sin embargo, se hace necesario hacer precisiones.

En la misma sesión, se le concedió la palabra **a la Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Paulina Saball,** quien agradeció la calidad de las intervenciones presentadas; asimismo, asumió las observaciones realizadas en cuanto a hacer consistentes los principios con cada una de las medidas. Consideró interesantes temas nuevos como la movilidad integral y la necesaria consideración del sistema con la flexibilidad que requiere. Aclaró que el Ministerio no pretende financiar por completo el plan mediante aportes de los privados, solo es un plan referencial para el desarrollo de las ciudades y su funcionamiento adecuado al cual el aporte privado contribuye, pero la responsabilidad estatal es ineludible. Finalmente, señaló que el momento económico de la industria y el temor que se percibe deben ser considerados para la temporalidad o gradualidad de la aplicación de la nueva normativa, pero que no pone en cuestión el fondo del proyecto de ley.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, compartió las palabras de la señora Ministra en cuanto a la opinión de avance originado en la indicación sustitutiva, lo que adjudicó al hecho de haber puesto en conocimiento de los actores inmobiliarios el borrador de la propuesta mencionada. En segundo término, recogió la actitud innovadora de la política pública que se pretende instaurar, pensando en el desarrollo de la ciudad. En tercer lugar, entendió la preocupación de los costos en el rubro inmobiliario, pero notó una mayor inquietud por la certeza ex ante.

Luego, reconoció que hay una mayor vaguedad en la definición de la mitigación indirecta, en razón de lo cual se requiere criterios claros sobre todo respecto de los anteproyectos, ya que el inversionista debe saber a qué atenerse. Se refirió al déficit y a las capacidades institucionales de que dispone el Estado, ya que nace una gran responsabilidad a la autoridad en orden a implementar el sistema con equipos técnicos. Por último, aludió a la gradualidad con que debe ponerse en marcha el mencionado sistema, reconociendo la necesidad de asumir una actitud realista y muy flexible, tal como se hizo con la reforma tributaria y la inclusión en la educación, para que así la gradualidad permita una implementación sin trastornos.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Ossandón** comentó que, en su experiencia como alcalde de las comunas de Pirque y Puente Alto, la demora en la aprobación de los proyectos se debe en gran parte a que el mundo privado intenta quedar excluido de ciertas exigencias, así como también a que el Estado no ha tenido reglas claras. Consideró que éste es un proyecto muy teórico, que debiese estar mayormente ligado a las municipalidades y ser mirado desde un punto de vista más práctico, ya que se enfrenta a la poca capacidad técnica, lo cual terminaría aumentando la burocracia y convirtiéndolo en un nuevo impuesto.

En cuanto al déficit histórico, a su juicio, el proyecto de ley apunta a solucionarlo y resaltó que dicho déficit existe porque nunca en Chile ha habido un plan verdadero de desarrollo y los emprendimientos inmobiliarios han ido afectando el entorno. Además, expresó que considera que la aprobación de los informes debería estar radicada en los municipios, ya que el CORE no tiene capacidad ni mayor interés en ello.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Tuma** valoró el aporte serio de los invitados y asumió que la afectación de las ciudades por proyectos inmobiliarios es una responsabilidad compartida entre el Estado y los privados. Admitió que no será fácil compatibilizar el no desincentivar la inversión y, al mismo tiempo, efectuar las regulaciones que corresponda para velar por una ciudad de buen vivir. Realizó una autocrítica en el sentido de continuar con esquemas que imponen rigideces al sector privado y al público, como por ejemplo el plan regulador y el modo incierto en que éste se resuelve. Además, sostuvo que con la multiplicación de proyectos que contemplan hasta 149 estacionamientos -por lo que quedan exentos de la exigencia de presentar el EISTU-, en definitiva, se obliga a los habitantes a buscar servicios y a trasladarse fuera del área en que viven. En cuanto a lo mismo, propuso revisar, paralelamente, la forma en que se trabajan los planes reguladores y cómo acortar los plazos y dar más certeza a los inversionistas y ciudadanos.

Para concluir, manifestó su preocupación por el momento económico actual y connotó que se debe actuar con cautela para no afectar aún más el crecimiento, por tener el sector inmobiliario un efecto multiplicador muy importante.

Finalmente, **el Honorable Senador señor Montes** expresó que hay varias cosas que le generan dudas, como por ejemplo, la idea de un sistema que abarque mayor territorio y la fórmula de cálculo de los aportes, que al no ser una operación simple debe ser bien analizada. Adicionalmente, recalcó que es necesario diferenciar los distintos tipos de proyectos, por ejemplo los centros comerciales versus las iniciativas habitacionales, ya que los primeros tienen un conjunto de efectos y, además, son cambiantes en el tiempo, porque se van ampliando, agregando

universidades, etcétera, por lo que recomendó a la señora Ministra aplicarles una normativa o exigencias diferenciadoras.

Aseveró, por último, que tener tantas aprensiones con la negociación puede explicarse porque no se sabe cómo regularla, pero en el urbanismo debiese haber instrumentos apropiados para negociar adecuadamente. Acotó que la diferencia entre déficit histórico y efecto del proyecto propiamente tal es difícil de determinar respecto de la ciudad en general.

En una sesión posterior, se escuchó a **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** respecto a las observaciones planteadas con anterioridad por los representantes de los distintos organismos que expusieron acerca de la primera indicación sustitutiva del Ejecutivo.

La Secretaria de Estado hizo una síntesis del desarrollo que ha tenido la iniciativa legal en estudio, con el objeto de facilitar la discusión. Indicó que ésta ingresó a tramitación en agosto de 2012, y su principal objetivo es que los proyectos inmobiliarios mitiguen sus impactos directos e indirectos, lo que se traduce en dos obligaciones, a saber, hacerse cargo de los menoscabos que generan en el entorno y, en segundo lugar, que las obras de densificación aporten a un fondo destinado a la ejecución de trabajos de desarrollo en el espacio público y sistema de transportes de la ciudad.

Enseguida, exhibió el siguiente paralelo, que conceptualiza y compara las mitigaciones directas y las indirectas:

Mitigaciones Directas	**Mitigaciones Indirectas**
Son obras que buscan neutralizar el impacto que se genera en el sistema de transporte local en un ámbito de influencia acotado.	Son fondos para faenas en el espacio público que contribuyan a resolver el impacto urbano generado en la ciudad como un sistema.
Se traducen en trabajos.	Puede tratarse de dinero u obras de un valor equivalente conforme la valorización del plan.
Corresponden a faenas vinculadas directamente con el proyecto.	El dinero financia obras que pueden o no vincularse directamente con el proyecto (el 30% de los recursos debe destinarse a obras de la misma comuna del proyecto).
Las obras se determinan según metodología regulada, a través de informes de mitigación vial.	Las tareas a ejecutar requieren estar incluidas y priorizadas en un plan de inversiones en transporte y espacio público por ciudad (ya sea comunal o de área metropolitana) que favorezca su cohesión social y sustentabilidad, dicho plan se aprueba periódicamente y lo confeccionaría

	el Gobierno Regional con participación de todos los alcaldes de las comunas que corresponda.
El límite deriva de la metodología del estudio, el área de influencia y el tipo de obras a desarrollar.	El límite del aporte se establece de acuerdo a una tabla con tope del 44% del avalúo fiscal del predio.
Las labores deben estar ejecutadas antes de la recepción municipal del proyecto, aunque pueden ser garantizadas en determinados casos.	Debe pagarse antes del otorgamiento del permiso de construcción, ya que son predecibles en razón del valor del suelo.
Tienen lugar tanto en el crecimiento en densificación como en el de extensión.	En esta iniciativa legal solo se contemplan para crecimiento por densificación, ya que los proyectos de extensión están regulados en el artículo 70 LGUC.

Manifestó que uno de los cambios que introdujo la indicación sustitutiva fue establecer los principios que regirán esta materia. Así, la universalidad, se traduce en que todos los proyectos inmobiliarios, públicos y privados, que generen impactos sobre el entorno deban mitigarlos directa y/o indirectamente; el principio de proporcionalidad, establece que las mitigaciones sean equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto y que no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura, y la predictibilidad, dispone que las mitigaciones se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados, no quedando sujetas a negociaciones caso a caso con la autoridad.

En lo que atañe al principio de predictibilidad **la señora Ministra** aclaró que, si bien es cierto que las construcciones deben responsabilizarse de los efectos que generan en el entorno y no del déficit histórico, el plan de inversiones en transporte y espacio público, al diseñarse, recoge dicho déficit, por lo anterior, el proyecto terminará aportando a las carencias de la ciudad por la vía de las mitigaciones indirectas, en tanto éstas se calculan en base al plan antes mencionado, contribuyendo a solucionarlo, sin hacerse cargo de ellos.

Sobre el mismo punto, destacó que, en la sesión anterior, los expositores valoraron el establecimiento del principio de predictibilidad, por traducirse en certeza para los inversionistas, pero remarcó que a pesar que se solicitó que esta materia fuese lo más certera posible, tanto la asesora urbanista de la Ilustre Municipalidad de Providencia como el representante de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte plantearon que ello no debe ir en desmedro de la flexibilidad, es decir que sea posible revisar caso a caso para salvaguardar el criterio fundamental, cual es que el desarrollo de un proyecto no deteriore la calidad de vida del espacio en que esté emplazado.

Luego, se dirigió a la Comisión **el asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Raúl Barrientos,** quien expuso sobre las mitigaciones directas, y señaló que se trata de obras que se exigen a todos los proyectos, tanto de extensión como de densificación, y cuyo objetivo es neutralizar el efecto que provocan los mismos, de forma tal que las medidas serán proporcionales al impacto que las construcciones presentarán. Además, aseveró que aquéllas están relacionadas con gestión de tránsito, operación e infraestructura de transporte, tanto pública como privada.

En cuanto a la determinación de las obras a ejecutar, hizo saber que se debe presentar un informe de mitigación vial ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, que contenga las medidas para neutralizar los efectos negativos sobre el sistema de transporte local. Dicha institución actuará como ventanilla única en la revisión del señalado informe, de acuerdo a una metodología que se establecerá en un reglamento.

El informe de mitigación vial será elaborado por un consultor inscrito en un registro que llevará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, salvo en proyectos de pequeña escala en que podrá ser el proyectista quien lo confeccione. Para ingresar a aquella nómina los profesionales deben cumplir con una serie de exigencias que se relacionan con la experiencia en ingeniería de transporte.

En lo que respecta al área de influencia, expuso que es aquella que se determina a partir de las rutas de ingreso y egreso que tenga el proyecto, pudiendo llegar hasta la octava o vigésima intersección dependiendo si se trata de un proyecto de densificación o uno de extensión, respectivamente. Explicó que para definir esta zona se definió que se contabilizarán todos los cruces, exceptuando aquellos que se den con pasajes, calles sin salida o peatonales.

El Honorable Senador señor Ossandón advirtió que en sectores poblacionales el área de influencia podría llegar a los 2 kilómetros, por contener muchos pasajes.

El señor Barrientos aclaró que efectivamente en ciertos casos, suponiendo que se trate de un proyecto de alto impacto, deberán mitigar a los 2 kilómetros, sin embargo anticipó que difícilmente ocurrirá, ya que en ese tipo de obras se contemplan vías de acceso, como es el caso de un centro comercial, por lo que necesariamente el área de influencia estará en torno a la misma.

El establecimiento del límite en la octava intersección se explica porque hasta ahí se calculó que se daría el efecto que supere los 50 vehículos por hora, que es la tolerancia aceptable dentro de

una red urbana, ello si se piensa que en promedio en una vía transitan del orden de los 500 vehículos por hora aproximadamente. Entonces, definir una tolerancia del 10% parece razonable y conlleva a determinar que flujos inferiores a ese no deban ser mitigados. Por otro lado, cuando se dan altas demandas, se mitigará hasta donde llegue el resultado antedicho y eso ocurriría en la octava intersección. Aclaró que esto no quiere decir que no se produzca impacto en el resto del área, sino que lo que la iniciativa en examen hace es distinguir entre la secuela directa y la indirecta.

Posteriormente, citó dos ejemplos -Mall Plaza Egaña y Jumbo-Easy Puente Alto- para graficar la diferencia entre la aplicación de la normativa vigente mediante los EISTU y lo que viene proponiendo el Ejecutivo en cuanto a la nueva metodología para la determinación del área de influencia.

Hizo saber que el informe de mitigación vial se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y metodología que se establezca en el reglamento que dictarán en conjunto los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Vivienda y Urbanismo. El mencionado ordenamiento distinguirá según características de los proyectos y aplicará los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización, particularmente en los de menor complejidad. Incluso, señaló, se ha pensado que la evaluación pueda efectuarse por medios electrónicos.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, solicitó al expositor referirse al consultor, haciendo hincapié en la independencia que podría tener respecto de los proyectos en sí y sobre el poder que tendrá en la determinación de las obras de mitigación a ejecutar.

El señor Barrientos opinó que, al estar dentro de un registro, se podrá hacer seguimiento a los proyectos en que cada consultor hubiere participado y, a su vez, por el hecho de considerar la revisión de los informes por parte de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, se verá el grado de cumplimiento de aquel profesional. Por otra parte, se establecerán sanciones para los casos en que se detecte infracciones a la metodología y mal comportamiento dentro del sistema.

El Honorable Senador señor Ossandón reparó en que la figura del consultor tendrá demasiado poder en la determinación del informe y se transformará en juez y parte, invitando a las inmobiliarias a contratar a la misma persona; en otro ámbito, al no contemplar la aprobación de los mismos como una atribución de la municipalidad, el proceso será muy impersonal, por lo que opinó que la indicación sustitutiva resulta demasiado teórica y que, en el fondo, se persigue que los nuevos proyectos inmobiliarios se hagan cargo de los déficits históricos. En el mismo orden de ideas, enfatizó en la necesidad de que en la negociación de medidas de mitigación intervenga la Dirección de Obras Municipales respectiva, en consideración a

su conocimiento cabal de la realidad del área en la que se pretende construir, situación que no ocurriría con la SEREMI.

Ante la intervención de su Señoría, el expositor respondió que el consultor podrá proponer medidas de mitigación dentro de un marco predefinido y que existirá un manual al cual el especialista se debe ceñir, debido a que se intenta acotar los poderes de esta figura en relación a lo que hoy está vigente en los EISTU.

La asesora legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, indicó que se está trabajando en establecer requisitos, inhabilidades, sanciones, etcétera, aplicables a la figura del consultor, y ofreció plena disponibilidad a los Honorables Senadores en orden a discutir la normativa en conjunto.

Prosiguió, **el señor Barrientos,** refiriéndose a la resolución que sanciona el informe de mitigación vial; en ese sentido, explicó que el proceso se ha dividido en 3 etapas, a saber, la primera revisión, que contempla un plazo máximo de 45 días, cuyo resultado podrá ser la aprobación del informe o la realización de observaciones al mismo, todas ellas fundamentadas técnicamente; de resultar lo último se origina un plazo de 30 días en que el consultor debe responder a las objeciones. Finalmente, tendrá lugar la apreciación final, de visto bueno o rechazo del informe, dentro de un plazo de 30 días.

Posteriormente, en cuanto a la resolución en sí misma, puntualizó que debe consignar las características del proyecto, las medidas aprobadas, la posibilidad de garantizar las obras a ejecutar y la de admitir mitigaciones parciales para el caso de proyectos por etapas en que debe quedar establecido cuáles serán las obras de mitigación asociadas a cada una de ellas.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, solicitó se le confirmara que el desarrollador inmobiliario es quien propone las medidas de mitigación, a lo que **el asesor del Ministerio** asintió, explicándole que el informe confeccionado por el consultor primero identifica el impacto para luego proponer las herramientas de neutralización.

Luego, intervino **el asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, señor Enrique Rajevic,** y aclaró que la indicación sustitutiva contempla la participación de la municipalidad respectiva en la aprobación del informe de mitigación vial. Por otra parte, advirtió que el denominado Informe Engel sugirió el establecimiento de normas que definan las medidas para evitar la negociación caso a caso de las mismas, estimando que aquella abre espacios de discrecionalidad, razón por la cual el Ejecutivo propone un ambiente mucho más regulado; sin embargo, hizo

saber a la Comisión que les interesa discutir sobre la flexibilidad, y que se pudiese añadir en la etapa de revisión de las indicaciones propiamente tales.

El señor Barrientos continuó su exposición afirmando que entre más lejanos son los impactos de un proyecto inmobiliario, más difíciles son de predecir y, al contrario, los efectos más claros se producen en las cercanías de la construcción, razón por la cual la indicación sustitutiva reduce el área de influencia aplicando a ella las medidas de mitigación directa y recoge el impacto más ambiguo por medio de la indirecta.

Finalmente, se refirió a la transparencia diciendo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mantendrá en su sitio web todos los informes de mitigación que se presenten, así como también resoluciones finales dictadas por sus SEREMIS.

Posteriormente, en lo relativo a mitigaciones indirectas, **el asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, don Enrique Rajevic,** recalcó que el mensaje original no las contemplaba y solo trataba sobre un plan de obras en cada comuna y aportes para aquél. Explicó que ante ese escenario la indicación sustitutiva intenta lograr que todo proyecto se inserte positivamente en su entorno, y se rescata la figura del EISTU, con todos los ajustes que se le deban hacer.

Conceptualizó las mitigaciones indirectas como aportes en dinero exigidos a los proyectos inmobiliarios que generan crecimiento urbano por densificación para ser invertidos en la realización de obras en el espacio público y que contribuirán a resolver el impacto que provocan en la ciudad considerada como un sistema. Además, destacó que el inversionista inmobiliario puede optar por cumplir a través de la ejecución de estudios, proyectos de ingeniería y otros trabajos, conforme a la valorización y prioridad que les asigne el plan de inversiones.

Sostuvo que la predictibilidad del aporte está dada por el límite del 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace el desarrollo inmobiliario, siguiendo el criterio de las cesiones gratuitas que afecta a los loteos. Expresó que se optó por el avalúo fiscal del suelo, y no por el comercial, con objeto de utilizar una cifra conocida dando mayor certeza al inversionista. Sin perjuicio de lo anterior, señaló que en el caso habitacional se aplicará una función que tendrá entre sus variables la densidad del proyecto, y declaró que la idea es diseñar una tabla que determine que entre más número de habitantes conlleve mayor será la contribución a realizar.

El señor Enrique Rajevic apuntó que los recursos que sean obtenidos mediante estos aportes sólo podrán invertirse en las obras incluidas en el plan de inversiones en transporte y espacio

público. Precisó que dicho plan es por ciudad, y que se distingue entre aquellas que abarcan solo una comuna y las que contienen más de una, es decir las áreas metropolitanas. Así, en las “unicomunales”, los dineros serán administrados por la municipalidad respectiva en una cuenta especial, mientras que en las áreas metropolitanas dicha función se radica en el Gobierno Regional por medio de una Corporación Regional que empoza las sumas, y se gestiona con intervención de los municipios involucrados y con la aprobación de la mayoría absoluta de sus alcaldes.

En lo que atañe a la inversión, manifestó que el 70% de los fondos recaudados vía aportes por mitigación indirecta, una vez deducidos los gastos de administración de las corporaciones, deben ser empleados en transporte, por estimar el Ejecutivo que es la necesidad más apremiante. El otro 30% podría destinarse también a la misma materia, así como a otras insuficiencias de espacios públicos, decisión que recaerá en el Gobierno Regional o en la Municipalidad, según corresponda.

Luego, se refirió al estatuto de las Corporaciones Regionales, señalando que no son una novedad, ya que están consideradas en la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional. Advirtió que la indicación sustitutiva agregó a la normativa que dichas corporaciones deben constituirse por el GORE y por personas jurídicas de derecho público, consecuentemente estarán sujetas a la fiscalización de la Contraloría General de la República. Previno que las entidades de derecho público que parecen ser más apropiadas para dichos efectos son las municipalidades y los SERVIU.

Añadió que las corporaciones podrán realizar todas las actividades que sean necesarias para la ejecución de las obras y medidas consideradas en el respectivo plan de inversiones, mediante la celebración de contratos con el GORE. Por último, se refirió a la transparencia tanto de las municipalidades, como de las Corporaciones Regionales las cuales deberán dar cuenta anual de la utilización de los fondos recaudados y administrados.

A continuación, citó ejemplos de cálculo de mitigaciones indirectas -Edificio Parque Chacabuco y Mall del Centro de Concepción-, ante lo cual **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** consultó si el límite del 44% del avalúo fiscal es el mismo que rige para proyectos de loteos. **El señor Enrique Rajevic** señaló que así es, y remarcó que tal máximo fue aprobado en el primer trámite constitucional del proyecto de ley. En el mismo sentido, explicó que el artículo 70 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones establece exigencias de cesiones para los loteos y, al mismo tiempo, dispone que cuando existan obras de densificación se debe ceder conforme al reglamento, materia que nunca se ha regulado, porque se entiende que falta mayor determinación de la norma de rango legal, de ahí que se llega a la presente iniciativa.

En otro orden de ideas, se refirió a las zonas saturadas, precisando que califican como tales aquellas con severa congestión del flujo vehicular durante el día, es decir, que registren una velocidad promedio inferior a 15 kilómetros por hora; puntualizó que son declaradas por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, de oficio o a solicitud municipal.

Adicionalmente, explicó que el sistema de cobro de las mitigaciones indirectas tiene una particularidad, ya que antes de la recepción final deben materializarse las obras determinadas en el plan maestro o realizarse los aportes a través de pagos que sean proporcionales a la relación de cada proyecto con el total de metros cuadrados posibles de construir en ese polígono y el valor de la totalidad de la cartera de proyectos incluidos en el plan maestro.

Seguidamente, en materia de incentivos a nuevas áreas urbanas, sostuvo que se recogió la posibilidad de planificación con condiciones -que existe en la práctica, pero sin una base legal clara- en el marco de un Plan Intercomunal. Al respecto, indicó que en dichos casos hoy se exigen trabajos de urbanización fuera del terreno en que se emplaza el proyecto, obras en transporte y espacio público, equipamientos, la inclusión de tipos de vivienda o usos de suelo y otras medidas que promuevan la integración social. Las señaladas exigencias están sujetas a boletas de garantía y el incumplimiento no solo genera el cobro de tal documento, sino que la caducidad de los beneficios asociados.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó a qué se refería al hablar de “tipos de viviendas”, y **el asesor del Ministerio** respondió que se trata de diversidad social en cuanto a que se exija a los proyectos un porcentaje de viviendas que puedan ser adquiridas con subsidio, lo cual va dentro de una modificación al Plan Intercomunal, como lo que se hizo en Chacabuco.

Por otra parte, **el aludido asesor** mencionó que se mantuvo la idea de aportes reembolsables, que permiten al desarrollador inmobiliario adelantar una obra del plan de inversiones, con el acuerdo de la autoridad, y la ciudad deberá devolver el exceso aportado en un plazo máximo de 15 años; a su vez que, dentro de la ley N°18.696, que Autoriza Importación de Vehículos que señala y Establece Normas sobre Transporte de Pasajeros, se crea el registro de consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial a cargo de la Subsecretaría de Transportes, y, adicionalmente, que se permite la posibilidad de definir planos de detalle para fijar con exactitud el diseño y las características de los espacios públicos, lo que potenciará la inversión en éstos.

Además, se refirió a que, con el objeto de adecuar el nuevo sistema de mitigación, la indicación sustitutiva modifica otros cuerpos legales, como la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, y la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

Para concluir, agregó que en lo que atañe a la entrada en vigencia de la nueva normativa se han incluido normas transitorias que condicionan la exigencia de las mitigaciones directas y zonas saturadas a la dictación de los reglamentos que corresponda, rigiendo entretanto el sistema de EISTU, ya que al Ejecutivo le pareció razonable el reparo que hizo la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte en la sesión anterior.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, solicitó se explicara detalladamente el mecanismo transitorio.

El señor Enrique Rajevic reiteró e hizo hincapié en que para que comience a regir el nuevo régimen de mitigaciones directas debe haberse dictado el reglamento y, mientras eso no ocurra, seguirá rigiendo solo el EISTU, debido a que el Ejecutivo asume que existe una debilidad en ese punto, que no había advertido y debe revisarse, porque la voluntad no es gravar doblemente a los proyectos inmobiliarios. En cuanto a la utilización de los fondos recaudados por aportes en dinero, subrayó que no será posible en tanto no se aprueben los Planes de Impacto en Transportes y Espacios Públicos.

Luego, **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** señaló que en la sesión del 16 de junio pasado los expositores plantearon eventuales falencias de la primera indicación sustitutiva y que el Ejecutivo está plenamente disponible para abordarlas y mejorarlas una vez que se comience a votar el articulado en particular. Así, en concreto, mencionó lo siguiente: armonizar hasta el extremo la consistencia de los principios de la ley con cada una de las medidas de la misma; que las mitigaciones indirectas se apliquen desde uno y no desde 200 habitantes por hectárea; precisar mejor el procedimiento administrativo, sobre todo en lo que dice relación con mitigaciones directas -revisar los plazos y el silencio administrativo y sus efectos-; sobre la capacidad institucional concordó con el parecer de que no daría abasto; además, se sumó a ampliar el concepto de transporte a movilidad urbana, cambiando la denominación del plan de inversiones en transportes y espacio público por plan de inversión en movilidad y espacio público, y se comprometió a atender otras inquietudes, como la de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte respecto a las zonas saturadas y la eventualidad de empeorarlas por medio de las mitigaciones, y la observación del Honorable Senador señor Montes en cuanto a dar un tratamiento diferenciado a los centros comerciales.

Finalmente, hizo ver su inquietud sobre la gradualidad en la implementación de la nueva normativa versus la capacidad institucional de los organismos que intervendrán, poniendo énfasis en la voluntad del Ejecutivo de hacer el máximo esfuerzo en vislumbrar los escenarios dentro del marco de la discusión del articulado en particular.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Ossandón** manifestó sus consideraciones sobre los proyectos integrados y su desconfianza en cuanto al éxito que conlleve el hecho de incluirlos en los Planes Reguladores, ya que los terrenos así destinados eventualmente podrían convertirse en tomas ilegales -como lo sucedido en la comuna de Peñalolén- por falta de interés de los privados en construir en aquellos sectores; además, acentuó en que debe regularse mejor el financiamiento de las Corporaciones Regionales y, concluyendo, se explayó en lo que dice relación con la necesidad de una iniciativa legal que aumente las plantas de los SERVIU y las SEREMI que deban intervenir en la materia.

La señora Ministra expresó que ya se ha acumulado mucha experiencia en los proyectos de integración social y reconoce que la gestión municipal es muy necesaria en ese ámbito; sin embargo, dijo que no es posible extrapolar la realidad de la Región Metropolitana a todo el país, ya que hay muchas comunas pequeñas que no tienen problemas de segregación socio-espacial. Sin perjuicio de lo anterior, explicó que en la discusión de esta iniciativa legal se están refiriendo al uso mixto del suelo dentro de una comuna y no al proyecto habitacional integrado. En segundo término, en lo que se refiere a las Corporaciones Regionales, adujo que ellas pueden destinar hasta el 10% de los fondos para su funcionamiento administrativo, y reiteró que solo existirán en las áreas metropolitanas que contengan en forma conurbada a más de una comuna. Adicionalmente, remarcó que se han planteado distintas opciones para la ejecución de las obras; con todo, señaló estar dispuesta a evaluar la posibilidad de que las municipalidades se hagan cargo de la ejecución de la mayor cantidad de trabajos. Por último, sobre la capacidad institucional, planteó que está de acuerdo con la observación realizada y que en paralelo a este proyecto de ley se está discutiendo la iniciativa sobre descentralización, en que se confiere a los Gobiernos Regionales un conjunto de facultades, como la de generar una nueva división de infraestructura, para que los SERVIU pasen a formar parte de aquéllos, desprendiéndose de mucha burocracia que hoy asumen por el hecho de estar vinculados al Ministerio.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, enfatizó que le ha parecido un buen ejercicio haber presentado y discutido un borrador de indicación sustitutiva, por la cantidad de intereses en juego; por otra parte, dijo estar absolutamente convencido de la necesidad de esta regulación y connotó el hecho del retraso del país en asuntos de mitigación de efectos dentro del marco del desarrollo de las ciudades. Compartió las aprensiones en cuanto a las capacidades

institucionales correlativas, y en que esto pueda transformarse en un gran escollo burocrático. Además, insistió en la necesidad de gradualidad en la respectiva puesta en marcha, ya que permite ir anticipando soluciones, tal como se hizo en la reforma tributaria y la inclusión en la educación. Asimismo, hizo presente que tanto el informe de mitigación vial, como el rol de los consultores, deben ser muy bien pensados, en aras de la transparencia, de la eficiencia y de prevenir los conflictos de interés. Para concluir, resaltó su preocupación en materia del impacto financiero que pudiera tener esta nueva normativa en las familias chilenas.

- - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

A continuación, se efectúa una relación de las indicaciones presentadas al texto aprobado en general por el Honorable Senado -que se describen- y de los acuerdos adoptados a su respecto por vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo.

Artículo 1°

Introduce, a través de 12 números, diversas modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 458, de 1976, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Cabe señalar que **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1** propone reemplazar el texto íntegro del proyecto aprobado en general, comenzando por el encabezado del artículo 1°, para el cual considera la siguiente redacción:

“Artículo Primero.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones, de la siguiente forma:”.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, coincidieron en la conveniencia de consultar el encabezado recién propuesto.

Posteriormente, el Ejecutivo presentó **la indicación número 1 bis**, que, en lo pertinente, recoge textualmente el encabezado descrito, **la cual fue aprobada, unánimemente, con los votos de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio, acogiéndose, en lo que interesa, con la misma votación, la indicación número 1.**

Número 1)

Agrega el siguiente artículo 15 bis:

“Artículo 15 bis.- Las municipalidades y demás organismos públicos no podrán formular, respecto de una solicitud de cualquiera de las actuaciones a que se refiere la presente ley, otras exigencias de pagos, ejecución de obras, garantías, aportes o cualquier otra contribución, en dinero o especies, distintas de las contempladas expresamente en la ley.

Todas las exigencias, requisitos y condiciones aplicables a un proyecto de construcción podrán ser conocidas por el interesado con anterioridad a la presentación de cualquiera de las solicitudes de autorización o permiso a que se refiere esta ley.”.

Al respecto el ex Senador señor Muñoz Aburto presentó **la indicación número 2**, para eliminarlo.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo sostuvo que respalda la indicación, toda vez que es coherente con las indicaciones sustitutivas presentadas por el Gobierno.

Añadió que el texto que se propone eliminar restringe las atribuciones respectivas solo a aquello que está estrictamente señalado en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, lo que desconoce que la normativa en materia urbana es sistémica e incluye dicha ley, su ordenanza, los instrumentos de planificación territorial, la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente, etcétera.

El Honorable Senador señor Pérez Varela manifestó su inquietud en cuanto a que, de eliminarse el numeral en discusión, las municipalidades y demás organismos públicos podrían hacer, en la práctica, exigencias más allá de las expresamente contempladas en la ley, planteamiento esgrimido durante la discusión en general del proyecto para justificar la inclusión del artículo 15 bis en análisis.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, afirmó que la norma que se sugiere eliminar es redundante, ya que ningún municipio podría hacer más requerimientos que los establecidos en la legislación vigente.

El asesor del MINVU, señor Enrique Rajevic, explicó que el texto del artículo que se propone es redundante, ya que los órganos de la Administración del Estado deben actuar dentro de su competencia y no tendrán más atribuciones que las expresamente conferidas por el ordenamiento jurídico, tal como lo dispone el artículo 2° de la ley N°

18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

Puesta en votación la indicación número 2, fue aprobada por cuatro votos a favor y una abstención. Votaron a favor los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Tuma y Walker, don Ignacio. Se abstuvo el Honorable Senador señor Pérez Varela.

Por su parte, la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo primero, numeral 1) agrega el siguiente artículo 28 ter:

"Artículo 28 ter.- Asimismo, a través de planos de detalle subordinados a los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales podrán fijarse con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas zonas o áreas del plan y, en el caso de los planes reguladores comunales y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas de los proyectos a realizarse en sectores vinculados con Monumentos Nacionales, en inmuebles o zonas de conservación histórica o en sectores en que el plan regulador exija la adopción de una determinada morfología o un particular estilo arquitectónico de fachadas.

Estos planos de detalle serán elaborados y aprobados conforme señala el artículo precedente, con los siguientes cambios:

a) Podrán contener una breve memoria y disposiciones reglamentarias, de ser necesario.

b) Antes de su aprobación se expondrán a la comunidad por un plazo de treinta días, vencido el cual los interesados podrán formular observaciones escritas y fundadas hasta por diez días, aplicándoseles lo previsto en el artículo 43.".

A su turno, **la indicación número 3**, del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, agrega el siguiente artículo 28 ter:

"Artículo 28 ter.- Asimismo, a través de planos de detalle subordinados a los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales podrán fijarse con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas zonas o áreas del plan y, en el caso de los planes reguladores comunales y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas de los proyectos a realizarse en sectores vinculados con Monumentos Nacionales, en inmuebles o zonas de conservación

histórica o en sectores en que el plan regulador exija la adopción de una determinada morfología o un particular estilo arquitectónico de fachadas.

Estos planos de detalle serán elaborados y aprobados conforme señala el artículo precedente, con los siguientes cambios:

a) Deberán contener una breve memoria y disposiciones reglamentarias.

b) Se deberá realizar una o más audiencias públicas en los barrios o sectores afectados para exponer la propuesta de plan de detalle a la comunidad, en la forma establecida en la Ordenanza de Participación Ciudadana de la respectiva Municipalidad.

c) Antes de su aprobación se expondrán a la comunidad por un plazo de treinta días, vencido el cual los interesados podrán formular observaciones escritas y fundadas hasta por treinta días, aplicándoseles lo previsto en el artículo 43.”.

La señora Ministra señaló estar de acuerdo con la redacción de la indicación número 3, puesto que, fundamentalmente, mejora el componente de participación ciudadana en el proceso de planificación urbana, cuestión que el Ejecutivo está impulsando a través de diversas iniciativas legales.

El Honorable Senador señor Montes expresó que, sin perjuicio de lo recién consignado, es importante estar abierto a considerar fórmulas que aseguren que la referida participación se regule de la mejor manera posible.

El Honorable Senador señor Ossandón consideró inconveniente que esta norma aluda a los monumentos nacionales, ya que no es adecuado contemplarlos en una ley como la que se discute. Asimismo, estimó que se debe ser cuidadoso en materia de participación ciudadana en asuntos de esta naturaleza.

Los Honorables Senadores señores Montes, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, estuvieron contestes en la pertinencia de acoger las indicaciones previamente descritas, siguiendo el texto de la número 3, lo que no fue respaldado por **el Honorable Senador señor Ossandón.**

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis**, que, en lo procedente, recoge cabalmente lo planteado precedentemente, siendo aprobada, unánimemente, con una enmienda formal, con los votos de **los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, las indicaciones números 1, en lo que corresponde, y 3 fueron aprobadas, con modificaciones.

La indicación número 4, del ex Senador señor Sabag, reemplaza el artículo 37 por el que se expresa enseguida:

"Artículo 37.- Los planes reguladores intercomunales o metropolitanos serán aprobados por el Gobierno Regional, de acuerdo a la letra f) del artículo 20 de la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.".

El asesor del MINVU, señor Enrique Rajevic, expresó que ésta es una materia que ya está regulada, sustantivamente, en la ley recién consignada.

Atendido lo antedicho, la Comisión rechazó la indicación por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

Número 2)

Agrega un artículo 37 bis que permite aprobar enmiendas a los planes reguladores intercomunales, mediante el procedimiento simplificado que establezca la Ordenanza General, cuando se trate de las materias que detalla.

La indicación número 5, del ex Senador señor Sabag, reemplaza el numeral por el que se cita a continuación:

"2) Agrégase el siguiente artículo 37 bis:

"Artículo 37 bis.- Podrán aprobarse enmiendas a los planes reguladores intercomunales, mediante el procedimiento simplificado que establezca la Ordenanza General, cuando se trate de ajustes o desplazamientos menores en los trazados viales.

Para estos efectos, el plazo de pronunciamiento de las municipalidades a que se refiere el artículo 36 será de treinta días.

En los casos en que, para la aplicación del Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano, se requiera de estudios más detallados, ellos se harán mediante Planos Seccionales Intercomunales en

que se fijarán con exactitud los trazados y anchos de calles, zonificación detallada y terrenos afectos a utilidad pública.

Por último, mediante resoluciones del Gobierno Regional y a propuesta de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo correspondiente, podrán aprobarse textos refundidos, ordenados y sistematizados de la memoria, ordenanza y planos.”.”.

El señor Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación número 5, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

La indicación número 6, del ex Senador señor Muñoz Aburto, sustituye el número en análisis por el que se describe:

“2) Agrégase el siguiente artículo 37 bis:

“Artículo 37 bis.- Podrán aprobarse enmiendas a los planes reguladores intercomunales, cuando se trate de las siguientes materias:

1.- Precisiones a los trazados viales, siempre que no impliquen una modificación a las declaratorias de utilidad pública.

2.- Documentos refundidos, ordenados y sistematizados de la ordenanza y planos.”.”.

La Comisión tuvo presente que esta materia está regulada a propósito de los planos de detalle.

En consecuencia, la indicación número 6 fue rechazada por unanimidad, con los votos negativos de los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

Las indicaciones números 7, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, y **8,** del Honorable Senador señor Ossandón, persiguen que puedan aprobarse enmiendas a los planes reguladores intercomunales, no solo respecto de ajustes en los trazados viales, sino también en la clasificación de las vías.

La asesora del MINVU, señora Jeannette Tapia, manifestó que el tema al que se refieren las indicaciones recién descritas ya está contemplado en la ley N° 20.791, que incorporó el artículo 28 bis a la

Ley General de Urbanismo y Construcciones, relativo a la regulación de los planos de detalle.

La Comisión, en atención a la explicación precedente, rechazó las indicaciones números 7 y 8, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

En consecuencia, y atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en el texto de la indicación sustitutiva integral pertinente su voluntad es que sean suprimidas, **el número 2) en examen fue eliminado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Las indicaciones números 9 a 14, modifican el artículo 41 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones -sobre Planificación Urbana Comunal-. Al respecto, la señora Ministra propuso abordarlas al considerar lo relativo a mitigaciones e incentivos, ya que están relacionadas con esa materia, sugerencia que la Comisión acogió.

En su momento, en base al argumento esgrimido y a los acuerdos adoptados en su oportunidad, las indicaciones números 10 (del ex Senador señor Sabag), 11 y 12 (ambas de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín) y 13 (del Honorable Senador señor Guiller) fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.

Por su parte, las indicaciones números 9 y 14 fueron retiradas su autor, Honorable Senador señor Ossandón.

Número 3)

Introduce tres modificaciones al inciso segundo del artículo 45, para permitir a las municipalidades aprobar enmiendas al plan regulador comunal respecto a las materias que precisa.

En este número recaen las indicaciones 15 a 24.

La indicación número 15, del ex Senador señor Muñoz Aburto, faculta a las municipalidades para realizar modificaciones al citado plan, en las materias que detalla.

El señor Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación número 15, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

Las indicaciones números 16, del Honorable Senador señor Ossandón; **17,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **18,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín; **19,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **20,** del ex Senador señor Sabag; **21,** del Honorable Senador señor Ossandón; **22,** de la ex Senadora señora Alvear; y **23,** del Honorable Senador señor Ossandón, formulan diversas propuestas en cuanto a las materias respecto de las que las municipalidades podrán aprobar enmiendas al referido plan.

La señora Ministra señaló que las indicaciones precedentemente singularizadas se vinculan con la regulación de instrumentos de planificación territorial, materia que el presente proyecto no busca normar, por lo que, a juicio del Ejecutivo, sería adecuado rechazarlas.

El asesor del Ministerio, señor Enrique Rajevic, añadió que el tema estaría recogido en la nueva figura de los planos de detalle, introducida por la ley N° 20.791, y en el nuevo artículo 28 ter aprobado anteriormente en esta misma discusión.

Atendido lo expuesto, las indicaciones números 16 a 23, fueron rechazadas por unanimidad, con los votos negativos de los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

La indicación número 24, del ex Senador señor Sabag, incorpora un inciso cuarto en el artículo 45 que dispone que, previo informe favorable de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo correspondiente, el alcalde podrá aprobar textos refundidos, ordenados y sistematizados de la memoria, ordenanza y planos.

El señor Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación número 24, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, y atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en el texto de la indicación sustitutiva integral pertinente su voluntad es que sean suprimidas, **el número 3) en examen fue eliminado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión,**

Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

Número 4)

Intercala, en el inciso primero del artículo 46, a continuación de la expresión “zonificación detallada,” la siguiente frase: “las áreas de intensidad de utilización del suelo,”.

Cabe destacar que el referido precepto es del tenor que se señala a continuación:

“Artículo 46.- En los casos en que, para la aplicación del Plan Regulador Comunal, se requiera de estudios más detallados, ellos se harán mediante Planos Seccionales en que se fijarán con exactitud los trazados y anchos de calles, zonificación detallada, las áreas de construcción obligatoria, de remodelación, conjuntos armónicos, terrenos afectados por expropiaciones, etc.

En las comunas en que no exista Plan Regulador podrán estudiarse Planes Seccionales, los que se aprobarán conforme a lo prescrito en el inciso primero del artículo 43.

La confección de Planos Seccionales tendrá carácter obligatorio en las comunas de más de 50.000 habitantes que cuenten con Asesor Urbanista, para los efectos de fijar las líneas oficiales de edificación, y lo será también en aquellas que califique especialmente la Secretaría Regional correspondiente del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, por sus condiciones topográficas, o por urgencia en materializar determinadas obras públicas o expropiaciones.”.

En este número recaen las indicaciones 25 y 26, y la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo primero, numeral 2).

La indicación número 25, del ex Senador señor Muñoz Aburto, suprime el N° 4).

La indicación número 26, del ex Senador señor Sabag, reemplaza la frase que se propone intercalar por la siguiente: “normas de diseño urbano, las áreas de intensidad de utilización del suelo,”.

Por su parte, **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo primero, numeral 2),** deroga los incisos primero y tercero del citado artículo 46.

El asesor del MINVU, señor Enrique Rajevic, reiteró, en relación con la regulación de esta materia, que los planos seccionales se han sustituido por los planos de detalle, por lo que sería pertinente, en primer término, rechazar las indicaciones números 25 y 26.

En mérito de lo anterior, las indicaciones números 25 y 26, se rechazaron por unanimidad, con los votos negativos de los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

En cuanto a la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo primero, numeral 2), sostuvo que, por la misma razón esgrimida, habría que acogerla, quedando, en consecuencia, sin efecto el aludido número 4) del texto aprobado en general, **cuestión con la que coincidieron los Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Con posterioridad, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo pertinente, recoge con exactitud lo planteado precedentemente, **siendo aprobada, por unanimidad, con los votos de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación anterior, se dio por aprobada la indicación número 1, en lo relativo a este tema.

En otro orden de materias, **las indicaciones números 27,** del Honorable Senador señor Ossandón, y **28,** del ex Senador señor Sabag, incorporan sendos artículos 46 bis para determinar el procedimiento de aprobación de los planos seccionales.

El señor Presidente declaró inadmisibles ambas indicaciones, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

Las indicaciones números 29, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, y **30,** del Honorable Senador señor Ossandón, reemplazan el título del Capítulo V por otro que incluye el crecimiento urbano por densificación.

La señora Ministra acotó que este aspecto es abordado por la indicación sustitutiva, en la nueva orientación que se le viene dando al proyecto.

En virtud de lo expresado, la Comisión rechazó unánimemente las indicaciones números 29 y 30, con los votos contrarios de los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

Número 5)

Intercala, antes del artículo 65, el siguiente epígrafe: “Párrafo 1°. De las disposiciones generales”.

A este numeral se formularon **las indicaciones números 31,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, y **32,** del ex Senador señor Muñoz Aburto, para reemplazar el epígrafe propuesto.

Por otra parte, **las indicaciones números 33,** del Honorable Senador señor Ossandón, y **34,** del ex Senador señor Sabag, modifican el artículo 65, relativo a los casos que comprende el proceso de subdivisión y urbanización del suelo.

A su turno, **la indicación número 35,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, intercala un Párrafo 2°, sobre las cesiones por urbanización de terrenos y por crecimiento urbano por densificación, y modifica el inciso segundo del artículo 70 para evitar que la Ordenanza General fije los parámetros que se aplicarán para las cesiones gratuitas y obligatorias de superficies cuando se produzca crecimiento urbano por densificación.

La indicación número 36, del ex Senador señor Sabag, reemplaza el artículo 70, relativo a las cesiones gratuitas y obligatorias de superficies que deberán realizarse en toda urbanización de terrenos.

Número 6)

Intercala, a continuación del artículo 70, un párrafo 2° -que contiene los artículos 70 bis a 70 bis F-, relativo al cumplimiento de las cesiones mediante aportes al espacio público.

Respecto de este punto, recaen las indicaciones que se singulariza a continuación, para introducir diversas modificaciones en los artículos en cuestión. Ellas son las signadas con los numerales: **37,** del ex Senador señor Sabag; **38 y 39,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín; **40,** del Honorable Senador señor Ossandón; **41 y 42,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **43,** de la ex Senadora señora Alvear; **44,** del

ex Senador señor Sabag; **45,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **46,** de la ex Senadora señora Alvear; **47,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **48,** del Honorable Senador señor Ossandón; **49,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **50,** del Honorable Senador señor Ossandón; **51,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín; **52, 53 y 54,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **55,** del Honorable Senador señor Ossandón; **56 y 57,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín; **58,** del Honorable Senador señor Ossandón; **59,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **60,** de la ex Senadora señora Alvear; **61,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín; **62,** del Honorable Senador señor Ossandón; **63,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **64,** de la ex Senadora señora Alvear; **65,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **66,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín; **67,** del ex Senador señor Muñoz Aburto; **68,** del Honorable Senador señor Ossandón, y **69,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín.

Número 7)

Intercala, a continuación del artículo 70 bis F propuesto, el siguiente epígrafe: “Párrafo 3°. De la subdivisión, loteo o urbanización de terrenos fiscales”.

La indicación número 70, del ex Senador señor Muñoz Aburto, persigue eliminarlo.

La asesora del MINVU, señora Jeannette Tapia, señaló que la indicación sustitutiva número 1 presentada por el Ejecutivo incorpora un nuevo título V a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el cual se refiere a las materias a las que apuntan las indicaciones 31 a 70, siendo éstas, en consecuencia, incompatibles con aquélla.

En virtud de lo expresado, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, rechazó las siguientes indicaciones: números 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 42, 47, 49, 52, 54, 58, 59, 60, 61, 65, 66, 67, 68 y 70.

Luego, el señor Presidente declaró inadmisibles las indicaciones números 37, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 62, 63, 64 y 69, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

En el caso de las signadas con los números 39, 40, 41, 43, 45, 51, 55, 56, 57, 62, 63, 64 y 69, atendido lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

En cuanto a las identificadas con los números 46, 48, 50 y 53, en atención a lo contemplado en el artículo 65, inciso tercero, de la Carta Fundamental.

En lo relativo a las signadas con los números 37 y 44, atendido lo establecido en el artículo 65, incisos tercero y cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, y considerando que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en el texto de la indicación sustitutiva integral pertinente su voluntad es que sean suprimidas, **los números 5), 6) y 7) -ya descritos- fueron eliminados por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Por su lado, **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo primero, numeral 3),** reemplaza la palabra “Planos” por “Planes” en el artículo 75 y en el inciso primero del artículo 140.

En atención a los acuerdos previamente adoptados, **los Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, coincidieron en la conveniencia de acoger la propuesta consignada.**

Posteriormente, el Ejecutivo formuló la indicación número 1 bis, que, en lo pertinente, recoge con exactitud el planteamiento precedente, siendo aprobada, unánimemente, con los votos de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación anterior, se dio por aprobada la indicación número 1, en lo relativo a este punto.

Número 8)

Reemplaza, en el inciso primero del artículo 129, la expresión “y adjudicaciones de sitios”, por “y adjudicaciones de lotes, o recepción definitiva de edificaciones,”.

Cabe señalar que el referido inciso dispone que la garantía de urbanización por el monto total de las obras, que exige esta ley para el efecto de autorizar ventas y adjudicaciones de sitios antes de estar

ejecutada y recibida la urbanización, podrá consistir indistintamente en valores hipotecarios reajustables u otros garantizados por el Estado, boletas bancarias o pólizas de seguros.

En este numeral inciden **las indicaciones números 71,** de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, y **72,** del ex Senador señor Muñoz Aburto, para suprimirlo; y **73,** del Honorable Senador señor Ossandón, para sustituir la frase propuesta por "y adjudicaciones de lotes".

La señora Ministra señaló estar en desacuerdo con las indicaciones números 71 y 72, respaldando la 73.

Acto seguido, la Comisión rechazó, unánimemente, las indicaciones números 71 y 72, votando los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

Los mismos señores Senadores estuvieron contestes en la conveniencia de acoger lo propuesto en la indicación número 73.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo pertinente, asume a cabalidad el contenido de la número 73, **siendo ambas aprobadas, unánimemente, con los votos de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

Número 9)

Enmienda el artículo 130 -referido a los derechos municipales a cancelar por los permisos que detalla-, agregando, luego del inciso tercero, el siguiente, nuevo:

"La aprobación de los planos necesarios para cesiones gratuitas voluntarias de terrenos que se acuerden con la municipalidad estará exenta de pago de derechos municipales.".

Atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en el texto de la indicación sustitutiva integral pertinente su voluntad es que sean suprimidas, **este número 9) fue eliminado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Número 10)

Modifica, a través de sendas letras a) y b), el artículo 134 -sobre obligaciones del urbanizador-, reemplazando, primeramente, en el inciso segundo, la frase “cuando las obras de alimentación y desagüe que deban ejecutarse” por “cuando las obras que deban ejecutarse”, agregando, además, un inciso cuarto que dispone que la Ordenanza General establecerá los estándares mínimos de obras de urbanización exigibles fuera del terreno propio, cuando se trate de proyectos desvinculados de la vialidad existente, para los efectos de su adecuada inserción urbana.

En este numeral recaen las indicaciones números 74, 75 y 76.

La indicación 74, del Honorable Senador señor Ossandón, reemplaza el número 10) en análisis por el siguiente:

“10) Agrégase en el artículo 134, a continuación del inciso tercero, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“La Ordenanza General establecerá los estándares mínimos de obras de urbanización exigibles fuera del terreno propio, cuando se trate de proyectos desvinculados de la vialidad existente.”.”.

Los representantes del Ejecutivo expresaron que, si bien la indicación número 74 apunta en un sentido correcto, consideraban más adecuado que se mantuviera, en lo sustantivo, el texto aprobado en general.

En consecuencia, la Comisión rechazó la indicación número 74, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

La indicación 75, del ex Senador señor Sabag, sustituye el número 10) por el siguiente:

“10) Agrégase en el artículo 134, a continuación del inciso tercero, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“La Ordenanza General establecerá los estándares mínimos de obras de urbanización exigibles fuera del terreno

propio, cuando se trate de proyectos desvinculados de la vialidad estructurante existente, para los efectos de su adecuada inserción urbana.”.”.

En consideración al planteamiento del Ejecutivo, previamente consignado, la Comisión, con la misma votación anterior, rechazó la indicación número 75.

La indicación número 76, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, intercala en el inciso cuarto propuesto en el texto aprobado en general, a continuación de la expresión “inserción urbana”, lo siguiente: “, o su conectividad cuando se trate de proyectos en el área rural conforme al artículo 55”.

La asesora del MINVU, señora Jeannette Tapia, expresó que el sentido del texto aprobado en general es que los proyectos se vinculen adecuadamente con la red vial urbana existente, y la indicación agrega el mismo elemento respecto del ámbito rural.

Los Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, coincidieron en la conveniencia de acoger lo propuesto en la indicación número 76.

Posteriormente, el Ejecutivo presentó **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a esta materia, recoge todos los planteamientos anteriores, **siendo aprobada, unánimemente, con los votos de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación anterior, se dio por aprobada la indicación número 76.

Número 11)

Intercala un artículo 134 bis, que dispone que cuando se trate de la incorporación de nuevas áreas de extensión urbana mediante modificación del límite de extensión urbana, o la creación de nuevas áreas urbanas mediante un nuevo límite urbano, a través de una modificación de Planes Reguladores Intercomunales o Comunales, dichos instrumentos de planificación territorial podrán establecer condiciones especiales de urbanización y equipamiento para el desarrollo de proyectos en estas nuevas áreas, incluyendo la ejecución de obras de urbanización fuera del terreno en que se emplaza el proyecto, conforme a las reglas que establecerá la Ordenanza General.

En este número recaen las indicaciones 77, del Honorable Senador señor Ossandón, y 78, del ex Senador señor Sabag, relativas al mismo tema. Al respecto, la señora Ministra propuso abordarlas al considerar lo relativo a mitigaciones e incentivos, ya que están relacionadas con esa materia, sugerencia que la Comisión acogió.

En su momento, **la Secretaria de Estado** subrayó que los asuntos regulados por tales indicaciones se encuentran contenidos en el Capítulo IV sobre la mitigación y los incentivos en los instrumentos de planificación territorial, oportunamente aprobado por la Comisión.

En base al argumento esgrimido, la indicación número 77 fue retirada por su autor.

Por su parte, la indicación número 78 fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.

En consecuencia, y atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en el texto de la indicación sustitutiva integral pertinente su voluntad es que sean suprimidas, **el número 11) en examen fue eliminado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Número 12)

Propone una adecuación formal en el artículo 135, directamente relacionada con el número 11) precedente.

Conforme lo resuelto respecto del aludido número 11), consecuencialmente **este número 12) fue suprimido, unánimemente, por los Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

\- - -

En otro orden de materias, corresponde considerar **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo primero, numeral 4)** que intercala **un Título V, nuevo,** entre el Título IV y el Título Final, **compuesto por los artículos 168 a 183**, pasando los actuales 168, 169 y 170 a ser 184, 185 y 186, respectivamente.

Cabe hacer presente que, para una mejor comprensión del tema, la Comisión debatió y votó separadamente cada uno de los artículos formulados por el Ejecutivo, así como las indicaciones parlamentarias pertinentes.

El Título V que propone dicha indicación sustitutiva aborda las mitigaciones derivadas del crecimiento urbano, y contiene los preceptos que se describirán sucesivamente.

"**Capítulo I**

Principios aplicables a las mitigaciones

Artículo 168.- Los siguientes principios serán aplicables a las mitigaciones que establece este Título:

a) Universalidad: Todos los proyectos inmobiliarios públicos y privados que generen impactos sobre el entorno deberán mitigarlos directa y/o indirectamente.

b) Proporcionalidad: Las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura.

c) Predictibilidad: Las mitigaciones se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados, no quedando sujetas a negociaciones caso a caso con la autoridad. La Administración velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exigirán.".

En este ámbito, se formularon **las indicaciones números 79,** del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, **y 80,** de los Honorables Senadores señores Montes y Lagos, que agregan sendos artículos 168 y versan sobre los principios que serán aplicables a las mitigaciones.

Cabe destacar, en lo que interesa, que la indicación número 79, al describir el principio de proporcionalidad, difiere de lo propuesto por el Ejecutivo, toda vez que establece que las mitigaciones deberán estar destinadas a resolver los impactos generados en las áreas donde se emplacen los proyectos.

A su turno, la indicación número 80, en lo relativo al principio de predictibilidad, a diferencia de la indicación sustitutiva del Gobierno, no impide las negociaciones caso a caso. Además, incorpora el principio de pertinencia.

La señora Ministra explicó que el nuevo artículo 168 plantea tres principios: universalidad, proporcionalidad y predictibilidad, que deberían plasmarse a lo largo de toda la regulación de las medidas de mitigación de la normativa que se analiza.

Recordó que, durante la discusión del borrador de indicación sustitutiva, se manifestó que todos los proyectos inmobiliarios debían mitigar, e incluso se cuestionó la idea de que lo hiciesen a partir de las 200 unidades por hectárea, razón que explicaría la actual propuesta de redacción del principio de universalidad.

Luego, en cuanto al principio de proporcionalidad, señaló que ya se debatió si esta iniciativa legal tiene por objeto cargar los déficits históricos a los proyectos privados nuevos, y lo que el Ministerio ha afirmado es que cada uno debe mitigar sus propios impactos, pero es evidente que, por medio del plan maestro, se contemplan obras que tendrán que ver con solucionar carencias anteriores.

Finalmente, sobre la predictibilidad, enfatizó en que su razón de ser es la inquietud expresada, principalmente por el sector privado, en el sentido de que las medidas de mitigación fuesen predecibles o calculables de antemano, otorgando certezas a las inversiones, y que no fuesen objeto de transacciones en el tiempo.

A su vez, respecto de las indicaciones parlamentarias pertinentes, acotó que, si bien en lo fundamental siguen la misma filosofía, la del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, varía en cuanto a la proporcionalidad, y en la de los Honorables Senadores señores Montes y Lagos se agrega un nuevo principio de pertinencia que recoge parte del de proporcionalidad del Ejecutivo, y, además, hace otras adecuaciones al mismo y al de predictibilidad.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó por el alcance del término “todos” en la definición del principio de universalidad, además inquirió si las casas individuales también se encuentran incluidas en aquel concepto. En lo que se refiere a la proporcionalidad, subrayó que no le parece claro el vínculo del impacto con la medida de mitigación, en atención a que ésta podría materializarse en un lugar distinto al emplazamiento del proyecto. Por último, en el campo de la predictibilidad, manifestó su discordancia con que el cálculo sea dejado a la potestad reglamentaria, ya que iría en desmedro de la certeza.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, instó al Ejecutivo a pronunciarse sobre el término “todos” y sus eventuales excepciones.

El señor Enrique Rajevic contestó que la voluntad del Ejecutivo es que, efectivamente, todos los proyectos públicos y privados mitiguen, pero ello con la moderación que otorga el principio de proporcionalidad; por lo tanto, debido a la aplicación de este último, obras muy pequeñas, en que el impacto sea mínimo, probablemente quedarán exentas de la obligación.

Acto seguido, **el Honorable Senador señor Ossandón,** enfatizó en que si bien es cierto que el impacto que generará la construcción de una vivienda será muy menor, la suma de quinientas tendrá un efecto considerable en el sector y ninguna de ellas habrá mitigado por haberse analizado individualmente cada cual. Señaló que, en vista de lo anterior, es importante tener presente que por pequeño que sea el proyecto siempre originará efectos en su entorno.

El aludido asesor del MINVU declaró que es innegable que la suma de construcciones de menor envergadura ocasionará un impacto mayor al que pueda generar cada una singularmente considerada. Sin embargo, la idea del proyecto es que ese efecto acumulativo sea capturado por el informe de impacto vial, en el caso de la mitigación directa. En cuanto a la indirecta, al existir una función en la tabla de aportes, todos los proyectos terminarán contribuyendo de una forma u otra.

Asimismo, consideró que es preferible analizar las fórmulas concretas de las mitigaciones directas en el Capítulo siguiente de este nuevo Título, y las indirectas en el Capítulo subsiguiente, en que la indicación sustitutiva se hace cargo de contener disposiciones que permiten conocer el valor concreto del aporte en cada caso.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, reiteró su consulta sobre casos de excepción al principio de universalidad.

El señor Enrique Rajevic contestó que no los hay, y explicó que, por lo mismo, en materia de mitigación indirecta las tablas que se están diseñando parten desde cero.

El Honorable Senador señor Ossandón añadió que, a su juicio, en las mencionadas tablas debiese existir un cobro mínimo asociado a los metros cuadrados del proyecto, ya que si se basan en el impacto resulta imposible aplicarlas a construcciones pequeñas.

El asesor de MINVU sostuvo que lo recién indicado por Su Señoría es lo que ocurre en las mitigaciones indirectas, en cambio el informe de mitigación vial, en que tiene participación la SEREMI, solo se refiere a las directas.

La señora Ministra agregó que en este artículo 168 solo se están estableciendo los principios y, en ese sentido, sugirió analizar si se concuerda o no con ellos, y más adelante, cuando se estudien las medidas en particular, constatar si los señalados principios se ven adecuadamente reflejados.

El Honorable Senador señor Pérez Varela expresó su conformidad con los principios, y en ese sentido indicó que ellos debiesen ser lo más amplios posible, para, posteriormente, estudiar si los mecanismos los materializan o no. En cuanto a la universalidad, coincidió con que todos los proyectos deban mitigar, y más adelante se resolverá cómo lo hará una casa individualmente considerada; por su parte, en el ámbito de la proporcionalidad remarcó que se debe verificar que las medidas no vayan en la línea de resolver los déficits históricos, y sobre en el tema de la predictibilidad, a su juicio, es clave que la ciudadanía tenga la información de antemano. Concluyó diciendo que concuerda más con la redacción del Ejecutivo que con las indicaciones parlamentarias números 79 y 80.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó a la señora Ministra si es necesario descartar en la ley, de forma explícita, la negociación caso a caso.

La Secretaria de Estado expresó que en el tema de la predictibilidad hubo dos elementos que influyeron en la redacción, a saber, el primero de ellos, considerar el planteamiento del sector privado en cuanto a la claridad de las medidas para no generar incertidumbre en las inversiones, y el segundo punto determinante fue la propuesta de la llamada “Comisión Engel”, que específicamente sugirió no dejar espacios de negociación de mitigaciones, para evitar la discrecionalidad. Sin perjuicio de lo antedicho, estimó que establecer de forma expresa la prohibición puede ser más complejo para los casos de mitigaciones directas que tengan que ver con medidas en el entorno próximo, en que eventualmente la negociación es perfectamente válida, ya que una misma necesidad podría tener distintas soluciones paliativas.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, en lo que dice relación con la negociación caso a caso, sugirió atender a la redacción de la indicación número 80, ya que afirmó que prescindir de cualquier interacción, de antemano, puede llegar a ser muy radical. Luego, respecto de la proporcionalidad, consultó a la señora Ministra su parecer sobre lo propuesto en la indicación número 79, en orden a que las mitigaciones estén destinadas a resolver los impactos generados en las áreas donde se emplacen los proyectos.

La Secretaria de Estado manifestó que no está de acuerdo con la indicación de Su Señoría y explicó que ello se debe a que la mitigación directa debe asociarse específicamente al espacio próximo del

proyecto, y siempre se refiere a temas de fluidez del transporte, pero, por otro lado, la indirecta trata sobre el funcionamiento de la ciudad, lo que lleva a definirla como un todo compacto, delimitado y coincidente, ya sea con el área urbana de las comunas que no son conurbadas o con las metropolitanas.

Luego, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, rechazó las indicaciones números 79 y 80.

Por otra parte, los mismos señores Senadores concordaron con el texto del artículo 168 propuesto por la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo, pero eliminando de su letra c) la frase “, no quedando sujetas a negociaciones caso a caso con la autoridad”.

Con posterioridad, el Ejecutivo hizo ver la necesidad de reexaminar el texto del artículo 168, a fin de ajustarlo a los acuerdos alcanzados por la Comisión, en su oportunidad, en cuanto a considerar que los aportes al espacio público no tienen un fundamento compensatorio de impactos negativos en la ciudad, razón por la cual dejaron de denominarse “mitigaciones indirectas”. Asimismo, habría que realizar las enmiendas consecuenciales en las denominaciones del Título V y sus Capítulos I y III.

Los textos pertinentes serían los siguientes:

“TÍTULO V
De las mitigaciones y aportes al espacio público

Capítulo I
Principios aplicables a las mitigaciones y aportes

Artículo 168.- Los siguientes principios serán aplicables a este Título:

a) Universalidad: Todos los proyectos inmobiliarios públicos y privados deberán mitigar y/o aportar conforme las reglas de este Título.

b) Proporcionalidad: Las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura. Los aportes se ajustarán a la densidad y el destino del proyecto.

c) Predictibilidad: Las mitigaciones y aportes se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos

predefinidos y estandarizados. La Administración velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exigirán.”.

A su turno, el Capítulo III se denominaría “De los aportes al espacio público”.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, estimaron que la redacción y denominaciones recién consignadas regulan adecuadamente esta materia.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo pertinente, recoge cabalmente los textos recién descritos.

A propósito del artículo 168, letra a), **el Honorable Senador señor Ossandón** solicitó al Ejecutivo determinar con exactitud lo que debe entenderse por “proyectos inmobiliarios públicos y privados”, a efectos de contar con mayor claridad en cuanto a las construcciones que deberán cumplir con esta nueva legislación. En el mismo contexto, consultó si un nuevo hospital público en el área urbana es considerado dentro de tal concepto.

A ese respecto, **la señora Ministra** afirmó que toda construcción, sea cual fuere su destino, constituye un proyecto inmobiliario, y remarcó que se incluyen, tanto hospitales públicos, como cualquiera otra edificación; sin perjuicio de lo anterior, expresó que le parece apropiado clarificar detalladamente la noción en el reglamento.

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó si los fondos concursables del gobierno regional -por ejemplo- destinados a ejecutar obras, como un CESFAM, traerán aparejados los recursos necesarios para dar cumplimiento a las nuevas exigencias de esta normativa.

La señora Jeannette Tapia explicó que todos los proyectos financiados con dineros fiscales deberán contemplar tanto las mitigaciones directas como los aportes al espacio público y sostuvo que ello se logrará gracias a la gradualidad de la entrada en vigencia de esta iniciativa.

El Honorable Senador señor Ossandón solicitó dejar constancia -en la historia de la ley- de lo expresado por las representantes del MINVU.

A la vez, requirió a la Secretaria de Estado estudiar la eventual modificación de la normativa atingente para permitir que

las obras que son financiadas con fondos de los gobiernos regionales conlleven los recursos necesarios para dar cumplimiento a la ley.

Finalmente, manifestó que, en su opinión, resultaría muy provechosa la participación de los equipos técnicos de los señores Senadores a la hora de elaborar el reglamento que complementará esta legislación.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Moreira** instó a los representantes del Ejecutivo a asumir el compromiso de determinar, en el reglamento, un significado expreso de los desarrollos inmobiliarios que se verán sometidos a la nueva legislación.

La señora Ministra estimó que la ley es clara al referirse a “todos los proyectos inmobiliarios públicos y privados”, en la letra a) del artículo 168. Asimismo, coincidió con el Senador señor Ossandón respecto al ajuste que se deberá producir en las inversiones del Estado, a fin de observar todas las nuevas exigencias y, en ese sentido, hizo saber que se han discutido las implicancias de esta materia con la Dirección de Presupuestos. Agregó que se advierten, desde ya, efectos sobre los proyectos habitacionales que impulsa su Cartera, así como también, por ejemplo, en las licitaciones de obras públicas del Ministerio del ramo.

Finalmente, reiteró su compromiso en cuanto a hacer partícipes a los equipos técnicos de los señores Senadores de la redacción del reglamento, además de la consulta ciudadana que se llevará a cabo.

El Honorable Senador señor Montes concordó con la inquietud del Senador señor Ossandón, ya que en ciertas oportunidades ha sido el Estado el que no ha dado cabal cumplimiento a diversas normas, en ésta y otras materias.

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a los textos en análisis, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación anterior, se dio por aprobada la indicación número 1, en lo relativo a este tema, con modificaciones.

A continuación, se consideró **la indicación número 81,** de los Honorables Senadores Señores Montes y Lagos, para consultar el siguiente precepto:

“Artículo 169.- Podrá convenirse en establecer mitigaciones que involucren un área de hasta 12 y 30 intersecciones en que se realiza una dispersión del flujo vehicular o peatonal, respectivamente, según se trate de proyectos de crecimiento urbano por extensión o densificación o de loteos.”.

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Raúl Barrientos, señaló que se ha definido, para los casos de densificación, una extensión máxima del área de influencia de 8 intersecciones, y, en cuanto a los proyectos de loteos, de 20 intersecciones. Entonces, afirmó, la indicación no sería compatible con aquello.

Atendido lo expuesto, la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, rechazó la indicación número 81.

Como se advierte en este informe, en su oportunidad, el Ejecutivo propuso ajustar la normativa sobre mitigaciones derivadas del crecimiento urbano. En ese contexto, planteó consultar el siguiente artículo:

“**Artículo 169.-** Para los efectos de este título se entenderá por crecimiento urbano por extensión el proceso que incorpora nuevo suelo urbanizado a consecuencia de un loteo, y por crecimiento urbano por densificación, el proceso que incrementa la intensidad de ocupación del suelo, sea como consecuencia del aumento de sus habitantes, ocupantes o edificación.

Lo anterior, se aplicará tanto a los proyectos ubicados dentro de los límites urbanos, como a los proyectos ubicados fuera de ellos y autorizados conforme lo dispuesto en el artículo 55 de esta ley.”.

La señora Ministra comentó que la introducción del precepto antes consignado obedece a una de las observaciones vertidas por los directores de obras municipales -invitados con anterioridad-, en el sentido de establecer, explícitamente, quiénes se verían afectos a esta normativa y el significado de los tipos de crecimiento urbano.

Los Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela y Tuma, concordaron en la conveniencia de acoger este precepto.

Cabe señalar que, en su momento, **el Honorable Senador señor Montes** sugirió no hacer mención expresa al artículo 55 -en el

inciso segundo de la norma en examen-, con el objeto de abarcar también, en lo pertinente, otros casos contemplados en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, cuestión con la que coincidieron **los Honorables Senadores señores Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Posteriormente, el Ejecutivo formuló la indicación número 1 bis, que, en lo pertinente, recoge el texto de la norma en examen, con los consensos consignados y enmiendas meramente formales**, siendo aprobada, unánimemente, con los votos de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En su momento, la Comisión analizó el respectivo **Capítulo II de la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo,** sobre las mitigaciones directas, que contiene los artículos 169 a 173.

El artículo 169 es del siguiente tenor:

"**Artículo 169**.- Todo proyecto que conlleve crecimiento urbano por extensión o por densificación deberá mitigar el impacto que ocasione sobre el sistema de transporte local a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión, operación e infraestructura del transporte público, privado y sus servicios conexos, entendiendo que esto incluye soluciones como las siguientes: semaforización, señalización, adquisición de bienes destinados a los servicios de transporte público y mejoramientos viales, entre otras.

Estas mitigaciones se determinarán considerando el área de influencia del proyecto, la que se entenderá como aquélla en que el proyecto afecta al sistema de transporte en función de las rutas de ingreso y egreso, la conectividad con la red vial y los aumentos de flujos en la vialidad circundante. Esta área de influencia se definirá de acuerdo a la dispersión de los flujos inducidos por el proyecto en la vialidad circundante, considerada desde los accesos y, como máximo, hasta la octava intersección en la que se realiza una dispersión del flujo vehicular o peatonal. Para este efecto, se podrán considerar todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.

En el caso de los proyectos de loteos, se considerará un área de influencia que comprenderá los aumentos de flujos desde los accesos y, como máximo, hasta la vigésima intersección en que se realiza una dispersión del flujo vehicular o peatonal, conforme lo establezca el reglamento a que se refiere el inciso segundo del artículo 170. Para este efecto, se podrán considerar todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.".

Cabe destacar que en este ámbito recae **la indicación número 82,** del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, que también propone incorporar un artículo 169, el cual versa sobre la misma materia, pero describiendo los casos en que los proyectos deberán implementar medidas de mitigación directa.

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Raúl Barrientos, explicó a la Comisión la mecánica que tendría, de ser aprobado, el procedimiento para determinar las mitigaciones directas. Indicó que, para abordar y comprender este asunto, es necesario aclarar el concepto de "generación de viajes", esto es la mayor demanda expresada en vehículos por hora que se originará a causa de un proyecto inmobiliario. Lo anterior, a diferencia de lo que hoy ocurre en que la unidad de trabajo de los EISTU son los estacionamientos. La propuesta del Ejecutivo cambia de criterio en vista a que el mismo proyecto ubicado en diversos lugares genera distintos flujos.

Por la razón explicada, expresó que la primera labor del proyectista será calcular la señalada demanda a partir de las tasas que están previamente definidas para cada estrato socioeconómico y ubicación, lo que estará publicado en una página web para facilitar su aplicación. A fin de ilustrar el punto, señaló que respecto de un proyecto inmobiliario cuya tasa es de 0,3 vehículos/hora por vivienda, el cual corresponde a un estrato socioeconómico medio y cuenta con 249 casas, se generaría 75 vehículos por hora. Ese valor va a permitir detectar qué tipo de estudio debe presentarse, su área de influencia y las condiciones que debería aplicarse al caso.

Desde el punto de vista del procedimiento, consignó que el interesado deberá ingresar los datos del proyecto -tasa, estrato socioeconómico y número de viviendas- a la página web, a través de una ficha previamente definida, y el sistema hará, de inmediato, una evaluación y dictaminará si los antecedentes aportados fueron suficientes o no. En el primer caso, se indicará la demanda generada, el tipo de informe de impacto a elaborar, las especificaciones del estudio, el monto del aporte por mitigaciones indirectas, y, como las zonas saturadas estarán previamente identificadas, será capaz de detectar si el proyecto se emplazará o no en una de ellas y, por lo tanto, definirá las condiciones especiales para cada situación en particular. De lo contrario, de no ser suficiente lo proporcionado por el solicitante, se emitirá una comunicación en el sentido de requerir su complementación.

Añadió que una vez pasado el primer filtro se pueden dar tres situaciones, a saber, que el proyecto esté exento del informe de impacto vial, porque la cantidad de viajes que va a generar es tan baja que no lo amerita; si resulta generar un aumento medio en el flujo vehicular requerirá un informe básico, en que no se exige la participación de un consultor, ya que la revisión en estos casos es más estándar y solo recae en que los accesos estén bien ubicados, que cumpla con la señalética que se

necesite en cada punto de entrada y salida, etcétera, y si la demanda vehicular generada supera un determinado umbral, el informe deberá ser más detallado. En el último caso, se distinguen dos situaciones dependiendo de la demanda: proyecto mayor o menor, y, obviamente en la primera, se requerirá una herramienta mucho más compleja que permita analizar los conflictos de tránsito que van a aparecer en su área de influencia.

Enseguida, detalló que en el caso exento, se pasa directamente a la resolución que va a entregar la SEREMI con su aprobación. En cambio, en los proyectos denominados básico, menor y mayor, una vez que el informe es presentado, la SEREMI tiene 45 días para hacer la primera revisión y entregar una respuesta al interesado. Las posibilidades son tres: que se apruebe la propuesta, en que pasa directamente a la resolución que emite el organismo; que el informe sea observado, por lo que el solicitante deberá presentar, dentro del plazo de 30 días, una nueva versión del mismo acogiendo las observaciones, y que sea rechazado por vulnerar principios básicos de la materia.

Si el interesado, una vez observado su informe, lo vuelve a ingresar acogiendo las observaciones, la SEREMI tendrá 30 días para revisar nuevamente y pronunciarse en forma definitiva si aprueba o rechaza. En caso de rechazo, se comunicará al interesado cada uno de los puntos que no fueron superados por su propuesta.

Por último, el asesor hizo referencia al consultor e indicó que se requerirá su participación en el proceso cuando se exija informe menor y mayor. Dicho profesional debe estar debidamente inscrito en el registro de consultores. A su vez, señaló que para ingresar al registro deberá presentar, a la Subsecretaría de Transportes, una serie de antecedentes en cuanto a su calidad profesional y experiencia laboral en el ámbito de la ingeniería de transporte. El organismo revisará y validará los documentos y certificados, y si cumple emitirá una resolución que acredita su calidad de consultor inscrito; en caso contrario, se le informará para que corrija o complemente lo que sea necesario.

A continuación, **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** subrayó que la presentación anterior da respuesta a muchas de las inquietudes de los expositores, fundamentalmente los del sector privado, en relación a la operación, plazos y nivel de predictibilidad del sistema.

Agregó que, atendido lo expuesto, no hay espacio a la incertidumbre, dado que el propio sistema entrega en forma instantánea una respuesta. En lo que se refiere a los plazos, enfatizó en que si la solicitud cumple con todos los requisitos previamente establecidos el término asciende a 45 días, el que solo se extendería si se hacen observaciones, llegando a 105 días en el evento de que el interesado haga uso de todo el periodo para responder a las mismas.

El Honorable Senador señor Tuma manifestó su preocupación respecto al posible incumplimiento de los plazos por parte de la Administración, ello en relación a la escasez de funcionarios que ya existe y en consideración a que, además, se les estará agregando una nueva tarea, por lo cual podría generarse una sensación de incertidumbre.

La Secretaria de Estado consignó que han concordado con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que en materia de cumplimiento de plazos debe operar el silencio positivo, por lo que cada vez que la autoridad no se pronuncie dentro del lapso correspondiente el informe se dará por aprobado.

El señor Raúl Barrientos indicó que el silencio positivo es lo que hoy opera en materia de EISTU. Además, remarcó que este nuevo procedimiento viene a simplificar el actualmente vigente, ya que se está objetivizando sobre todo la primera parte, porque cuenta con una estimación propia y automática, sin ser materia de discusión.

El Honorable Senador señor Ossandón reiteró su preocupación ya planteada en lo relativo a que todo proyecto deba someterse al procedimiento, inclusive una casa individual.

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones precisó que el ejemplo de la casa caería en la hipótesis de estar exento de la presentación del informe de mitigación; ello, en virtud del bajo metraje de la vivienda, por lo que los viajes asociados a la misma van a ser reducidos.

El Honorable Senador señor Pérez Varela enfatizó que le llama la atención que se diga que el sistema se está simplificando, ya que actualmente solo el dos por ciento de los proyectos está obligado a presentar estudio de mitigación y se viene disponiendo que todos, incluso los proyectos de casas individuales, deberán someterse al nuevo mecanismo. Señaló que, en su opinión, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región del Biobío no tendrá ninguna capacidad, ya que cuenta solo con una oficina en la ciudad de Concepción, en circunstancias que son cuatro provincias en que se desarrollan proyectos inmobiliarios. De lo anterior, remarcó que quizás habrá elementos más simples y objetivos, pero el volumen de casos es lo que generará una dificultad objetiva de institucionalidad.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, expresó que es necesario detenerse y analizar este punto por ser muy de fondo, ya que si bien es cierto que finalmente los proyectos exentos del informe de mitigación serán el 80%, igual se verán forzados a ingresar sus antecedentes al sistema.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que, por un lado, ha quedado de manifiesto que no todo proyecto mitigará, y, por otro, que la suma de proyectos pequeños individualmente presentados sí tendrán un impacto, pero ninguno habrá aplacado los efectos, por haber quedado exentos de elaborar el informe de mitigación vial. Afirmó que, por lo tanto, en la práctica solo los grandes proyectos inmobiliarios estarán sometidos a esta ley de aportes, lo cual es necesario transparentar.

El Honorable Senador señor Tuma, en primer término, compartió la opinión del Honorable Senador señor Pérez Varela en el sentido de que la demanda de casos aumentará, y, en segundo lugar, apuntó que no se explica cómo se conjugarán los proyectos exentos con los principios de universalidad y proporcionalidad. Indicó que la suma de los exentos provocará muchos efectos adversos futuros para las ciudades. Sostuvo que, en su opinión, se debiese concordar en un mínimo de pago, tal vez en proporción a los metros cuadrados.

El señor Raúl Barrientos aclaró que existirá una página web en que el proyectista ingresará los datos que ya tiene definidos en su proyecto de arquitectura -metros cuadrados del terreno y construidos, ubicación, etcétera-, por lo tanto, podrá ir haciendo el ejercicio de combinar la información y el sistema le irá respondiendo instantáneamente cuál será el impacto en la demanda de flujo vehicular, no requiriendo la relación con la SEREMI. Posteriormente, vendrá la presentación del informe, si corresponde. Por consiguiente, si bien la carga aumentará en ciertos puntos, será menos complejo de lo que existe hoy.

En cuanto al principio de universalidad advirtió que no se debe olvidar que hay dos cosas que se complementan y son aplicables a toda construcción: las mitigaciones directas y las indirectas. El primer caso corresponde a aquellos proyectos que generan viajes; y en el segundo, todos deben aportar.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó qué significa la frase “proyecto que conlleve crecimiento urbano”, a lo que **el asesor señor Barrientos** contestó que se refiere a todo proyecto.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, en vista de la respuesta, concordó con el Honorable Senador señor Pérez Varela en cuanto a que, si bien el procedimiento que se ha planteado puede ser más simple, sería un avance y probablemente la gran mayoría se vería exenta, en los hechos sigue siendo complicado en términos de demanda. Por ello, indicó que el artículo 169 contemplado en la indicación sustitutiva número 1 es complejo y debe analizarse con detención.

Posteriormente, **la señora Ministra** señaló que, a objeto de aclarar diversas dudas formuladas por los señores Senadores, el equipo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones preparó una presentación sobre el Capítulo relativo a mitigaciones directas, en el cual se enmarca el artículo 169 propuesto por el Ejecutivo en la aludida indicación.

Al respecto, **la señora Gisele Labarthe, Secretaria Ejecutiva de SECTRA,** expresó que su entidad respalda fuertemente la iniciativa sobre mitigaciones, en su calidad de organismo técnico especializado en planificación en la materia.

Explicó que existen tres fuentes de información sobre las que se trabaja: encuestas de origen-destino -más conocidas como las EOD-, planes maestros de transporte urbano -o STU- y tasas de generación de viajes. Las primeras, se aplican a hogares, configurando una especie de fotografía de los sistemas de transporte en las distintas ciudades del país; los segundos, son un conjunto de proyectos que dan solución o mitigan la congestión en los siguientes años y constituyen la base principal de los planes de inversión que se mencionan en el proyecto de ley, y en las últimas, se visualiza, por tipo de proyecto, la demanda de cada uno, en una determinada unidad de tiempo.

Ilustró lo anterior con la ciudad de Copiapó, en que se aplicaron las encuestas EOD, y en base a esta información, más los usos de suelo, se generó un plan maestro. A su vez, expuso que el proyecto de Homecenter, en la misma localidad, con uso comercial, 8.000 metros cuadrados construidos y dos accesos, tiene una tasa de 314 viajes por hora. Subrayó que el sistema que se propone es bastante simple -que se ha automatizado frente a la información que el interesado ingresa en el sitio web- y determina el tipo de estudio que tendrá que realizar, que en el ejemplo sería un informe de mitigación de impacto vial mayor con un área de influencia de cinco intersecciones.

El señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, exhibió una comparación del sistema vigente con el que se quiere implementar. Advirtió que hoy no hay una revisión previa de antecedentes y el interesado presenta directamente su EISTU a la ventanilla única, encabezada por la SEREMI del ramo; ahí, eventualmente, se encontrará con una serie de situaciones a resolver, lo que ha dado origen a muchos desencuentros en torno al entrampamiento administrativo.

Así, la idea del Ejecutivo es agregar una etapa, que no precisa de discusión al interior de la ventanilla única, ya que son interacciones posibles de automatizar. Por lo anterior, se genera una respuesta directa e inmediata al solicitante. En caso de requerir un informe de mitigación, el proyectista deberá desarrollarlo e ingresarlo, con una base ya revisada -en la primera etapa-. El mencionado informe se examina y, si es rechazado por

inconsistencias con lo originalmente aportado, el peticionario deberá partir desde el inicio. Si cumple con todo, la SEREMI emite una resolución aprobatoria. Por último, si es observado, el interesado podrá corregir, de acuerdo a dichos reparos, y reiterar la presentación a fin de obtener una respuesta final.

Luego, **el aludido asesor** se refirió a los casos de menor envergadura y explicó que se realiza un análisis de consistencia de los antecedentes, que otorga a la persona la posibilidad de corregirlos; una vez validados, el sistema evalúa las variables de la demanda generada por el proyecto, si constituye o no zona saturada, el porcentaje de avalúo fiscal para el cálculo del aporte por mitigación indirecta, y si requiere un informe de mitigación o no -determinando si debe ser básico, menor o mayor-; de no requerirlo, el proceso termina. Hizo saber que este trámite podría realizarse en las dependencias de la dirección de obras municipales, si se pone a disposición un computador estándar.

Por último, mencionó que el interesado tiene tres años, desde la sanción de la SEREMI -que aprueba el informe o declara su exención-, para solicitar el permiso de edificación. Una vez obtenido, cuenta con dos años adicionales para materializar las medidas de mitigación. Lo último, sin perjuicio de que la dirección de obras municipales deba autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva de dichas obras, mediante un certificado de recepción local garantizada, siempre que la resolución lo hubiese admitido y se hayan rendido las garantías correspondientes, excepción que se establece en el artículo 172 propuesto por la indicación sustitutiva número 1.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, señaló, primero, que en teoría el proceso le parece positivo. Seguidamente, sobre el silencio administrativo, apuntó que es una ventaja, sin embargo su gran aprensión redunda en la capacidad institucional para hacer frente a la demanda de solicitudes.

El Honorable Senador señor Ossandón hizo ver que el artículo 169 de la indicación sustitutiva nuevamente dice “todo proyecto”, por lo que es necesario definir su alcance. Asimismo, consultó si la propuesta del Gobierno, al hablar de plan maestro de transporte urbano, se refiere al plan de inversiones. Por último, acotó estar muy de acuerdo con el espíritu de las mitigaciones, sin embargo expuso que le preocupa cómo esto repercutirá en aquellos proyectos de magnitud menor.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Tuma** felicitó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones por proyectar la situación del tránsito hacia el futuro, así como lamentó que no se hiciera años atrás. Además, consignó su inquietud sobre la institucionalidad para afrontar la demanda que conlleva esta nueva normativa, ya que, a su entender, una cosa

es el silencio administrativo y otra es aumentar la dotación de funcionarios para abordarla. Luego, preguntó al Ejecutivo por el impacto monetario de las mitigaciones en la inversión total del proyecto, por metro cuadrado o sobre el precio, ya que pudiese ser que existan algunos más ajustados y que la decisión final pase por saber cuál es la estimación de este ítem. Finalmente, en cuanto a la contribución, remarcó que nadie puede quedar libre de mitigar, ya que la suma de las pequeñas obras, a la larga, también impactará.

A continuación, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** instó a la señora Ministra a delimitar cuántos y cuáles serán los proyectos de construcción que serán declarados exentos del informe de mitigación, para así también exceptuarlos de realizar el trámite inicial y evaluar la modificación de “todo proyecto”. Luego, respecto a la vigencia de dicho informe, en relación con las obras a ejecutar, manifestó que tal vez sería aconsejable establecer distintos plazos dependiendo de la magnitud de los proyectos, ello recogiendo la opinión de los gremios que expusieron con anterioridad a propósito de esta iniciativa legal.

El Honorable Senador señor Pérez Varela reiteró su intranquilidad acerca de la capacidad de las SEREMIS, ya que, aun cuando se haya automatizado la primera parte de la evaluación, el análisis posterior debe ser asumido por alguien. Sobre el mismo punto, consideró que establecer el silencio administrativo es positivo, pero no resuelve el asunto de fondo.

Posteriormente, consultó por lo que ocurriría si varios proyectos de características parecidas se someten simultáneamente al trámite automatizado; en ese sentido, dio un ejemplo actual de la ciudad de Los Ángeles, en que existen tres proyectos presentados en el mismo sector -un pequeño centro comercial, una compraventa de automóviles y un centro médico-, los cuales, seguramente, impactarán de forma similar en el entorno. Expresó sus dudas en cuanto a que el sistema sea capaz de distribuir las medidas o si terminará determinando una misma para todos por no haberse considerado los demás; incluso, podrían resultar exentos del informe y las mitigaciones.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, se sumó a la última inquietud del Senador señor Pérez Varela y añadió otra sobre la dimensión territorial que tendrán a su cargo las SEREMIS y su conocimiento de las necesidades específicas de las comunas bajo su jurisdicción, como por ejemplo la de la Quinta Región, que está emplazada en Valparaíso, en cuanto a los requerimientos de la comuna de Petorca.

El Honorable Senador señor Ossandón reafirmó la consulta del Senador señor Pérez Varela y reiteró que los municipios son los organismos más aptos para hacer las evaluaciones de los impactos y las necesidades paliativas. En segundo término, preguntó si el modelo presentado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será insertado en la ley,

ya que, de lo contrario, nada garantiza que sea ese el que se siga ocupando en gobiernos futuros.

Enseguida, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** resaltó la sugerencia formulada por la Inmobiliaria Las Salinas en cuanto a permitir la presentación de informes de mitigación conjuntos por predios o proyectos que se emplacen en la misma área.

A su turno, **el Honorable Senador señor Montes** compartió las dudas anteriormente consignadas; además, en lo atingente a la simultaneidad de proyectos en zonas de expansión, planteó considerar la idea de permitir a las municipalidades contar con consultores propios que se encarguen de determinar los efectos y las medidas paliativas para un conjunto de solicitantes, lo cual debería ser financiado por ellos mismos. También preguntó si las edificaciones públicas se verán sometidas a esta normativa, a lo que el equipo de Gobierno contestó afirmativamente.

Luego, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** consultó al Ejecutivo su opinión sobre la indicación número 82, de autoría de Su Señoría.

La señora Ministra señaló que se debe tener en consideración que lo que se está analizando es, puntualmente, la mitigación directa, que solo constituye una parte de la normativa propuesta por el Gobierno; en ese sentido, consignó que es cierto que un alto porcentaje de proyectos quedará exento. Sin perjuicio de ello, la universalidad de las construcciones deberá contribuir al aporte general a la ciudad, por lo mismo, a su juicio, “todo proyecto” se someterá a la legislación. Posteriormente, en lo que dice relación con el impacto económico que tendrán estas medidas, acotó que, efectivamente, cuenta con el cálculo y ejemplos concretos.

Continuó explicando que la propuesta del Ejecutivo busca, por un lado, alcanzar una visión general de la ciudad por medio del plan maestro, y, por otro, lograr una del impacto específico de un determinado proyecto en la circulación, por medio de la mitigación directa; a ese respecto, hizo hincapié en que el espacio comunal estará garantizado.

En lo que concierne al encarecimiento de los proyectos, **el Honorable Senador señor Tuma** consultó a la señora Ministra si ello se ha considerado en el presupuesto del Ministerio, por lo que atañe a las obras públicas y otras edificaciones financiadas con subsidios.

La señora Ministra enfatizó en la necesaria gradualidad con que debiese entrar en vigencia esta normativa y, sobre la indicación número 82, dijo que lo que se exime en ella dejaría al proyecto de ley con menos exigencias de las que conlleva hoy el EISTU y, en ese sentido, le parece que no va en la línea de la universalidad.

El señor Raúl Barrientos respaldó lo recién consignado y añadió que hoy se obliga a presentar un EISTU cuando las construcciones contengan 140 estacionamientos o más, en proyectos residenciales, y desde 250, cuando se trata de comercio, lo que es más estricto que la indicación señalada. Por otra parte, clarificó que el plan maestro es un insumo del plan de inversiones para efectos de las mitigaciones indirectas y no aplica en las directas.

En cuanto a que el modelo automatizado deba estar contenido en la ley, expresó que las tasas y valores utilizados en cada sector del país necesariamente deben actualizarse de forma periódica, por lo que no sería aconsejable darle rango legal.

Asimismo, estimó que efectivamente es factible establecer distintos rangos de plazos y vigencias en relación con el informe de mitigación, dependiendo de la magnitud de las construcciones, por lo que se estudiará una propuesta concreta al respecto.

En otro orden de ideas, aclaró que lo que pretende el nuevo sistema automatizado es detectar si el proyecto requiere o no informe de mitigación. Por lo anterior, hizo saber que una vez concluida esa etapa inicial, y para efectos de aceptar las medidas del solicitante o determinar otras, se compatibilizará lo que ya está desarrollándose en el entorno, tal como ocurre en la actualidad.

Por último, en lo tocante a la posibilidad de presentar informes conjuntos, subrayó que la propuesta del Gobierno ya incluye tal idea en zonas saturadas, en que existirá un plan maestro exclusivo, como es el caso del área de Las Salinas, en Viña del Mar.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, retiró su indicación número 82,** ya que, a la luz de lo que se ha señalado, expresó que ésta sería menos exigente que los actuales EISTU.

Acto seguido, **Su Señoría** consultó a la señora Ministra si las mitigaciones directas solucionan solo los efectos en el transporte.

La Secretaria de Estado contestó afirmativamente y explicó que son las que van a remediar la congestión vehicular en el entorno inmediato de las nuevas obras, y que las indirectas incluyen los espacios públicos y las vías, es decir, a la ciudad como un todo. Sin perjuicio de ello, si un proyecto específicamente afectase un espacio público determinado, enmendar la alteración también será parte de las mitigaciones directas que deba abordar.

El Honorable Senador señor Ossandón subrayó que en este artículo aparece, nuevamente, la expresión “todo proyecto”, y preguntó si el precepto es aplicable a las casas individualmente consideradas. Anticipó, además, que, si bien es cierto que es posible que cada una no genere impacto, sí lo hará un conjunto de ellas.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, recordó que en una sesión anterior el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones explicó que todo proyecto ingresará los datos a un sistema por medio de internet, y éste automáticamente informará al interesado si debe o no presentar informe de mitigación. Señaló que comparte la inquietud del Senador señor Ossandón, pero quedó conforme con la idea presentada por el mencionado organismo.

El Honorable Senador señor Tuma apuntó que lo que no está resuelto es cómo se van a mitigar los impactos producidos por la sumatoria de viviendas individuales. En el mismo sentido, connotó que lo planteado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones confirmó que habrá proyectos que quedarán exentos del informe y de las medidas, no obstante ello no se sabe cuál es el límite entre los obligados y los que no lo están.

La señora Ministra reiteró que la indicación sustitutiva propone, de manera armónica, las mitigaciones directas y las indirectas; las últimas se circunscriben al espacio público y las vías, y en cuanto a ellas todos los proyectos aportan según sea su incidencia, tamaño y densidad, por lo que rige plenamente el principio de la universalidad. En las directas, lo que se estableció fue que aportan según el número de viajes que originen.

El señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, confirmó que la variable de análisis es el flujo vehicular que los proyectos generan, por lo tanto el criterio de lo que se debe mitigar es medido a través de ella. Así, los loteos están obligados a presentar un estudio de impacto vial, que contiene una serie de medidas que están asociadas al efecto conjunto de todas esas viviendas, comercio u oficinas que pudieren contemplar. Luego, el desarrollo caso a caso se hará cargo de los efectos dependiendo de la cantidad de viajes que se ocasionen, y cuando se trate de una vivienda individual, al ser menor su impacto en el transporte, no estará obligada a mitigar.

El Honorable Senador señor Ossandón reafirmó que el texto no clarifica lo que se plantea en lo que a obras pequeñas se refiere y, a su juicio, siempre debiese haber un aporte aunque fuera mínimo.

La señora Ministra insistió en que todo proyecto ingresará a este sistema y, dependiendo de los flujos que origine, estará o no obligado a mitigar directamente.

El Honorable Senador señor Montes señaló que entiende que este proyecto apunta fundamentalmente a la construcción en altura y que, por otra parte, concuerda con que las mitigaciones directas apunten al transporte, pero sostuvo que quizás sería conveniente hablar derechamente de “mitigaciones directas en los flujos”. Afirmó que la alternativa a esta normativa es que los proyectos internalicen el espacio público dentro de un plan de ciudad determinado, como ocurre por ejemplo en Canadá. Además, enfatizó que hoy aquellos espacios están desapareciendo y todo se reduce a los centros comerciales, como lugar de encuentro y esparcimiento.

En lo que dice relación con el área de influencia, **el señor Raúl Barrientos** sostuvo que ella no se determina por metros a la redonda por razones de mejor control operacional de la zona en que influye un proyecto; por ello, se optó por el criterio de las intersecciones donde se generan las dispersiones de flujo.

El Honorable Senador señor Ossandón dejó constancia de no haber recibido respuesta a su inquietud respecto a la forma en que mitigarán los efectos los proyectos inmobiliarios que queden exentos del informe.

Los Honorables Senadores señores Montes, Tuma y Walker, don Ignacio, coincidieron en la pertinencia de acoger el artículo 169 en análisis, mientras que **los Honorables Senadores señores Ossandón y Pérez Varela** anunciaron su abstención sobre este particular.

Luego, la Comisión reconsideró este asunto a fin de conocer una propuesta de ajuste del Ejecutivo que plantea consultar el siguiente texto para el precepto en examen, que pasaría a ser artículo 170:

“Artículo 170.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local deberán mitigarlos a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos, entendiendo que esto incluye soluciones como las siguientes: pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad, entre otras.

Estas medidas de mitigación considerarán los impactos del proyecto sobre el sistema de movilidad local, dentro de su área de influencia, propendiendo a que tras su puesta en operación aquél

mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se inserta y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

El área de influencia se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares o peatonales, inducidos por el proyecto en la vialidad circundante, considerada desde los accesos y, como máximo, hasta la octava intersección. Para este efecto, se considerarán todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.

En el caso de los proyectos de loteos, se considerará un área de influencia comprendida desde los accesos y, como máximo, hasta la vigésima intersección en que se realiza una dispersión del flujo vehicular o peatonal, conforme lo establezca el reglamento a que se refiere el inciso segundo del artículo 171. Para este efecto, se considerarán todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.

Los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, corresponderán al total de viajes en transporte privado y público, como también en modos no motorizados, como lo es la bicicleta y caminata, todos ellos obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes que mejor reflejen la actividad, ubicación y periodo de mayor intensidad del proyecto, para lo cual el Reglamento especificará los parámetros y mantendrá actualizado sus valores de acuerdo a lo que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La estimación de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, en los términos indicados anteriormente, será implementada en un sistema electrónico que establecerán los Ministerios de Vivienda y Urbanismo y Transportes y Telecomunicaciones para este efecto.”.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo resumió los ajustes propuestos de la siguiente forma: se elimina la posibilidad de destinar los recursos a la compra de buses del transporte público, y se establece que el impacto mitigable es el relevante sobre la movilidad del entorno -más allá del transporte público-, definiéndolo en base a la tasa de generación o atracción de viajes que el proyecto ocasione.

El Honorable Senador señor Tuma solicitó una mayor explicación en torno al concepto de “impacto relevante”, a lo que **la señora Ministra** enfatizó que en el texto de la ley se fijarían los umbrales

necesarios para determinarlo, lo cual se describe en el inciso quinto del precepto.

El señor Raúl Barrientos apuntó que la variable que permitirá determinar el impacto y categorizar los distintos casos son los flujos peatonales y vehiculares inducidos por el proyecto en sí mismo, que se mide a través de tasas; estas últimas serán especificadas, en conjunto con sus valores, por el reglamento, ya que se entiende que irán variando de acuerdo al crecimiento de las ciudades.

La señora Ministra agregó que habrán muchas construcciones que no causarán un impacto relevante, por lo que quedarán exentas del informe de mitigación de impacto vial, y otras cuyo efecto se atenuará por medio del cumplimiento de las normas urbanísticas generales, bajo la fiscalización de las direcciones de obras municipales y de tránsito y transporte público respectivas.

El Honorable Senador señor Pérez Varela consultó si será posible llegar a tener parámetros y medidas actualizadas para cada una de las Regiones, a lo que **la señora Ministra** contestó que, seguramente, se fijaría una especie de fórmula para determinar automáticamente el efecto de cada obra, teniendo en consideración su ubicación específica.

El señor Enrique Rajevic, asesor del MINVU, comentó que la idea de consolidar las tasas, medidas y parámetros en el reglamento es precisamente permitir su actualización, sin poner en riesgo la seguridad jurídica, que estará garantizada, por ejemplo, por el trámite de toma de razón de la Contraloría General de la República.

Con posterioridad, **la señora Ministra** acotó que los ajustes propuestos se enfocan en eliminar la posibilidad de destinar los recursos a la compra de buses del transporte público, y establecer que el impacto mitigable es el relevante sobre todo tipo de movilidad en el entorno, definiéndolo en base a la tasa de generación o atracción de viajes que el proyecto ocasione, en razón de su ubicación, flujo y temporalidad, todo lo cual se detallará en el reglamento.

El Honorable Senador señor Ossandón apuntó que le preocupa cómo se va a conseguir que los privados cumplan realmente con que el sistema de movilidad local mantenga un “nivel semejante al existente” con posterioridad a la puesta en marcha del desarrollo inmobiliario, ya que sabido es que, actualmente, los interesados presentan proyectos para quedar justo por debajo de las exigencias de la ley. Debido a lo anterior, fue de la idea de establecer un mecanismo en que todos paguen, dejando una medida fija y objetiva.

La señora Ministra explicó que -en sesiones anteriores- se definió que la idea es que a una construcción, individualmente considerada, no se le atribuya la resolución de problemas estructurales del entorno, sino que, por medio de la mitigación directa, se inserte de manera armónica y sin menoscabar lo que ya existe.

El señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, agregó que la forma de asegurar el propósito será observando el escenario antes del emplazamiento de la nueva obra, exigiéndose así que el nivel se mantenga; ahora bien, el impacto se medirá a través de los flujos inducidos del proyecto, que serán calculados a partir de sus características, todo lo cual estará adecuadamente detallado en el reglamento.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, señaló que entiende que la frase “nivel semejante al existente” implica que la nueva construcción cause los menos efectos posibles.

El Honorable Senador señor Ossandón indicó que le resulta inquietante que ciertos aspectos relevantes de la normativa sean abordados en el reglamento y no en la ley. Luego, reiteró su parecer en cuanto a que, tal como se ha redactado el precepto, no habría suficientes garantías para que los titulares aporten antecedentes reales sobre sus proyectos, tal como ha venido sucediendo con el parámetro de los estacionamientos.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, solicitó al Ejecutivo comentar si existe o no el riesgo que advierte Su Señoría.

El señor Raúl Barrientos afirmó que, con la nueva normativa, no habrá una correlación como la del número de estacionamientos. Además, sostuvo que, sin perjuicio de que muchas obras no resultarán obligadas a mitigar directamente, todas se verán afectas al aporte indirecto, razón por la cual es necesario dar una mirada conjunta a esta materia.

El Honorable Senador señor Pérez Varela advirtió que, por un lado, el área de influencia se establece de manera objetiva, con lo que concuerda, y, por otro, el flujo se ha definido subjetivamente; debido a ello preguntó cómo se medirá la situación anterior al proyecto, para así poder determinar el aumento en cuestión.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, solicitó al Ejecutivo aclarar la forma en que el reglamento resolverá los puntos planteados.

El Honorable Senador señor Montes coincidió con la opinión del Senador señor Ossandón y consideró necesario fijar requisitos a los estudios que presenten los interesados, de modo de evitar un eventual acomodo a los intereses económicos, más allá de la realidad.

Por otra parte, señaló que, en el inciso tercero, le preocupa la excepción de intersecciones en la determinación del área de influencia -“calles sin salida, pasajes o calles peatonales”-, puesto que hubo un periodo en Chile en que todo el crecimiento se realizó sin apego a normas en esa materia, razón por la cual propuso posibilitar el análisis caso a caso.

En otro orden de consideraciones, agregó que, en su concepto, debiese ser incorporado el dinamismo temporal que pueda llevar consigo el desarrollo inmobiliario, ya que -eventualmente- el efecto sobre el entorno no será idéntico el primer año de funcionamiento que el quinto, por lo que el rigor del estudio es fundamental.

La señora Jeannette Tapia, respecto de la excepción en la determinación de la zona de influencia, explicó que no contabilizar los pasajes implica abarcar un mayor territorio, lo que es positivo para la dispersión del flujo y las mitigaciones que se programen en el sector.

La señora Ministra aclaró que a la hora de hacer los ajustes se optó por medir el flujo en base a tres parámetros: la actividad que se desarrollará en la nueva obra, el periodo de mayor intensidad y su ubicación, y no en relación con la magnitud física de ella. Por lo expresado, afirmó que el dinamismo de cada situación está implícito en el cálculo.

Asimismo, indicó que el estándar exigible a los estudios debiera estar incorporado expresamente en el reglamento.

El señor Raúl Barrientos añadió a lo anterior que, además, cada Región tendrá sus propias mediciones y que las tasas de generación/atracción de viajes reconocen la diversidad de escenarios que se presentan en Chile, lo que obligará a que cada zona tenga sus propios valores, en base a estadísticas desarrolladas por SECTRA.

El Honorable Senador señor Montes preguntó si los antecedentes que maneja ese organismo recogen la evolución que tendrá el flujo en el tiempo.

El señor Raúl Barrientos afirmó que, dados los datos con que ya se cuenta respecto a cada área, será posible esbozar las tasas generadas o inducidas por las obras nuevas que se concreten, y apuntó que el reglamento especificará los valores por Regiones, por lo que los interesados conocerán la información de antemano.

En cuanto a los estándares, manifestó que ya se han regulado las exigencias, por ejemplo, en el manual de señalización de tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que especifica cuándo se requiere la instalación de un semáforo, o un lomo de toro, etc., y en las recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana del MINVU. En ese contexto, señaló que el IMIV básico se entendería aprobado en la medida que cumpla las pautas mencionadas.

El Honorable Senador señor Montes preguntó si se ha establecido algún tipo de sanción para quienes adapten los informes a variables distintas a la realidad.

El señor Enrique Rajevic sostuvo que el MINVU está trabajando en una modificación legal con el objetivo de generar un registro de consultores habilitados para la realización de los informes, en que se establecerán también -entre otros- los requisitos de ingreso, sanciones y causas de salida, siendo la alteración de antecedentes una de ellas.

En otro orden de ideas, comentó que es absolutamente necesario que los estándares que midan el impacto que provocan las construcciones sean adaptables a los cambios que se van produciendo en las ciudades y, en ese sentido, la flexibilidad la otorga el reglamento.

La señora Gisèle Labarthe, Secretaria Ejecutiva de SECTRA, acotó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se esfuerza en un constante mejoramiento de sus normas y procedimientos, con la finalidad de lograr resultados óptimos en su desempeño.

El Honorable Senador señor Ossandón reiteró que no hay capacidad física para la revisión de los datos aportados por los interesados.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, solicitó al Ejecutivo que, tanto en el reglamento como en el sistema electrónico, se incorporen herramientas que eviten caer en las hipótesis negativas mencionadas por los señores Senadores.

El Honorable Senador señor Montes indicó que, en su concepto, se requiere algo más objetivo e insistió en su preocupación por la ausencia de referencias al dinamismo temporal que pueda tener el impacto de un proyecto, así, a modo de ejemplo, señaló que los centros comerciales tardan cuatro o cinco años en llegar a su máximo funcionamiento, por lo tanto, el efecto en el entorno no será el mismo en el primer año de puesta en marcha que en el quinto.

El señor Enrique Rajevic expresó que al establecerse -en el inciso segundo- que las mitigaciones deben propender a que el sistema de movilidad local mantenga, entre otras cosas, las características de la zona en que se inserta el proyecto, ya se recoge la idea del dinamismo del efecto que ocasione un desarrollo inmobiliario en particular.

El señor Raúl Barrientos sugirió agregar "y temporalidad", en el inciso quinto del precepto en análisis, luego de "periodo de mayor intensidad", para así recoger lo señalado por Su Señoría, **lo que contó con el acuerdo unánime de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Tuma y Walker, don Ignacio.**

Por otra parte, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** preguntó cómo se cuentan las intersecciones en las áreas rurales.

La señora Jeannette Tapia explicó que, fuera de los límites urbanos, podría darse el caso de que no llegue a haber ni siquiera una intersección que contabilizar para efectos de limitar el área de influencia.

Cabe destacar que, en su momento -y a propósito de la supresión del Capítulo sobre zonas de saturación vehicular-, se hizo presente la necesidad de modificar el inciso tercero de este precepto de manera de que, excepcionalmente, el área pueda extenderse hasta la duodécima intersección tratándose de dos o más proyectos cercanos en su localización que presenten un informe de mitigación conjunto, o de proyectos individuales que generen mil o más viajes en transporte privado o tres mil o más viajes totales por hora, al menos en un período del día.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, coincidieron con la pertinencia de la aludida enmienda.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge cabalmente los acuerdos esbozados en el debate.

Luego, **la señora Ministra** sostuvo que los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sugieren reemplazar la palabra "generen" por "induzcan", en el inciso tercero de este artículo, con el objeto de lograr un vocabulario más preciso, armónico y técnico en la norma.

En votación tal indicación, con la propuesta recién consignada, fue aprobada, con enmiendas formales, por la

unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación anterior, se dio por aprobada la indicación número 1, en lo referente a esta materia, con modificaciones.

En su oportunidad, se analizó **el artículo 170 propuesto por la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo,** cuyo texto es el siguiente:

"**Artículo 170.-** El titular del proyecto deberá presentar un Informe de Mitigación de Impacto Vial, en adelante, Informe de Mitigación, ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región en la que se emplace el proyecto. En caso que el proyecto comprenda más de una región, el Informe se presentará ante el Secretario Regional correspondiente a la región donde esté emplazado en forma mayoritaria. El Informe será elaborado por un profesional inscrito en el Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial.

El Informe de Mitigación se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología que determine el reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que deberá ser suscrito además por el Ministro de Vivienda y Urbanismo, distinguiéndose los requisitos y exigencias de los proyectos, dependiendo de sus características y del impacto que estos produzcan en el área de influencia, instando por la aplicación de los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización, particularmente en los informes de menor complejidad.

En el Informe de Mitigación se considerarán, como mínimo, los siguientes aspectos:

a) Las características del proyecto;

b) La definición del área de influencia del proyecto; y

c) Las medidas relacionadas con la gestión, operación e infraestructura del transporte público, privado y sus servicios conexos, que podrán plantearse como mitigaciones. Las mitigaciones propuestas en el Informe, en conjunto con las medidas consideradas en el plan de inversiones en transporte y espacio público y en el plan maestro establecidos en esta ley, deben permitir neutralizar los efectos negativos del proyecto sobre el sistema de transporte local dentro del área de influencia, manteniendo sus estándares de servicio en un nivel semejante.".

El Honorable Senador señor Pérez Varela indicó que mantiene su observación en el sentido de que las SEREMIS no están dotadas del personal suficiente para asumir la nueva demanda que conlleva este esquema. Así, advirtió que la letra c) del tercer inciso del precepto en discusión requiere un estudio muy acucioso por parte de aquellas Secretarías y que, al menos, en la Región del Biobío no existe la capacidad para resolver adecuadamente el tema. Por otro lado, a su entender, el silencio administrativo no es la solución, ya que finalmente lo que interesa es el impacto en la ciudad.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, se sumó a la inquietud de Su Señoría.

La señora Ministra declaró que comparte la preocupación expuesta y agregó que, en conjunto con los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, prepararon una propuesta en cuanto a los plazos para el proceso de evaluación de los informes de mitigación y sobre la gradualidad de implementación de esta normativa. En lo que atañe a esto último, explicó que la idea es ir año a año por Regiones, aumentando la dotación a través de la Ley de Presupuestos, por lo que se irán generando las capacidades necesarias en las Secretarías Regionales Ministeriales.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, concordó con la gradualidad como clave del éxito de la nueva normativa, pero señaló que en discusiones de otros proyectos, que también la exigen, el Ejecutivo ha mostrado simulaciones, por lo mismo solicitó a la Secretaria de Estado proyectar la medida de forma concreta para así poder evaluar.

El señor Raúl Barrientos, complementando lo expresado por la señora Ministra, remarcó que éste no es un sistema nuevo, ya que opera por medio de los EISTU hace 15 años en la Región Metropolitana, por lo que ya cuentan con experiencia en la operación, e indicó que hoy están las capacidades. Por otra parte, lo que se propone es una ventanilla única, es decir, no solo participa el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sino también el SERVIU, la Dirección de Vialidad, Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, las municipalidades, o sea todos los que tienen relación con el tema, por lo tanto, representa una carga compartida entre las diferentes instituciones. Reiteró que lo que se ha hecho es proponer un esquema, vía internet, que mejora lo que ya existe, simplificando puntos que han sido conflictivos y posibles de automatizar.

El Honorable Senador señor Montes sostuvo que la observación sobre incapacidad institucional es fundada, sin embargo entiende que hay dos elementos clave: la metodología de la ingeniería de transporte y la responsabilidad de quieres desarrollan los proyectos. Sobre lo último, estimó que debe haber una sanción asociada a las malas prácticas,

tanto por parte de los profesionales como de las inmobiliarias. Adicionalmente, en su opinión debe fortalecerse el equipo que evalúe los efectos de los proyectos, acorde al nuevo volumen de trabajo.

El Honorable Senador señor Pérez Varela apuntó que el argumento que ha dado el Ejecutivo es que están preparados institucionalmente porque ya se está haciendo algo similar; sin embargo, a su juicio, el procedimiento que hoy se ocupa solo afronta el 10% -o quizás el 12%- de los proyectos inmobiliarios que se ejecutan, por lo que la magnitud de demanda que se enfrentará es absolutamente distinta si se está pensando en que todo proyecto se someta al nuevo sistema. Además, observó que en el artículo 171 se establece una especie de consulta a las municipalidades, lo que podría aparecer como algo relativamente razonable, pero en la práctica, a su entender, no operará tal como se hace hoy.

Ahora bien, sobre la gradualidad opinó que, para que la normativa rija en cada Región, debería asociarse al cumplimiento de ciertas condiciones, de lo contrario se estaría aprobando “letra muerta”.

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó por lo que ocurrirá si la necesidad de mitigar es mayor a la que puede soportar el titular del proyecto inmobiliario, y advirtió que si no hay un ente coordinador se frenará a los de mediana envergadura, por lo mismo insistió en que el rol de las municipalidades es fundamental.

El Honorable Senador señor Montes estuvo de acuerdo con la observación de Su Señoría y apuntó que en el pasado los municipios tenían un rol mucho más marcado en la planificación territorial.

El señor Raúl Barrientos replicó que las cosas hoy funcionan, ya que los desarrollos inmobiliarios se hacen cargo de la infraestructura que requieren para entrar en operaciones, como fue el caso del centro comercial Costanera Center. Lo que haría el nuevo sistema es detectar cuáles son los impactos y las medidas de mitigación proporcionales a ellos. Hizo presente que habrá otras medidas, en el marco del plan de inversiones, que se financiarán con los aportes, lo que se complementará con las inversiones que siga haciendo el Estado de acuerdo a las políticas habituales.

Recapitulando, **la señora Ministra** advirtió que hay dos componentes que dicen relación con la responsabilidad del desarrollador del proyecto: la ejecución del informe de impacto vial y la elección del consultor. Por otro lado, aparece la institucionalidad pública, ello en combinación con los principios de celeridad y economía procesal. Estos últimos son los que dan origen al método automático planteado por los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Otro asunto relevante es la metodología de evaluación que se relaciona con la ventanilla única, y sobre ello señaló que la intención del Gobierno es lograr un equilibrio entre fortalecimiento de las

capacidades y gradualidad de la entrada en vigencia de la nueva normativa. Por lo anterior, se va a proponer que las Regiones vayan ingresando al sistema en años sucesivos, de la mano con una mayor dotación pública.

En el mismo orden de ideas, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** solicitó a la señora Ministra estudiar una proposición concreta respecto al último punto, para así poder visualizar la situación que se dará en el futuro.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó a los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre quién se hará cargo de los detalles cuando se ejecuten proyectos de magnitud menor a la de un centro comercial -emplazar un semáforo, por ejemplo- y recalcó que es precisamente ahí donde se necesita el rol articulador de las municipalidades, porque puede ser que esos desarrollos sean inviables si la medida de mitigación es muy onerosa. Finalmente, observó que en su experiencia como alcalde nunca tuvo la oportunidad de ver al SERVIU o a la SEREMI instalar un semáforo -fuera de un proyecto macro como el Transantiago-, ya que de ello se hace cargo permanentemente el ente comunal, a petición de los vecinos, cuando las calles ya colapsaron.

El Honorable Senador señor Montes subrayó que debemos dejar atrás ciertos matices culturales del país, como por ejemplo las prácticas “de reacción” en temas de diseño de las ciudades, y cambiarlas por políticas que se anticipen al caos, como ocurre en Malasia o Singapur. Sostuvo que es importante fortalecer los conceptos de planificación territorial, ya que se requiere un municipio con más facultades. Ahora bien, en lo que se refiere a la implementación, señaló compartir plenamente la inquietud del Senador señor Ossandón respecto a los microproyectos.

En el mismo sentido, **el Honorable Senador señor Pérez Varela** manifestó que la situación que han expresado previamente diversos Senadores ocurre en Regiones con la mayoría de las iniciativas, ya que ninguna alcanzará las magnitudes de los grandes proyectos de la Región Metropolitana. En ese orden de consideraciones, señaló que en las ciudades de Los Ángeles y Chillán toda necesidad es cubierta por la municipalidad, por lo que concluye que esta iniciativa se convertirá en “letra muerta” si no se da un papel más importante a los órganos comunales.

La señora Ministra compartió la preocupación por el rol municipal, y puntualizó que en el artículo 171 -de la indicación sustitutiva número 1- se establece que la resolución que sanciona el informe de mitigación se emite previa consulta a dicho organismo, quien debiese ser preponderante. Adicionalmente, respecto de las comunas fuera de las áreas metropolitanas, la alcaldía será fundamental en la definición y jerarquización del plan de inversiones en transporte y espacio público. Sin perjuicio de lo expuesto, se mostró llana a fortalecer el rol comunal si fuese necesario.

Pasando a otro asunto, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** consultó al Ejecutivo por el contenido del informe de mitigación de impacto vial, en relación a la observación planteada por la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios sobre la necesidad de que fuese determinado por ley. Connotó que su inquietud deriva de la redacción del inciso tercero del artículo 170 que propone el Gobierno en su indicación número 1, cuando señala que “En el Informe de Mitigación se considerarán, como mínimo, los siguientes aspectos:”, ya que se deja abierta la posibilidad de que el reglamento pueda establecer otros requisitos.

El asesor del MINVU, señor Enrique Rajevic, expresó que no se pretende incorporar nuevas exigencias vía reglamentaria, ya que se trata de derechos fundamentales como el de propiedad y libertad de empresa. Señaló que la expresión “como mínimo” apunta básicamente a aspectos procedimentales y a permitir a los expertos ir reaccionando frente a la aplicación práctica de la normativa, razón por la cual es tan importante la gradualidad. Advirtió que de contener la ley todos los aspectos del informe no se admitiría la posibilidad de evolucionar, suprimiendo o agregando variables más eficientes, de ser necesario.

El Honorable Senador señor Tuma añadió que “como mínimo” implica que se podría exigir algo más, por lo que, a su juicio, debe eliminarse dicha expresión, determinando, al mismo tiempo, qué otros aspectos debe considerar el informe de mitigación. Finalizó remarcando que la redacción, tal como está, conlleva a otorgar un mandato demasiado amplio al reglamento.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, también concordó con eliminar la frase en discusión y, a mayor abundamiento, agregó que debe ser la ley la que establezca los requisitos, y el reglamento los procedimientos y metodología.

La señora Paola Tapia, asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, expresó que su entidad está dispuesta a analizar qué otros requisitos se pudiesen incorporar en el texto legal.

Pasando a otro ámbito, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** solicitó al Ejecutivo aclarar la oración final del primer inciso del artículo 170 de la indicación sustitutiva número 1, que dispone que “El informe será elaborado por un profesional inscrito en el Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial”, en circunstancias de que, anteriormente, se mencionó que también podía ser ejecutado por el proyectista de la obra.

Los representantes del Gobierno se comprometieron a estudiar una propuesta al respecto y presentarla a la

Comisión, cuyos miembros manifestaron su voluntad de incorporar la redacción adecuada, de ser necesario.

Luego, **los Honorables Senadores señores Montes, Tuma y Walker, don Ignacio,** en lo sustantivo, manifestaron la conveniencia de acoger el artículo en análisis, eliminando del encabezado del inciso tercero la expresión “, como mínimo,”, planteamiento respecto del cual **los Honorables Senadores señores Ossandón y Pérez Varela** anunciaron su abstención.

Luego, la Comisión reconsideró este precepto, a la luz de una propuesta de ajuste del Ejecutivo, que contempla el siguiente texto para la norma en discusión, que pasaría a ser artículo 171:

“**Artículo 171.-** Todos los proyectos que generen crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán registrar la información que el reglamento determine en el sistema electrónico especificado en el artículo 170. A través de este sistema, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones indicará, en una primera etapa, si el titular debe elaborar un Informe de Mitigación de Impacto Vial, en adelante, Informe de Mitigación. En caso positivo, éste se presentará y tramitará, a través del mismo sistema, ante la autoridad que corresponda conforme al inciso siguiente.

El Informe de Mitigación se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología que determine el reglamento expedido por decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministro de Vivienda y Urbanismo, aplicando los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización. Atendiendo a las características y el impacto que pueda producir el proyecto en el área de influencia, dicho reglamento:

a) Establecerá categorías diferenciadas de informes, en función de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto;

b) Determinará en qué categorías los informes podrán ser confeccionados por los proyectistas y deberán ser presentados, a través del sistema electrónico, ante la unidad municipal encargada de la función de tránsito y transporte públicos, en adelante, Dirección de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, y en cuáles deberán ser presentados, a través del mismo sistema, ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones y elaborados por un consultor inscrito en el Registro que, para estos efectos, llevará la Subsecretaría de Transportes;

c) Definirá los proyectos que no requerirán elaborar informes de mitigación por no producir alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local; y

d) Detallará el contenido del Informe de Mitigación del proyecto, que deberá incluir sus características y área de influencia y la justificación de las medidas de mitigación propuestas, representadas gráficamente, todo ello de conformidad a la metodología definida por el reglamento.

Las medidas propuestas en el informe, en conjunto con la ejecución de las consideradas en el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y en el plan maestro, si este último existiere, deberán mitigar los efectos del proyecto sobre el sistema de movilidad dentro del área de influencia para que sus estándares de servicio tengan un nivel semejante al existente, de acuerdo a las características de la zona en que se inserta. El proyecto no podrá recepcionarse si no se han materializado las obras del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y del plan maestro, cuando éste exista, cuya ejecución hubiere previsto el Informe.”.

El señor Enrique Rajevic precisó que los ajustes plasman la existencia de distintas categorías de informe de mitigación de impacto vial; así, algunos proyectos estarán exentos de aquél y otros deberán presentarlo ante la dirección de tránsito respectiva o ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones. Además, expresamente se introduce la obligación de ejecutar las obras de mitigación previo a la recepción del proyecto en sí.

El Honorable Senador señor Ossandón señaló que el espacio público también contiene infraestructura, como postes, cables subterráneos, canales de aguas lluvias, arte urbano, etc., todo lo cual debería ser analizado al momento de estudiar los efectos de una construcción y no solo ocuparse del impacto sobre la movilidad.

El señor Raúl Barrientos expresó que bajo la vigencia de esta nueva normativa los proyectos no se podrán materializar si no se han incluido los cambios necesarios en la infraestructura que Su Señoría mencionó, tal como ocurre en la actualidad. A ese respecto, comentó que una cosa es la aprobación del informe -que solo identifica las medidas a realizar- y otra es la recepción de la mitigación en concreto, ya que previo a esto último debe confeccionarse la ingeniería de detalle, ejecutarse la misma y ser recepcionada por el organismo que corresponda -SERVIU, DOM, etc.-.

El Honorable Senador señor Tuma preguntó si el propietario de la red privada podría oponer objeciones.

El señor Raúl Barrientos contestó que esa materia también está normada y las empresas de servicios no se podrían resistir.

El Honorable Senador señor Ossandón añadió que debe considerarse las eventualidades que conlleven las mitigaciones que se exijan a los proyectos, ya que podría ocurrir que por hacerse cargo de las modificaciones en la infraestructura y la ejecución de las mitigaciones la construcción principal se torne económicamente inviable, o que surjan más requerimientos, como la expropiación a otros privados.

La señora Ministra acotó que el asunto sobre alteraciones en la infraestructura urbana ya se encuentra regulado en los instrumentos de planificación territorial y en las normas de suministro de servicios, sin perjuicio de lo cual no descartó incluir alguna referencia explícita en esta iniciativa; en cuanto al mismo punto, observó que, en ocasiones, las empresas de servicios tardan demasiado en realizar las adecuaciones y no existen herramientas legales que permitan determinarles un plazo perentorio.

Asimismo, mencionó que los mecanismos con que se cuente para realizar las intervenciones en el espacio público -como pasarelas, ensanche de vías, etc.- serán los mismos utilizados actualmente, como la expropiación, por ejemplo.

El Honorable Senador señor Tuma señaló que le preocupan los inconvenientes que puedan surgir a raíz de las mitigaciones, sobre todo respecto de la tardanza de las empresas de servicios, por lo que estimó relevante intentar una solución en este proyecto de ley.

La señora Ministra advirtió que se trata de una materia más general que debe ser abordada en conjunto con los Ministerios de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, ya que tiene diferentes aristas.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Tuma** preguntó sobre lo que ocurriría si, una vez determinadas las mitigaciones a realizar por una construcción, la municipalidad o algún órgano gubernamental decide intervenir la misma zona con el objeto de solucionar un problema de saturación de la infraestructura urbana.

El señor Raúl Barrientos señaló que efectivamente hay casos en que coinciden obras de infraestructura mayor con un proyecto particular y lo que debería suceder es que las medidas sean compatibles entre sí, sin perder de vista que el particular debe mitigar, exclusivamente, el impacto que genere.

La señora Ministra agregó que es aquí donde se articulan los dos tipos de mitigación de forma virtuosa, ya que las obras a desarrollar por el sector público estarán en el plan de inversiones, y la construcción nueva, vía aporte indirecto, contribuirá al financiamiento de aquéllas.

El Honorable Senador señor Ossandón insistió en que esta iniciativa de ley pretende solucionar el déficit histórico, con lo que no concuerda. Por otra parte, apuntó que le inquieta que cosas importantes se normen por medio del reglamento.

Adicionalmente, comentó que, tratándose de zonas saturadas, la única forma de mitigar el impacto será a través de obras de infraestructura mayor.

El Honorable Senador señor Tuma señaló que, en su concepto, el reglamento sirve para contemplar la casuística que no puede abordar la ley.

Asimismo, le pareció razonable la explicación del representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en cuanto a la complementación de proyectos, pero consultó qué sucederá si, luego de aprobarse el IMIV de un interesado, se decide implementar una obra mayor, y sugirió resolverlo explícitamente en la ley, precaviendo interpretaciones erróneas.

El Honorable Senador señor Montes concordó con la idea de confeccionar un plan maestro por ser fundamental para lograr las ciudades que queremos.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consideró positivo que en el inciso segundo se esté determinando el contenido del reglamento y sus parámetros.

En otro orden de ideas, **Su Señoría** propuso eliminar la expresión “, en una primera etapa,” del inciso primero del artículo en análisis, **con lo que concordaron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Tuma** y los representantes del Gobierno.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Tuma y Walker, don Ignacio, estuvieron contestes en la pertinencia de acoger el precepto en examen, con la enmienda recién descrita.

Cabe destacar que, en su momento -y a propósito de la supresión del Capítulo sobre zonas de saturación vehicular-, se hizo

presente la necesidad de intercalar una nueva letra b) en el inciso segundo de este artículo, a fin de señalar que el reglamento fijará las condiciones para que dos o más proyectos que sean cercanos en su localización puedan realizar un informe de mitigación conjunto, a propuesta de los interesados o de la autoridad respectiva. Además, cabría eliminar -del inciso final- las referencias al plan maestro.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, coincidieron con la pertinencia de la aludida enmienda.

Asimismo, y a fin de consignar en el texto que el reglamento pueda determinar distintos plazos, dependiendo de las categorías de los informes de mitigación de impacto vial, el Ejecutivo sugirió contemplar, en la letra a) del inciso segundo, que se podrá fundadamente reducir los plazos máximos establecidos en el artículo 172 para una o todas las categorías, cuestión que respaldaron **los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.**

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis**, que, en lo relativo a este tema, recoge en plenitud los acuerdos esbozados en el debate.

Sometida a votación dicha indicación, fue aprobada, con enmiendas formales, con los votos favorables de los Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación anterior, se dio por aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

En su oportunidad, se consideró **el artículo 171 de la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo,** cuyo texto es el siguiente:

“Artículo 171.- El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones tendrá un plazo máximo de cuarenta y cinco días para aprobar, observar o rechazar el Informe de Mitigación dictando la Resolución correspondiente, previa consulta a las municipalidades y a los demás organismos competentes. En caso que el Informe sea observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, respecto del cual el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones deberá pronunciarse en un plazo máximo de treinta días. La resolución que apruebe el Informe de Mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación

aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar.

El procedimiento de evaluación del Informe de Mitigación y de los actos administrativos que se origen en él, podrán expresarse a través de medios electrónicos, conforme a las normas de la ley N° 19.799, sobre Documentos Electrónicos, Firma Electrónica y Servicios de Certificación de dicha Firma; y sus reglamentos.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación será requisito previo para el otorgamiento de los permisos de urbanización o edificación. Dicha resolución tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación y deberá ser revisada si el proyecto respectivo experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de cinco años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se solicita la recepción, o si habiendo sido solicitada esta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo Informe de Mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.”.

En este ámbito, recae **la indicación número 83,** del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, que regula la misma materia, pero de forma más sintética, precisando que la resolución del SEREMI en la que apruebe, observe o rechace el informe de mitigación deberá ser fundada.

Respecto al artículo 171 de la indicación sustitutiva número 1, **el señor Raúl Barrientos,** atendido lo expresado por diversos Senadores, sugirió modificar los plazos de revisión del informe de mitigación, de la siguiente manera: primero, distinguiendo entre informe básico, menor y mayor; y, luego, estableciendo que el plazo para aprobar, observar o rechazar del SEREMI sería de 30, 40 y 45 días, respectivamente; para que el interesado corrija los reparos, de 20, 25 y 30 días, y, por último, el lapso para la sanción final, sería de 20, 25 y 30 días, según corresponda.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó al referido asesor si el primer término contemplado -para aprobar, observar o rechazar el informe, previa consulta a las municipalidades y a los demás organismos competentes- es suficiente en la práctica.

El referido asesor informó que actualmente, para los EISTU, el ciclo completo es de 150 días, el cual se respeta, pero hay casos de mayor complejidad en que el interesado solicita congelarlo. Cuando los estudios se rechazan o se observan comienza otro proceso completo, ya que

deben volver a ingresarse. Para concluir, hizo presente que hoy no existe la primera revisión automática que se viene proponiendo, en que el proyecto pueda ser rechazado de antemano y volver a introducir los datos del mismo al día siguiente.

La señora Gisele Labarthe, Secretaria Ejecutiva de Sectra, acotó que, comparativamente con los EISTU, el área de influencia se está reduciendo en la nueva normativa.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó al Ejecutivo sobre las alternativas que tendría aquel a quien se le rechace el informe de mitigación por parte de un funcionario, a lo que **el señor Raúl Barrientos** respondió que no es una única persona la que rechaza sino que la ventanilla única, es decir, el sistema. Además, de ser definitivamente rechazado, se podrá apelar, al igual que en el sistema de evaluación de impacto ambiental.

Con posterioridad, **la asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia,** señaló que, a raíz de la inquietud expresada por los señores Senadores en cuanto a las capacidades reales para asumir las nuevas responsabilidades institucionales que implicará esta normativa, tomó contacto con diversas Secretarías Regionales Ministeriales del ramo, las que hicieron ver que sería conveniente mantener los plazos establecidos en el artículo 171 -de la indicación sustitutiva número 1- tal como están y no distinguir entre tipos de informes de mitigación, como se propuso en la sesión anterior.

Asimismo, respecto a las implicancias de la no resolución administrativa dentro de los términos legales, las mismas Secretarías Regionales advirtieron que sería más apropiado aplicar el silencio negativo y no el positivo. Comentó un oficio del año 2013 en que la SEREMI Metropolitana habría aplicado dicha medida, dándole la certeza jurídica al interesado para habilitarlo a entablar los recursos correspondientes o presentar un nuevo EISTU. Planteó que el riesgo del silencio positivo es aprobar proyectos sin los fundamentos técnicos necesarios para ser acogidos a la luz de los objetivos de la nueva normativa.

El Honorable Senador señor Tuma connotó que, anteriormente, le pareció razonable la reducción de plazos; con todo, dados los argumentos recién consignados, ello sería incoherente con la inquietud respecto a la eventual incapacidad institucional. Enseguida, consultó por lo que ocurriría si el titular del proyecto cumple con la corrección del informe antes de enterarse el término legal de que dispone, y si el plazo de la ventanilla única comenzaría a computarse a partir de la referida actuación o desde que expiraran los 30 días, a lo que la **señora Ministra** contestó que correspondería contarlo desde la presentación del interesado.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, reiteró su preocupación en cuanto a que, una vez presentado el informe de mitigación, el SEREMI cuente solo con 45 días para aprobar, observar o rechazar, más todavía si ello es previa consulta a los municipios y demás organismos competentes.

La señora Paola Tapia señaló que el plazo que hoy rige a los EISTU es de 60 días y que se cumple en el 40% ó 50% de los casos. En ese sentido, sostuvo que el SEREMI Metropolitano planteó la posibilidad de sopesar la idea de una "prórroga fundada", por una sola vez, en situaciones más complejas. Añadió que le parece razonable que el término quede fijado en 45 días, aun cuando el actual -de 60- cuesta respetarlo.

Ahora bien, hizo la prevención de que rigiendo la nueva normativa gran parte de la demanda será absorbida por el sistema computacional, por lo que se ahorraría tiempo de forma importante en el envío de documentos y antecedentes de un organismo a otro. Sin perjuicio de ello, valoró el hecho de que se esté pensando en incrementar la dotación de las SEREMIS en la medida de la gradualidad en que esta ley entre en vigencia.

El Honorable Senador señor Pérez Varela reconoció el realismo y la franqueza de la representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; luego, advirtió que los problemas se generarán por la mayor demanda de proyectos de mediana y menor envergadura, pues el volumen de los mayores, probablemente, seguirá siendo el mismo. Sostuvo que en la Región del Biobío no hay capacidad para enfrentar la actual demanda, por lo que considera más apropiado establecer, derechamente, un plazo de 60 días.

El Honorable Senador señor Tuma adhirió a la posibilidad de la "prórroga fundada" para casos más complejos, sin embargo, consideró que se estaría legislando, sin distinguir, para dichos proyectos y para los más simples, muchos de los cuales quedarán exentos del informe y las medidas de mitigación, por lo que no le parece razonable determinar los mismos plazos para la universalidad de ellos. En base a lo anterior, sugirió formular un sistema diferenciador.

El señor Raúl Barrientos señaló que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha adquirido experiencia en materia de EISTU en el transcurso de los últimos 15 años; a su vez, indicó que hoy funciona todo de forma manual, es decir, el consultor presenta ocho copias del estudio a la SEREMI y ésta lo distribuye entre los distintos organismos para su revisión, luego de ello, se reúnen a analizar, etc.; remarcó que el sistema automatizado permitirá un gran ahorro de tiempo, en que ya no existirá una entrega física de documentos, sino que todo será vía internet. A la vez, reconoció que hay casos mucho más complejos que otros y que le parece

plausible que, en forma excepcional, exista la posibilidad de la “prórroga fundada” antes mencionada.

Por otro lado, connotó que los plazos que se disponen en la normativa son los máximos y que, tal vez, en el futuro se puedan ajustar vía reglamentaria si es que en la entrada en vigencia progresiva se aprecia que los proyectos más sencillos se pueden evaluar de modo más ágil.

La señora Paola Tapia, acogiendo una de las observaciones expuestas por los gremios con anterioridad, sobre el rechazo del informe de mitigación, estimó pertinente proponer una nueva redacción que contenga, explícitamente, la remisión a los recursos de reposición y jerárquico que contempla la ley N° 19.880, que establece las bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.

Seguidamente, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** manifestó su inquietud por las implicancias ya indicadas respecto del artículo en discusión y, asimismo, preguntó a qué se refiere cuando prescribe que deberá consultarse a “los demás organismos competentes” y quién los definirá.

En respuesta, **el señor Raúl Barrientos** explicó que aquéllos son los que tienen las atribuciones respecto a un proyecto determinado, por ejemplo, si se habla de una obra que tendrá acceso a una vía concesionada participará el Ministerio de Obras Públicas, Coordinación de Concesiones del mismo Ministerio, la municipalidad competente y la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones; si el desarrollo inmobiliario se ubica en una vialidad SERVIU o MINVU, tendrán que participar dichos organismos, la Unidad Operativa de Control de Tránsito si hay semáforos involucrados, etc. Por lo anterior, la competencia tendrá que ver con la localización y los efectos operacionales y físicos de cada construcción.

En ese mismo sentido, **el Honorable Senador señor Pérez Varela,** con el objeto de ilustrar el caos que podría generar la participación de tantas instituciones, dio un ejemplo actual de la Región del Biobío, cual es el Cruce Antuco, que es un proyecto del Ministerio de Vivienda y Urbanismo compuesto por un paso nivel que ha tenido problemas de toda índole; últimamente, se readecuó la obra, pero requiere de una aprobación de la Dirección de Vialidad que ha tardado ya cuatro meses, a lo menos.

Luego, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** consultó al Ejecutivo qué debe entenderse por “proyecto de mayor complejidad”, a lo que **el referido asesor** contestó que la variable para definir la categoría de los desarrollos inmobiliarios es la cantidad de viajes que generan; entre mayor flujo producen más complejos serán, lo cual debe

correlacionarse, a su vez, con la localización del mismo. Concluyó acotando que esta materia estará normada dentro del reglamento, así como también la metodología a aplicar.

Ante tal respuesta, **Su Señoría** remarcó que debe haber algún tipo de precisión en la ley, por lo que sugirió la siguiente redacción: "tratándose de un proyecto de mayor complejidad, el SEREMI podrá, por resolución fundada, prorrogar el plazo, por una sola vez, hasta por 60 días". Al mismo tiempo, solicitó al Gobierno plantear un texto que contenga, también, las alternativas que tendrá aquel cuyo informe de mitigación haya sido rechazado.

La señora Paola Tapia recordó que, respecto a la última hipótesis, propuso hacer una remisión expresa a los recursos de reposición y jerárquico ya indicados.

Finalmente, **el Honorable Senador señor Tuma** expresó que el interesado también podría requerir un mayor plazo cuando se viera obligado a subsanar las observaciones que realice el SEREMI, por ejemplo, si su respuesta dependiese de un tercero como la Dirección de Vialidad, por lo que opinó que es necesario evaluar tal posibilidad.

Prosiguiendo con el debate, y con el ánimo de abordar las inquietudes planteadas con anterioridad por los señores Senadores, el Ejecutivo presentó la siguiente alternativa de redacción para el artículo 171 -de la indicación sustitutiva número 1-:

"Artículo 171.- El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones tendrá un plazo máximo de sesenta días para aprobar, observar o rechazar el Informe de Mitigación dictando la Resolución correspondiente, previa consulta a las municipalidades y a los demás organismos competentes, los cuales deberán remitir sus respuestas en un plazo máximo de 30 días contados desde el envío del respectivo informe. Vencido este plazo, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, podrá prescindir de la opinión de los organismos consultados.

En caso que el Informe sea observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, debiendo el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones pronunciarse en un plazo máximo de treinta días, previa repetición de la consulta que exige el inciso anterior. En este caso, los organismos tendrán un plazo máximo de 15 días hábiles para pronunciarse, vencido el cual el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones podrá prescindir de sus opiniones. El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, de oficio o a petición del interesado, en este último caso cuando el plazo sea establecido en su favor, podrá prorrogar fundadamente, los plazos señalados en el inciso anterior, por

igual periodo y sólo una vez, siempre que la complejidad del informe lo justifique.

Vencidos los plazos o las prórrogas sin que hubiere pronunciamiento por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, el Informe de Mitigación se entenderá rechazado.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar. En contra de la resolución que apruebe o rechace el Informe de Mitigación, se podrá deducir recurso de reposición y jerárquico de conformidad a lo establecido en la ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de la Administración del Estado.

El procedimiento de evaluación del Informe de Mitigación y de los actos administrativos que se originen en él, podrán expresarse a través de medios electrónicos, conforme a las normas de la ley N° 19.799, sobre Documentos Electrónicos, Firma Electrónica y Servicios de Certificación de dicha Firma; y sus reglamentos.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación será requisito previo para el otorgamiento de los permisos de urbanización o edificación. Dicha resolución tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación y deberá ser revisada si el proyecto respectivo experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de cinco años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se solicita la recepción, o si habiendo sido solicitada esta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo Informe de Mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.”.

El Honorable Senador señor Tuma recordó que el debate que se produjo en la sesión anterior tuvo que ver con la capacidad estatal para hacer frente a la revisión de los informes de los interesados, y observó que le resulta contradictorio el hecho de que ahora se proponga que la presentación se entienda rechazada si es que aquella institucionalidad no se pronuncia; en esa dirección, advirtió que se paralizará el proceso de construcción en general. Por ello, consideró que el silencio administrativo debe entenderse en sentido positivo, en favor del que ha cumplido, y no del que no lo ha hecho.

Enseguida, **el Honorable Senador señor Pérez Varela** aludió a uno de los argumentos dados por los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre la efectividad de la nueva normativa, cual es que actualmente este tipo de evaluaciones ya se utiliza para los EISTU, sin embargo, comentó que se aplica en una medida mucho menor a la que implicará esta ley.

Concretamente, en cuanto a la ampliación de los plazos de la nueva propuesta del Gobierno, consideró que se trata de una clara muestra de que los términos establecidos en la indicación sustitutiva no daban cuenta de la realidad. Adicionalmente, consignó que, a su juicio, el mero aumento de los mismos no será suficiente para hacerse cargo de la nueva demanda, sobre todo si se agrega el silencio administrativo negativo, por ello concordó con el Senador señor Tuma en el sentido de que el efecto de éste debiese ser positivo, viéndolo como el único modo de exigir diligencia por parte de los organismos públicos.

En la misma dirección, subrayó que la resolución del SEREMI debe contar con una serie de elementos que requieren una adecuada capacidad técnica y operativa, lo cual es una razón más para opinar que la redacción propuesta no resuelve el problema de fondo.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó al Ejecutivo ante quién se debe recurrir cuando el informe de mitigación es rechazado, y, por otra parte, cómo se soluciona la situación de que las mitigaciones sean mayores a la capacidad financiera del inversionista.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, agregó que, en general, el tema de los plazos le parece mejor abordado en la nueva proposición del Ejecutivo. Luego, se refirió a la facultad del SEREMI de prescindir de la opinión de los otros organismos consultados -lo que se establece en los incisos primero y segundo de la redacción que se viene proponiendo-, y manifestó su inquietud sobre el eventual exceso que dicha medida implicaría, y se representó la situación en que el Secretario Regional excluya los informes de otros por estar en desacuerdo con el proyecto en evaluación y las medidas que propone.

En otro ámbito, consideró que el silencio administrativo debe operar en favor del peticionario, en consecuencia, debiese tener un efecto positivo. También sostuvo que los recursos de reposición y jerárquico deberían operar solo cuando se rechace el informe y no cuando se apruebe.

Finalmente, planteó que la redacción del inciso quinto propuesto debiera consignarse en términos imperativos, esto es, que el procedimiento de evaluación del informe de mitigación y de los actos

administrativos que se originen en él “deban” expresarse a través de medios electrónicos.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Pérez Varela** preguntó al Ejecutivo quién es el legitimado activo de los recursos de reposición y jerárquico, pues si es solo el titular del proyecto no tendría sentido considerarlos para el caso en que el informe de mitigación sea aprobado.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que quien conozca los recursos debe ser un organismo técnico y no cualquier ente.

Ante las inquietudes consignadas, **la señora Paola Tapia** explicó que las SEREMIS -consultadas con anterioridad- opinaron que el plazo para evaluar el informe de mitigación debía ser de 60 días, y de 30 para revisar las correcciones del interesado. Recordó que hoy la ventanilla única recibe el EISTU de un proyecto determinado y lo distribuye a todos los organismos que resulten competentes -municipios, MINVU, etc.-, y si, vencido el plazo, dichas instituciones no han evacuado su opinión al respecto, el SEREMI igualmente emite su pronunciamiento, para efectos de evitar la dilación.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, apuntó que concuerda con la intención de dar agilidad al proceso y que, en razón de ello, el SEREMI pueda prescindir de aquellas respuestas que no recibió dentro del término legal, sin embargo, consideró que debe establecerse de modo claro en la ley, ya que en los términos en que se ha presentado da pie para una interpretación diversa. Es así como propuso evaluar la posibilidad de agregar, después de “vencido este plazo,”, la expresión “y de no haberse evacuado dichos informes,”.

Luego, **la referida asesora** reiteró la necesidad de dar un efecto negativo al silencio administrativo, básicamente acogiendo lo establecido en la ley N° 19.880, es decir, las reglas generales del derecho público. Explicó que la idea de consagrarlo en la ley -hoy no lo está- es otorgar claridad a los peticionarios en el sentido de tener certeza jurídica en cuanto a que si transcurrido el plazo no reciben una resolución podrán interponer los recursos de reposición y jerárquico.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó a la señora Paola Tapia cómo es que el silencio administrativo negativo puede jugar en favor del peticionario, ya que si la institucionalidad no responde dentro de plazo no es responsabilidad del particular. Enfatizó en que, de hecho, se convertiría en un incentivo perverso en combinación con la probable incapacidad estatal de respuesta. Por lo anterior, inquirió sobre la factibilidad de entender aprobado el informe en casos como el

que se discute, a lo que **la asesora** contestó que el silencio positivo es una posibilidad, pero que los impactos del mismo deben tenerse presentes.

Su Señoría insistió en que la verdadera certeza para el interesado es que se le responda dentro de plazo, pero consideró inapropiado e ilógico que, vencido el término legal, se entienda rechazado su informe.

El Honorable Senador señor Pérez Varela se refirió a los plazos y dijo que los que se podrían prorrogar, fundadamente y por una sola vez, serían el de 60 días y el de 30, en favor del SEREMI, y el del interesado de 30 -para presentar el informe corregido-; de lo anterior, concluyó que es infundado, además, dar al silencio administrativo el efecto negativo, ya que serían en total 240 días de tramitación.

En cuanto a los recursos, **la asesora** explicó que se dejó abierta la posibilidad de recurrir en contra de una resolución aprobatoria en razón de que ésta podría ser parcial, es decir, favorable, pero con algún tipo de condición.

Enseguida, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** preguntó sobre la procedencia de aprobar parcialmente el informe de mitigación, a lo que **la señora Paola Tapia** contestó que podía ser así.

Luego, **el señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones,** aclaró que cuando se habla de aprobación parcial se piensa en la facultad del titular del proyecto de solicitar su desarrollo por etapas y presentar también un informe en el mismo sentido, por lo que cada una de las fases tendrá determinadas mitigaciones, y así ser acogido por el SEREMI.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consideró que lo explicado no corresponde a una aprobación parcial, sino más bien a una gradualidad en la ejecución de las medidas.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó cómo es que se conjugarán los proyectos inmobiliarios de ejecución prolongada con los cinco años de vigencia del informe de mitigación una vez aprobado, y mencionó la situación de Ciudad del Sol, cuyo desarrollo se llevaría a cabo en 15 años; por lo anterior, preguntó concretamente si existe la posibilidad, bajo esta nueva normativa, de aprobar un proyecto como el que indicó.

El señor Barrientos expresó que esta legislación contempla el desarrollo por etapas hasta un horizonte de cinco años, por lo que los casos como el que se ejemplificó requerirán de nuevos informes.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo manifestó que el Ejecutivo ha asumido las aprensiones consignadas por la Comisión para efectos de generar un equilibrio entre las capacidades institucionales -que existen y las que se deben incorporar- y el bien superior que se quiere cautelar, cual es la calidad de vida en las ciudades. Destacó que, en ese sentido, la primera aproximación fue hacer un rediseño del procedimiento de los EISTU para lograr agilidad, sencillez y transparencia. Sin embargo, se hizo ver que había una colisión con la nueva carga de proyectos que entrará al sistema y en ese contexto se ha trabajado en otras dos líneas: uno) la gradualidad de la entrada en vigencia en conjunto con el fortalecimiento de los equipos técnicos de las SEREMIS en las Regiones en las que esto se vaya implementando, y dos) ampliar los plazos para la evaluación de los informes de mitigación.

Afirmó que, a su juicio, aún se puede mejorar el planteamiento del Gobierno en concordancia con las observaciones que se han presentado, y las compartió en términos de esclarecer cuándo el Secretario Regional puede prescindir de las opiniones de otros organismos, los recursos que proceden y replantear los efectos del silencio administrativo.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, propuso la siguiente redacción para el final del inciso primero y para la parte pertinente del inciso segundo: “Vencido este plazo, si no se hubieren evacuado los informes anteriores, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones podrá pronunciarse sobre la solicitud respectiva.”.

En el inciso tercero, Su Señoría sugirió considerar la posibilidad de que vencidos los plazos, o sus prórrogas, sin que hubiere pronunciamiento por parte del SEREMI, el informe de mitigación se entienda aprobado, en razón de los principios de certeza y predictibilidad que deben ser cautelados.

Por otra parte, en lo que se refiere a los recursos de reposición y jerárquico, y luego de las explicaciones consignadas, consideró positivo que operen tanto para el rechazo como para la aprobación del informe de mitigación.

Finalmente, en relación con el quinto inciso, reiteró que la ley debiese establecer, en términos imperativos, que tanto el procedimiento de evaluación de los informes como las resoluciones que se dicten deban expresarse a través de medios electrónicos.

El Honorable Senador señor Pérez Varela propuso solicitar a los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la confección de una especie de cronograma de todo el

proceso de evaluación del informe de mitigación en conjunto con los plazos establecidos para la obtención del permiso de edificación.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, estuvo de acuerdo con Su Señoría y, además, instó a dichos representantes a confeccionar una nueva redacción del artículo 171, que recoja las inquietudes que se han planteado, coincidiendo los demás miembros de la Comisión en la pertinencia de este requerimiento.

A continuación, se analizó **el artículo 172 propuesto por la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo,** cuyo texto es el siguiente:

“Artículo 172.- Las Direcciones de Obras Municipales no podrán cursar la recepción del proyecto sin que previamente se acredite la ejecución conforme a las medidas contenidas en la resolución que aprueba el Informe de Mitigación. En caso que esta última haya considerado etapas con mitigaciones parciales, la recepción de cada etapa requerirá de la ejecución conforme de sus respectivas mitigaciones.

No obstante, la Dirección de Obras deberá autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva mediante un certificado de mitigación local garantizada, siempre que la resolución que aprueba el Informe de Mitigación lo hubiere admitido y previa rendición de las garantías que caucionen el costo total de las medidas de mitigación pendientes.

Las garantías caucionarán la correcta ejecución de las medidas de mitigación dentro del o los años siguientes a su emisión, sin que su materialización pueda exceder de los cinco años a que se refiere el inciso tercero del artículo 171, y podrán consistir, indistintamente, en una boleta bancaria o una póliza de seguro, debiendo cubrir el costo total de las medidas de mitigación de que se trate y un período de vigencia que exceda en seis meses al plazo para su ejecución. Las instituciones bancarias o aseguradoras que hubieren emitido el respectivo documento de garantía pagarán los valores garantizados con el solo mérito del certificado que otorgue el Director de Obras Municipales señalando que las medidas no se ejecutaron dentro de este plazo, debiendo dichos valores destinarse a la ejecución de las medidas de mitigación garantizadas.”.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Ossandón** consultó al Gobierno de qué forma se van a calcular los cambios de servicios, ya que los presupuestos de las empresas del ramo tienen un vencimiento de 30 días, aproximadamente; por lo tanto, puede darse el caso de que la garantía que se hubiere ofrecido, y entregado, no alcance para cubrir los cambios de servicios por su encarecimiento en el tiempo.

Sobre el mismo asunto, **el Honorable Senador señor Montes** aclaró que debe tenerse en cuenta que la normativa legal pertinente ha sido modificada y hoy el responsable del cambio es la empresa que presta el servicio, es decir, se trasladó la responsabilidad. Ahora bien, en lo que se refiere a las garantías en sí, manifestó su inquietud por su costo y el retardo de las municipalidades para retornarlas una vez que los proyectos han cumplido con la obligación que se ha garantizado, ya que parece no existir un estímulo para que dichos organismos las devuelvan. Por lo anterior, preguntó a los representantes del MINVU si existe alguna herramienta que permita obligar a los municipios a restituir los documentos una vez ejecutadas las medidas de mitigación.

En otro ámbito, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** inquirió sobre quién debe acreditar ante la dirección de obras municipales la ejecución de las medidas de mitigación.

El señor Raúl Barrientos explicó que va a depender de la medida de mitigación en sí, ya que cada una de ellas dará origen a un proyecto específico; por ejemplo, si se trata de un semáforo, el particular deberá contratar de acuerdo al reglamento de la Unidad Operativa de Control de Tránsito; posteriormente, ésta lo recibe y otorgará un certificado acreditando la recepción de la obra.

La señora Jeannette Tapia, asesora del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, agregó que el interesado debe acreditar a la municipalidad el cumplimiento de la medida, con el certificado que le otorgue el organismo del ramo.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, sugirió, entonces, incorporar expresamente en el inciso primero del artículo en cuestión que debe ser el interesado quien acredite el cumplimiento de las medidas de mitigación contenidas en la resolución que aprueba el informe.

El Honorable Senador señor Pérez Varela connotó que el tema es muy delicado, ya que podría ocurrir que las direcciones de obras municipales adopten una actitud pasiva, considerando, además, que esto debe relacionarse con el último inciso del artículo anteriormente analizado, que dispone que si pasados cinco años desde la notificación de la resolución que aprueba el informe de mitigación sin que se hubiese solicitado la recepción o ésta se hubiere rechazado, el interesado deberá presentar uno nuevo, transformándose, eventualmente, en un obstáculo burocrático muy serio.

A ese respecto, **el señor Enrique Rajevic, asesor del Ministerio de Vivienda y Urbanismo,** advirtió que basta con que el interesado solicite la referida recepción para no encontrarse en la obligación de volver a presentar el informe.

Asimismo, **la señora Ministra del ramo** expresó que se podría reglamentar de mejor forma lo concerniente a las garantías y sugirió trabajar en una nueva propuesta para que ello funcione, tanto para resguardar la ejecución de las obras de mitigación, como para asegurar la devolución de aquéllas en el momento que corresponda y sin dilaciones.

El Honorable Senador señor Montes sostuvo que, a su juicio, es conveniente normar detalladamente la acreditación de las medidas de mitigación en un reglamento.

En el mismo sentido, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** solicitó agregar un inciso final que disponga expresamente que la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones reglamentará los aspectos contenidos en este artículo.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó al Ejecutivo sobre la situación en que el SEREMI considere pertinente una determinada obra de mitigación -un semáforo, por ejemplo- y que, luego, otro organismo estime que no se justifica.

Sobre ese punto, **el señor Barrientos** aclaró que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones emitió una nueva actualización del Manual de Señalización de Tránsito, donde se agregaron las razones que justifican un semáforo, por lo que el asunto estaría zanjado, cubriendo los criterios de volúmenes de vehículos, peatones, accidentes, etc.; adicionalmente, contiene una especificación del modo de construirlos y programarlos.

Por otra parte, **el Honorable Senador señor Montes** sugirió, en virtud de una observación presentada por la Asociación de Centros Comerciales, que los plazos de las garantías se ajusten a los máximos establecidos de vigencia del informe de mitigación.

El Honorable Senador señor Tuma apuntó, en ese mismo sentido, que el lapso de cinco años contenido en el inciso tercero del artículo en comento corresponde a un término máximo y que debe concordar con la ejecución de la medida de mitigación.

En consecuencia, el Ejecutivo se comprometió a estudiar una nueva redacción para el precepto en análisis.

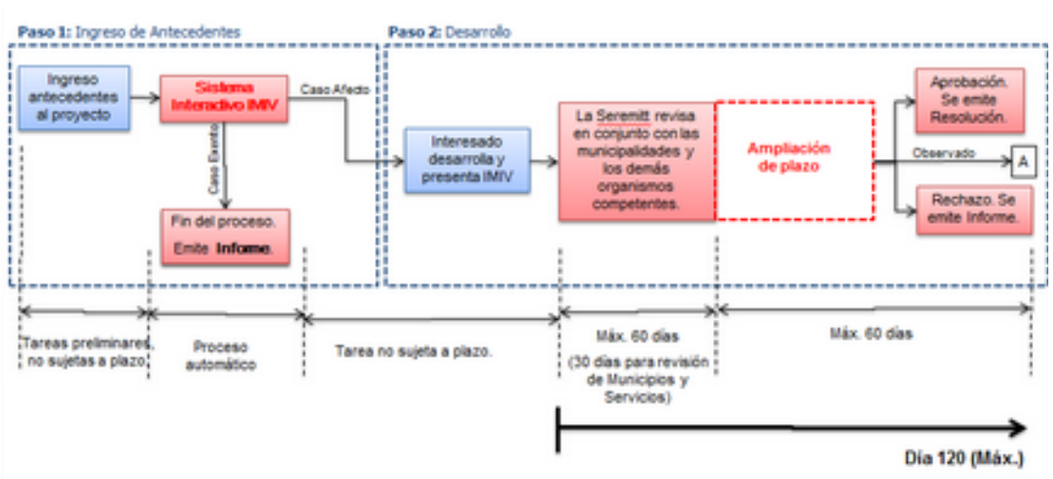
Con posterioridad, continuó el debate en torno a los artículos 171 y 172 de la indicación sustitutiva número 1, considerándose ambas normas dentro de un mismo contexto.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Pérez Varela** comentó que en las direcciones de obras de Los Ángeles y Chillán le señalaron que la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones no tendría capacidad para evaluar en terreno el Estudio Vial Básico de los proyectos y que, en la práctica, son los funcionarios municipales los que se trasladan a Concepción para intentar resolverlos en conjunto.

La señora Ministra advirtió que la gradualidad en la implementación de esta iniciativa es relevante en cuanto a las mitigaciones directas, por lo mismo, ella se ha dejado para el final de la discusión con el objeto de abordarla con una visión acabada respecto del plazo necesario para la entrada en vigencia, contemplando las capacidades institucionales necesarias para llevarla a cabo. Igualmente, connotó que el Ejecutivo comparte la preocupación del Senador señor Pérez Varela en términos del tiempo, recursos y procedimiento.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, resaltó que existe una gran inquietud sobre las capacidades, por lo que propuso seguir avanzando en el texto, en el entendido de que lo relativo a ello se resolverá al terminar el análisis pormenorizado, con lo que coincidieron **los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Pérez Varela.**

El señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a raíz de las inquietudes planteadas, presentó un cronograma explicativo sobre la nueva alternativa de redacción -que se consigna más adelante-, respecto de los artículos 171 y 172.



Señaló que el proceso se inicia con el ingreso de los antecedentes del proyecto de arquitectura -como metros cuadrados, tipo de actividad, etc.- directamente en un sistema interactivo -vía página web-; luego, este último, a partir de aquellos datos, predeterminará automáticamente el flujo vehícular que generará la obra. De acuerdo a esa estimación, el modelo arrojará si corresponde o no, al interesado, presentar un informe de mitigación

de impacto vial -pudiendo ser básico, menor o mayor, dependiendo de la magnitud de circulación esperada-, emitiéndose inmediatamente una comunicación que así lo declare. Explicó que el reglamento normará qué casos estarán exentos de dicho informe y sus características.

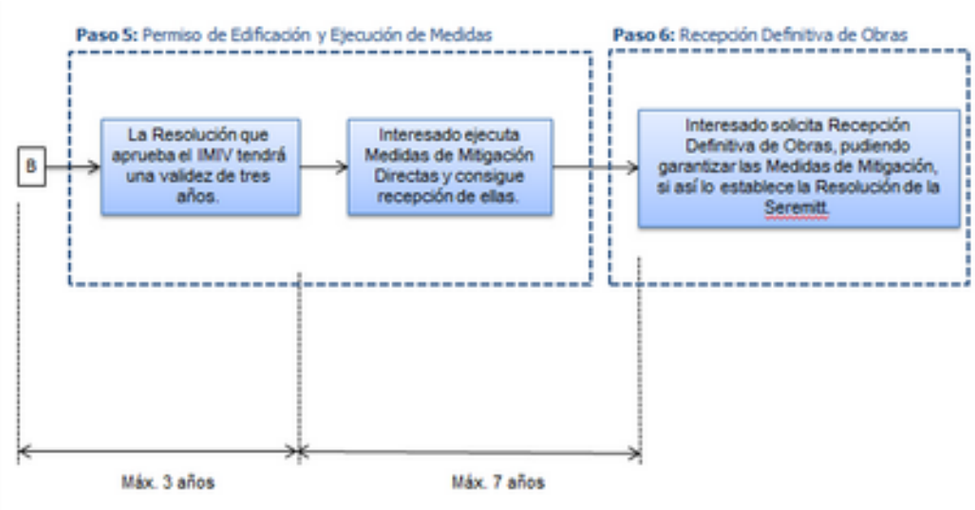
Sostuvo que la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones actuará como “ventanilla única”, a efectos de recepcionar -mediante la plataforma indicada-, conducir y analizar las solicitudes.

Apuntó que el resultado puede ser: aprobar, observar -cuando existen temas no resueltos en forma clara- o rechazar el informe -si no se cumplen las exigencias básicas que se establezcan-.

Una vez reingresado un informe anteriormente observado, la SEREMI solo podrá aprobarlo o rechazarlo. En la primera hipótesis, se emitirá una resolución con las características del proyecto y las medidas de mitigación aprobadas, entre otras menciones.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó en cuanto a si dicho organismo tuviese nuevas observaciones -en esta etapa- correspondería rechazar, a lo que **el señor Raúl Barrientos** contestó afirmativamente.

Posteriormente, **el referido asesor** expresó que se contempla un máximo de tres años para solicitar el permiso de edificación o de urbanización, puesto que para ello la aprobación del informe -por parte de la SEREMI- no es lo único que se requiere. Una vez conseguido el aludido permiso, el titular del proyecto cuenta con siete años para ejecutar las medidas de mitigación establecidas en la resolución.



Argumentó que los diez años totales de validez del IMIV se explican para los desarrollos de mayor envergadura, pero en los más pequeños se entiende que las obras se ejecutarán en un lapso menor.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó con qué plazo cuenta la dirección de obras municipales para otorgar el permiso de construcción, una vez solicitado.

La señora Jeannette Tapia respondió que, de acuerdo al artículo 118 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el plazo es de 30 días.

La señora Ministra advirtió que durante el último tiempo se ha producido una polémica sobre la validez de los tres años de los permisos, porque podrían cambiar demasiado las circunstancias del entorno de los proyectos. Sin embargo, indicó que a lo que alude el representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es que la resolución que aprueba el informe de mitigación tiene una validez de tres años.

El Honorable Senador señor Montes consideró que dicho plazo es mucho tiempo, por lo que coincidió con lo primeramente expresado por la señora Ministra.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, opinó que, con el objeto de no dar pie a interpretaciones equívocas, el precepto debiera decir expresamente que la resolución que aprueba el informe de mitigación tendrá una validez de tres años.

El Honorable Senador señor Ossandón reflexionó que, eventualmente, tres años es muy poco como para que un gran proyecto solicite el permiso de edificación o urbanización.

Luego, **el señor Raúl Barrientos** dio a conocer la nueva propuesta de redacción del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para los artículos 171 y 172, que es del siguiente tenor:

"Artículo 171.- El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones tendrá un plazo máximo de sesenta días para aprobar, observar o rechazar el Informe de Mitigación mediante Resolución fundada, previa consulta a las municipalidades y a los demás organismos competentes, los cuales deberán remitir sus respuestas en un plazo máximo de 30 días contados desde el envío del respectivo informe. Vencido este plazo sin que se hayan evacuado dichas respuestas el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones podrá pronunciarse directamente sobre la solicitud.

En caso que el Informe sea observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, debiendo el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones pronunciarse en un plazo máximo de treinta días, previa repetición de la consulta que exige el inciso anterior. En este caso los organismos tendrán un plazo máximo de 15 días para pronunciarse, contados desde el envío del respectivo informe corregido. Vencido este plazo, si no se hubieran evacuado dichas respuestas, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, podrá pronunciarse directamente sobre la solicitud.

El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, de oficio o a petición del interesado, en este último caso cuando el plazo sea establecido en su favor, podrá prorrogar fundadamente, los plazos señalados en el inciso anterior, por igual periodo y sólo una vez, siempre que la complejidad del informe lo justifique.

Vencidos los plazos o las prórrogas sin que hubiere pronunciamiento por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, el Informe de Mitigación se entenderá aprobado.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar. En contra de la resolución que apruebe o rechace el Informe de Mitigación, se podrá deducir recurso de reposición y jerárquico de conformidad a lo establecido en la ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de la Administración del Estado.

El procedimiento de evaluación del Informe de Mitigación y de los actos administrativos que se originen en él, deberán

expresarse a través de medios electrónicos, conforme a las normas de la ley N°19.799, sobre Documentos Electrónicos, Firma Electrónica y Servicios de Certificación de dicha Firma; y sus reglamentos.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación será requisito previo para el otorgamiento de los permisos de urbanización o edificación. Dicha resolución tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación y deberá ser revisada si el proyecto respectivo experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se solicita la recepción, o si habiendo sido solicitada esta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo Informe de Mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.

Artículo 172.- Las Direcciones de Obras Municipales no podrán cursar la recepción del proyecto sin que previamente se acredite, por parte del interesado, la ejecución conforme a las medidas contenidas en la resolución que aprueba el Informe de Mitigación. En caso que esta última haya considerado etapas con mitigaciones parciales, la recepción de cada etapa requerirá de la ejecución conforme de sus respectivas mitigaciones.

No obstante, la Dirección de Obras deberá autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva mediante un certificado de mitigación local garantizada, siempre que la resolución que aprueba el Informe de Mitigación hubiere admitido la ejecución en etapas con mitigaciones parciales y previa rendición de las garantías que caucionen el costo total de las medidas de mitigación pendientes, cuyo cálculo se ajustará a lo que establezcan la Ordenanza General de esta Ley y los organismos respectivos.

Las garantías caucionarán la correcta ejecución de las medidas de mitigación dentro del o los años siguientes a su emisión, sin que su materialización pueda exceder de los diez años a que se refiere el inciso tercero del artículo 171, y podrán consistir, indistintamente, en una boleta bancaria o una póliza de seguro, debiendo cubrir el costo total de las medidas de mitigación de que se trate y un período de vigencia que exceda en seis meses al plazo para su ejecución. Las instituciones bancarias o aseguradoras que hubieren emitido el respectivo documento de garantía pagarán los valores garantizados con el solo mérito del certificado que otorgue el Director de Obras Municipales señalando que las medidas no se ejecutaron dentro de este plazo, debiendo dichos valores destinarse a la ejecución de las medidas de mitigación garantizadas en la forma y plazos que establezca la Ordenanza General de esta Ley.”.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, a raíz de la relevancia de la materia, sugirió escuchar opiniones expertas sobre este punto, por lo que la Comisión acordó invitar a diversos directores de obras municipales y al presidente de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios.

A su vez, Su Señoría advirtió que no le parece adecuado establecer -en el inciso segundo del artículo 172 propuesto- que las direcciones de obras “deban” autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva.

En cuanto al mismo punto, **la señora Ministra** observó que lo correcto sería que tales funcionarios “puedan” autorizar dichas operaciones cuando se dé la hipótesis descrita por la norma.

La señora Jeannette Tapia explicó que uno de los planteamientos que formuló la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, en su momento, fue que cuando exista garantía el director de obras respectivo esté obligado a otorgar la autorización, ya que habría ocurrido que ciertos funcionarios no la dan por razones de diversa naturaleza. Hizo hincapié en que para que sea factible esta venia es necesario que la posibilidad haya sido consignada en la resolución que dio el visto bueno al informe de mitigación.

Explicó que las “ventas o adjudicaciones” se asimilan a la denominada “venta en blanco o en verde”.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, en vista de lo señalado, apuntó que más adecuado sería decir que el director de obras “autorizará” ventas y adjudicaciones.

El Honorable Senador señor Montes preguntó cuál es el horizonte temporal que se debe analizar para elaborar los informes de mitigación de impacto vial, ya que le parece que debiese ser superior a diez años.

El señor Raúl Barrientos contestó que el horizonte de predicción no debería superar los diez años; aun así, los proyectos más pequeños estarían en condiciones de ejecutar las obras de mitigación en un lapso menor, y afirmó que en el reglamento se tendrá que distinguir entre proyectos de mayor y menor envergadura.

El Honorable Senador señor Montes estimó que la propuesta de los artículos contiene mucha materia reglamentaria, lo que rigidiza la práctica y no permite ir ajustándose a la realidad, sin previa modificación de la ley.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** estuvo de acuerdo con Su Señoría, sin embargo, afirmó que el rango legal del procedimiento es importante para la certeza de los inversionistas.

En una ocasión posterior, y en relación con la propuesta de redacción de los artículos 171 y 172 presentada por el Ejecutivo -precedentemente descrita-, expuso sus observaciones **el director de obras municipales de Casablanca, señor Yuri Rodríguez,** y señaló que de la iniciativa legal se desprende que el bien público a proteger es la continuidad operacional del sistema de transporte y su capacidad de carga; por lo tanto, la evaluación del impacto de los proyectos debe incluir a todos sin excepción -por densidad, valor de inmueble o titularidad del dominio, etc.-. El principio debiese ser que la universalidad de las obras aporte.

Abogó por reglas claras para llevar a cabo la estimación de los efectos de una construcción, lo que redunda en un plan regulador comunal (PRC) actualizado -que parece no estar previsto-. Afirmó que lo óptimo es que dicho instrumento se ponga al día cada cuatro años; sin embargo, mencionó que en la Región de Valparaíso 22 de los 34 están obsoletos y los planes intercomunales cubren solo cuatro de las siete áreas metropolitanas de Chile.

Advirtió que la renovación del PRC obliga a ejecutar un estudio de capacidad vial y dentro de él precisarse el déficit histórico -del que no debería hacerse cargo la nueva obra- y el estándar de servicio actual de las vías. Conjuntamente, consideró necesario estrenar el plan comunal de inversiones en infraestructura, con obras valorizadas, estrategia de financiamiento y modelo de gestión.

A partir de lo comentado, subrayó que el liderazgo en el crecimiento debe ser reasumido por el Estado, generando la oferta a partir de sus inversiones y orientando al privado en el interés común, con imágenes claras de lo que se quiere.

En cuanto a los elementos técnicos que definen el informe de mitigación de impacto vial y sus medidas paliativas, sugirió que solo sean enunciados en la ley -como valores de protección-, para ser desarrollados con detalles en el reglamento. Además, no coincidió con la determinación del área de influencia a través del número de intersecciones.

Así, aconsejó que el informe aluda al estudio de capacidad vial, déficit histórico -fijado oficialmente por la municipalidad-, estándar de servicio actual de las vías, plan comunal de inversiones en infraestructura necesaria, medidas de mitigación, etc.

Por otra parte, anotó que la resolución que aprueba debe perder vigencia si cambian las condiciones de base que sirvieron para dar el visto bueno. Asimismo, hizo ver que hace años se presentó un proyecto de ley para que el permiso de edificación caduque al cambiar el plan regulador, idea con la que concuerda.

A su turno, **la directora de obras municipales de Puente Alto, señora Constanza Dyvinetz,** aclaró que, actualmente, los proyectos que requieren EISTU son los residenciales con 250 o más estacionamientos, los no residenciales con 150 o más estacionamientos, locales escolares con 721 o más alumnos, y los terminales de servicio de locomoción colectiva urbana; por su parte, a los que se exige urbanización -distinto que una medida de mitigación- son los de loteo, las copropiedades inmobiliarias afectas a utilidad pública, y la división de un predio afecto a utilidad pública.

Afirmó que una cosa son las medidas de mitigación ideales y otra las reales; las primeras apuntan a la conectividad del proyecto con su entorno, pero habitualmente no llegan a concretarse en razón de que se exige al privado que enlace su obra con una vía o un puente, para lo cual debe afectar predios de terceros; entonces, en la práctica, solo se ejecutan las reales, es decir, señalética, pintura, vallas peatonales, semáforos y su correspondiente sintonía, etc.

Ahora bien, respecto del último texto de los artículos 171 y 172, propuesto por el Ejecutivo, hizo las siguientes observaciones y solicitudes:

- Que se indique en forma expresa que los plazos se computan en días hábiles;

- Que el lapso que tienen las “municipalidades y demás organismos competentes”, para dar su parecer respecto del informe, se cuente desde el recibo del mismo y no desde su envío;

- Que se precise cuáles son los plazos prorrogables, puesto que el texto no es concordante con el cronograma explicativo proporcionado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

- Que no se disponga el silencio positivo, ya que por el solo incumplimiento de los plazos por parte de la administración se entenderían aprobados proyectos, eventualmente insuficientes, como ocurre en la ley de antenas, respecto de la cual no se cumple con distanciamientos básicos, alteran a terceros, etc.;

- Informó que no todas las municipalidades cuentan con medios electrónicos para dar cumplimiento a la obligación del inciso sexto del artículo 171, por lo que sugirió cambiar “deberán” por “podrán”;

- Que en la Ordenanza General se modifiquen todos los preceptos que hagan referencia a los EISTU, incorporando los informes de mitigación de impacto vial (IMIV);

- Que un requisito importante para solicitar el permiso de edificación sea contar con todos los informes correspondientes aprobados, como de urbanización, ambiental, etc.;

- Hizo presente una serie de inquietudes en cuanto a la vigencia del informe de mitigaciones -una vez visado-, tales como: quién deberá revisar si han transcurrido los tres años desde su visto bueno y bajo qué circunstancias; quién determinará la suficiencia de las medidas si el proyecto presenta variaciones, y propuso que la revisión sea realizada por la dirección de obras, mediante fiscalizaciones, o cuando se hagan nuevas solicitudes de permisos, en conjunto con la dirección de tránsito y transporte público y con aprobación de la SEREMI;

- Que la vigencia de diez años funciona muy bien para mega proyectos, pero para los de menor envergadura es demasiado tiempo y el entorno variaría mucho, por lo que planteó hacer la diferencia de la validez, conforme a la magnitud del proyecto.

Por otra parte, aclaró que la ley vigente permite caucionar las obras de urbanización solo para efectos de traspasar el dominio de los terrenos. Además, si un proyecto no se ha recepcionado, el director de obras no podrá autorizar “ventas y adjudicaciones”.

Asimismo, sostuvo que, por un lado, es el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones quien acepta las garantías, pero la responsabilidad recae en el director de obras -infringiéndose la autonomía municipal-; y, por otro, los valores habitualmente se incrementan entre 30% y 50%, en virtud de los costos asociados a su ejecución por parte del municipio -licitación, administración y alzas de precios, inconvenientes en terreno, mecánicas de suelo imprecisas e imponderables varios-.

Igualmente, advirtió que no se ha normado en estos artículos el cálculo del valor a garantizar, por lo tanto, correspondería a un presupuesto elaborado por el titular, a partir de un proyecto aprobado por el organismo competente -dependiendo de la medida en particular-, el que no sería factible de visar sin que exista permiso del director de obras municipales. Por ello, comentó que es necesario tener en consideración el flujograma de permisos.

Estimó que al no establecerse un plazo cierto para la ejecución de las medidas de mitigación y, al mismo tiempo, contemplarse la posibilidad de garantizarlas, se corre el riesgo de determinarlas duplicadamente, al presentarse nuevos proyectos.

Indicó que la principal razón por la que los interesados caucionan es por el largo trámite de recepción de las obras de pavimentación por parte del SERVIU.

En otro orden de ideas, señaló que considerar que una zona presenta una severa congestión recién cuando la velocidad promedio en su interior sea inferior a los 15 kilómetros por hora es insostenible y puso como ejemplo el colapso que se produce en el eje vial Av. La Florida-Camilo Henríquez, en que, actualmente, es de 26 km/hora.

Finalmente, sugirió que el modelamiento de las medidas sea materia del reglamento y no de la ley; que se regule el radio de influencia de acuerdo a la envergadura de cada proyecto y no solo apuntando a aspectos de transportes, y que se atienda a un plan maestro de mitigaciones por cada comuna.

Enseguida, **el presidente de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, señor Cristián Hartwig,** expresó que su rubro coincide con la necesidad de aportar al espacio urbano, en la medida que se respete la universalidad, proporcionalidad y predictibilidad.

Observó que, respecto de las mitigaciones indirectas, habría problemas, porque implica hacerse cargo de los déficits históricos de la ciudad, lo cual, a su juicio, no correspondería. Así pues, propuso eliminar dicho concepto mientras no exista un “gobierno para la ciudad” en quien delegar la administración de los aportes destinados al espacio público.

En cuanto a las directas, si bien concuerda con que todos los proyectos deban aportar, cree que no se justifica que la unanimidad deba realizar un informe de mitigaciones, pues el impacto individual de desarrollos de tamaño menor no es relevante, sino que lo significativo es su impacto conjunto, que solo puede ser dimensionado por la entidad pública encargada de la administración del territorio correspondiente, en este caso el municipio.

Asimismo, planteó la alternativa de definir un umbral de proyectos “mayores” y “menores”, donde solo los primeros realicen el informe, y, para los segundos, establecer una fórmula de cálculo para su aporte -tomando en cuenta la carga de ocupación y cantidad de estacionamientos- que se materialice mediante un pago al municipio, en conjunto con el permiso de edificación.

Acotó que el proyecto de ley no cumpliría con el principio de predictibilidad, pues no consagra un mecanismo que permita conocer -a priori- el monto de los aportes totales asociados a un determinado proyecto inmobiliario. Las mitigaciones directas quedan supeditadas a lo que resuelva el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones.

Adicionalmente, sostuvo que el tope máximo de 44% del avalúo fiscal del terreno, en zonas saturadas, para las mitigaciones indirectas, es excesivo y estimó que bajo ese parámetro el impacto en el precio de ventas sería de hasta 9%.

Puso de relieve que esta normativa, al ser coetánea con el cambio en el tratamiento del IVA y de los créditos hipotecarios, resulta ser un gran golpe para los ciudadanos que necesitan comprar una vivienda, ya que son costos que la industria inmobiliaria no podría absorber, por sus estrechos márgenes de ganancia. Expuso que su propuesta en este ámbito es definir un aporte único -sin diferenciar entre directo e indirecto- y determinar un máximo para ambas mitigaciones. Para proyectos de densificación, el tope de dicho aporte debiera ser del 10% del avalúo fiscal del terreno, generando así un impacto aproximado de 2% en el precio de venta de las viviendas.

Concluyó diciendo que es importante analizar el tema de la gradualidad, por los distintos factores que confluyen a encarecer las viviendas; por lo mismo, a su juicio, la aplicación debe ser a partir del 2017, considerando un escalonamiento temporal -de no más del 50% por año, o 25% anual en cuatro años, dependiendo del monto total del aporte- y territorial -primero en algunas Regiones y después en otras-.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, fue de la idea de dejar un lapso prudente para que los representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el MINVU, analicen las observaciones presentadas por los invitados.

La señora Ministra agradeció los alcances y sugerencias, porque recogen la importancia del desarrollo de las ciudades y la responsabilidad que a todos envuelve, particularmente al sector inmobiliario, de lograr un espacio amable y armónico. A su vez, consideró que se ha reafirmado la necesidad de reflejar los principios inspiradores a lo largo de toda la normativa.

Señaló que algunas observaciones apuntaron a precisar cuál es la línea de base del estado de la infraestructura de una comuna y qué es lo que se pretende abordar por medio del plan regional o comunal de inversiones.

Resaltó que también se habló respecto de si es la ley la que debe detallar, o bien el reglamento, aprensión con la que ha coincidido la discusión al interior de la Comisión; así pues, los directores de obras fueron de la idea de no rigidizar esta normativa. Por otra parte, juzgó importante clarificar los fundamentos del informe de mitigación.

Igualmente, acotó que hubo un conjunto de reflexiones -especialmente de la directora de obras municipales de Puente Alto- relativas a la coherencia de los tiempos del procedimiento, de las atribuciones de las distintas instancias, etc., y que, en el ámbito inmobiliario, cobró relevancia la gradualidad asociada a la implementación de esta legislación.

Expresó que queda pendiente lo atingente a planes maestros de ciudades pluricomunales, ya que, en esos casos, los espacios públicos no respetan los límites comunales.

Hizo hincapié en que, al cerrar el capítulo de las mitigaciones directas, sería conveniente volver a revisar lo postergado.

El señor Raúl Barrientos manifestó que es preciso replantearse el procedimiento a la luz del análisis desarrollado.

Luego, aclaró ciertos puntos, apoyándose en el cronograma -presentado con anterioridad-, y explicó que se ha tomado la decisión de separar las mitigaciones a partir de la experiencia de los EISTU; así, las directas -que versan sobre la puesta en marcha de la edificación- son imposibles de anticipar, ya que no se sabe cuáles serán las eventualidades de cada proyecto antes de conocer sus características. Sin perjuicio de ello, el proyectista, en el marco del sistema interactivo en que debe ingresar los antecedentes generales de la iniciativa, podrá saber si estará o no obligado a desarrollar el informe y de qué tipo será. El básico necesitaría ser revisado solo por el municipio en cuanto al cumplimiento de la normativa; el medio y mayor, en cambio, requieren un análisis superior de parte de la ventanilla única, por medio de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones.

Indicó que, en este proceso, algunas variables estarán previamente definidas en el reglamento -como la estimación de flujo, área de influencia, etc.-, por lo que disminuirán los puntos a discutir en relación a los EISTU. Afirmó que, de esta manera, se está ganando en flexibilidad.

Sostuvo que los plazos que se han consignado en la última propuesta de redacción -y en el cronograma- son los máximos contemplados para proyectos complejos.

La señora Constanza Dyvinetz opinó que, tal como está la nomenclatura, la redacción dejaría fuera a los proyectos de equipamiento, como por ejemplo el mall de Castro.

El señor Pablo Contrucci, representante del MINVU, contestó que en las medidas de mitigación indirecta se abarca la ocupación, pero admitió que es necesario mejorar el texto para que no haya lugar a interpretaciones equívocas.

El señor Raúl Barrientos, dilucidando otra observación planteada, recalcó que una vez transcurridos los tres años desde la notificación de la resolución que aprueba el informe, sin que el interesado haya solicitado el permiso de edificación, si deseare perseverar en su proyecto tendrá que volverlo a ingresar al sistema.

El señor Yuri Rodríguez connotó que con la vigencia de tres años de la resolución que aprueba el informe de mitigación se cuida la certeza jurídica, pero no se garantiza el bienestar de la ciudadanía, sobre todo en territorios muy dinámicos; por lo mismo, recomendó que las municipalidades mantengan actualizado el estado del déficit histórico y de las vías necesarias.

El director ejecutivo de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, señor Vicente Domínguez, apuntó que lo normal es que todo lo que acompaña al permiso de edificación sea concordante con él.

El señor Raúl Barrientos complementó diciendo que las mitigaciones directas apuntan a resolver las necesidades inmediatas, por lo que, entre más se extienda el plazo para materializarlas, más habrá variado el entorno del proyecto.

La señora Constanza Dyvinetz hizo ver que debe cuidarse el no caer en un círculo vicioso de plazos, sin llegar a aminorar el efecto de la obra.

La señora Ministra indicó que se han agregado elementos no considerados hasta ahora, que son: la participación municipal -de las direcciones de obra y de tránsito-; la gran cantidad de proyectos que resultarán exentos del informe o que solo se verificará su cumplimiento normativo -en el caso de los básicos-; aclaró que no se pretende restar atribuciones al municipio con la creación de la ventanilla única, sino generar una opinión colegiada respecto a una obra en particular.

El director de obras municipales de La Reina, señor Carlos Lineros, agregó que las obras de mitigación relativas a tránsito nacen de la dirección del ramo y que los directores de obras dependen de su visto bueno para recepcionarlas.

La señora Ministra añadió que es complejo equilibrar la certeza jurídica con los cambios que se van produciendo en la ciudad, ya que hay cosas que no se pueden predecir -como la aceleración del dinamismo de una comuna en particular-. Además, planteó que el tema de fondo es la legislación, la normativa y la institucionalidad con que se cuenta en materia de planificación urbana. Aseguró que el Consejo de Desarrollo Urbano está abocado a generar una propuesta consensuada, pero es evidente que los instrumentos de planificación territorial deberían otorgar los marcos de certeza en este asunto.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó si la distinción entre mitigaciones directas e indirectas se justifica.

La Secretaria de Estado respondió que lo que se intenta es ajustar ambas; las directas apuntan a la fluidez del entorno más próximo y las indirectas al plan de inversiones en infraestructura. Acotó que es importante tener presente que esta normativa no será paralela a los EISTU.

El director de obras municipales de La Florida, señor Agustín Pérez, resaltó que 122 comunas -de un total de 345- tienen menos de 12 mil habitantes y solamente 22 desarrollan el territorio, es decir, llevan los indicadores de las obras, entonces solo a ellas sería aplicable el presente proyecto de ley; por lo tanto, aconsejó implementar las competencias necesarias a nivel nacional y resolver las diferencias territoriales -ciudades versus localidades- por medio de un reglamento. Aludió a comunas como Huara -en la Región de Tarapacá-, Palena -en la Región de Los Lagos-, etc., que no tendrían ocho cuadras para determinar el área de influencia.

La señora Constanza Dyvinetz comentó que en una conferencia en la Escuela de Economía y Ciencia Política de Londres, un ex alcalde de esa ciudad habría indicado que en Inglaterra primero se ejecutan las conexiones y obras relativas al transporte para luego desarrollar proyectos inmobiliarios. Reiteró su solicitud de no dar la posibilidad de garantizar las medidas de mitigación, ya que los privados se desligan de la responsabilidad una vez que caucionan.

El Honorable Senador señor Ossandón consideró muy importante que los representantes de ambos Ministerios -de Vivienda y Urbanismo, y de Transportes y Telecomunicaciones- se reúnan con los directores de obras para revisar este proyecto de ley. Aseveró que, en su concepto, no existe la institucionalidad necesaria para llevar a la práctica esta normativa, y, por otra parte, que estaría presente la intención de traspasar a los proyectos nuevos los déficits históricos de las comunas.

El Honorable Senador señor Tuma estimó que es vital que exista coordinación entre las entidades, de forma tal de recuperar al

Estado como planificador de la ciudad. Coincidió, además, con que el Gobierno debiese recoger la idea de fortalecer las atribuciones comunales.

El Honorable Senador señor Montes concordó con la señora Ministra en términos de que en muchos aspectos se estaría llegando al límite de la discusión, ya que ésta se ha tornado en una cuestión conceptual.

Hizo presente que, a medida que más se analiza el texto de la iniciativa, mayores inquietudes le surgen, en razón de que es muy distinto examinarlo desde un emprendimiento en particular que mirarlo desde la ciudad misma. Sostuvo que el sistema de decisiones no es el adecuado, porque todo se intenta congelar por medio de leyes, que homogenizan escenarios muy distintos. Por lo tanto, se debe determinar una forma de interpretar a la ciudad y desde ahí analizar las edificaciones, con capacidad de construir respuestas diversas.

Por último, manifestó que, si bien es cierto existe el déficit histórico -como el puente que nunca se ejecutó, pero sí se garantizó, sobre el Canal San Carlos, en Puente Alto-, también se da el superávit de infraestructura, en que los inmobiliarios no asumen ninguna obligación con la ciudad, porque estaría todo hecho.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, coincidió con que no están las capacidades y se deben generar si es que realmente se pretende contribuir a desarrollar la ciudad.

Con posterioridad, y en el marco de la materia en tratamiento, **la alcaldesa de Santiago, señora Carolina Tohá,** comentó que el proyecto de ley en análisis genera una gran expectativa por la posibilidad de resolver serios problemas que se dan en la conformación de la ciudad. En ese contexto, advirtió que existen varias preocupaciones que dar a conocer a la Comisión, a partir de la experiencia de la expansión inmobiliaria de los últimos años.

Así, hizo saber que la densificación ha producido el aumento de hogares -de 70 mil a 140 mil- entre los años 2000 y 2015, llegando más de 100 mil habitantes a residir a su comuna, lo que trajo consigo muchos desafíos, algunos de los cuales están muy desarrollados en la iniciativa en discusión -como el tránsito y la movilidad-, otros menos -el espacio público, que solo se menciona y se reconduce al primero-, y el equipamiento, que derechamente, no aparece tratado, aun cuando es un fuerte requerimiento de la transformación.

A su vez, observó que la normativa en estudio solo se refiere a loteos nuevos y no a los existentes, por lo que si se repitiese un evento similar al descrito, aquélla no sería aplicable y, en base a la definición

de las compensaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, los titulares de proyectos solo estarían obligados a hacer inversiones en la franja de expropiación y no a mitigar realmente los impactos; por lo mismo, sugirió revisar este aspecto.

Por otra parte, al especificar que se debe aportar cuando se proyecta para más de 200 habitantes por hectárea, se deja fuera a aquellos que, si bien no conllevan una gran densidad, implican un alto valor, razón por la cual recomendó generar un mecanismo que combine la cantidad de ocupantes con el precio del proyecto.

Por último, indicó que su principal inquietud es que lo que originalmente estaba pensado para un plan de inversiones que se proponía y aprobaba a nivel municipal, hoy se traslada al gobierno regional, situación que le parece preocupante y agravante, porque ya los municipios no tienen espacio para decidir las inversiones que se concretan en su territorio, es decir, no hay gestión con una mirada local. Además, no se da seguridad a los entes locales en cuanto a la integridad de la comuna, y consideró un error pensar que la equidad se logrará redistribuyendo el 100% de los recursos generados por ellas.

El director de obras de la misma municipalidad, señor Miguel Saavedra, agregó que el hecho de que las mitigaciones sean aprobadas por el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, como condición previa al otorgamiento del permiso de construcción, implica añadir un paso burocrático de extrema gravedad, por lo que los proyectos serán aún más lentos de ejecutar.

Luego, **el Gerente de Infraestructura de la Cámara Chilena de la Construcción (CCHC), señor Pablo Álvarez,** se refirió a ciertos conceptos que calificó como dañinos para una política pública adecuada y, a su vez, concordó con los planteamientos de la alcaldesa de Santiago.

Opinó que el cálculo de los aportes debe tener como base los principios orientadores, sin excepciones; ahora bien, acotó que aun cuando estos se han establecido como rectores de la normativa, serían contradictorios con el texto de la misma, ya que las mitigaciones directas son impredecibles y desproporcionadas -en monto y plazo-. Como forma de evitar lo indicado, abogó por el aporte en dinero, a una corporación ad hoc, debiendo hacerse el cálculo en base a una tabla o algoritmo claro y preestablecido.

Sobre las mitigaciones indirectas, señaló que disponer su utilización fuera de la comuna y destinarlas mayormente al transporte produce una contradicción con el objetivo de atenuar las

externalidades del proyecto en sí mismo; en ese sentido, cabe preguntarse si lo que se anhela es mitigar o, más bien, aportar al gobierno regional.

Acotó que el Ejecutivo habría expuesto que con los recursos provenientes de estas mitigaciones se podrá beneficiar a toda la ciudad y que restringir su uso solo a la comuna de origen no haría sino profundizar la segregación urbana, lo que impugnó juzgando que la provisión debe responder a una política pública -financiada como tal-, pues no correspondería, en su concepto, que sean los desarrolladores inmobiliarios, y compradores de viviendas, quienes deban cargar con dicha obligación.

Asimismo, connotó que, tal como se ha plasmado en el texto de la indicación sustitutiva, el aporte indirecto pasaría a constituir un impuesto discriminatorio a la vivienda nueva y que lo adecuado sería que el Estado asigne -con presupuesto fiscal- los dineros necesarios para mejorar los estándares urbanos en áreas deficitarias.

Resaltó que el gremio que representa coincide más con el proyecto original, ya que el tope del respectivo 44% del avalúo fiscal lo era para los aportes en la comuna y, al no estar sujeto a negociación, se hacía más predecible para el inversionista. Por otra parte, de perseverar en la nueva redacción del Ejecutivo, observó que no existiendo una “institucionalidad de ciudad” la comuna es mejor articuladora de los recursos que el gobierno regional.

Fue de la idea de que la realización de los EISTU sea una alternativa para titulares de proyectos que no concuerden con el aporte a efectuar, derivado de la aplicación del mecanismo propuesto por esta normativa, lo que garantizaría, de paso, que las obras o dineros vayan directamente a la mitigación de los impactos y externalidades.

Por último, recomendó evitar toda discrecionalidad de la Administración del Estado, por lo cual no se debe dar lugar a que la SEREMI o el MINVU puedan hacer solicitudes que no estén contempladas en el plan de inversiones o que excedan las necesidades de una determinada comuna, en el proceso de aprobación del informe; en base a aquello, se requiere definir claramente sus contenidos, alcances y plazos del proceso de aprobación.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, acotó que los planteamientos han sido claros, por ejemplo, hasta qué punto corresponde que la mitigación sea orientada al transporte, o si es apremiante abordar otros aspectos importantes como el equipamiento y los espacios públicos; además, reconoció que esta normativa apunta a los loteos nuevos, mas no a la densificación en los existentes. También asumió que aunque las medidas indirectas no debiesen cargar con el déficit histórico, en la práctica, algo de eso habrá.

El Honorable Senador señor Ossandón solicitó dejar constancia de su opinión en cuanto a que si este proyecto no se concentra en los municipios no tendrá sentido y apuntará a subsanar los déficits históricos, dependiendo, finalmente, de los poderes políticos del gobierno regional, pues éste no cuenta con equipos técnicos para dilucidar las necesidades de la ciudad. En segundo lugar, afirmó que no hay institucionalidad para implementar esta normativa; a su vez, concordó con que se trataría de un impuesto a la actividad inmobiliaria, que no incentivará al sector. Finalmente, coincidió con la observación de la alcaldesa de Santiago en orden al impacto que causa un edificio nuevo en un loteo preexistente, algo que no se había vislumbrado hasta ahora.

El Honorable Senador señor Montes estuvo de acuerdo con contemplar un sistema de redistribución de recursos, teniendo presente que, en la actualidad, la toma de decisiones -en cuanto a las inversiones en el territorio- ocurre a nivel central y no regional; en razón de ello, apoyó la necesidad de un gobierno metropolitano, ya que buena parte de aquéllas afectan a la ciudad. Luego, expresó su interés en conocer la opinión de la señora alcaldesa de Santiago en relación con lo señalado por el representante de la CCHC, en torno a no abogar por la negociación, y en ese marco reiteró que en Chile se comete el error de querer legislar para las diversas realidades, lo que termina por forzar la norma; en otras legislaciones -Francia, Brasil, etc.- los municipios tendrían una capacidad de transacción mucho más alta.

En lo atingente al concepto de déficit histórico, destacó que es poco clara su naturaleza y alcances, pero, de perseverar en esta normativa, fue de la idea de incluir el superávit, ya que no sería justo que cuando proyectos nuevos se instalan en sectores sin mayores necesidades no aporten con la misma relevancia que los que se ven muy afectados por carencias locales anteriores.

El Honorable Senador señor Tuma admitió que no se puede pretender que este proyecto solucione todos los problemas de las ciudades; en su opinión, lo fundamental es cómo lograr que los desarrollos inmobiliarios mejoren la calidad de vida, los espacios públicos y el transporte. Consideró que el déficit histórico no se puede resolver solo con la contribución de los nuevos proyectos, sino que debe haber una política pública, pues lo que hoy se construye está perjudicando a las urbes, por no existir una legislación que regule adecuadamente. Compartió la premisa del representante de la Cámara Chilena de la Construcción, en el sentido de que todos aporten, sin excepción, en forma proporcional a su tamaño e impacto.

El Honorable Senador señor Ossandón agregó que se han dicho cosas importantes y que, eventualmente, se contradicen con ciertas votaciones ya producidas, como por ejemplo, que se habla de un

gobierno regional como si éste tuviese las atribuciones de manera intrínseca, en circunstancias de que no es así; además, el asunto de los superávit no se había advertido y, a su juicio, debe estar presente aun cuando los ejemplos sean pocos; también ocurre que, en las áreas de expansión urbana, los proyectos ejecutan solo una parte de la mitigación -con la venia del gobierno regional- y, posteriormente, el municipio se ve imposibilitado de terminar lo pendiente -porque no cuenta con herramientas de negociación ni con recursos-, o bien, terminada la obra, no hay un responsable de su mantención, como en el caso de las áreas verdes.

La señora Ministra agradeció las observaciones formuladas por los invitados, así como confirmó que se ha demostrado que esta materia es muy compleja y que la responsabilidad del debate es contribuir al apropiado desarrollo de las ciudades.

Por otra parte, aludió a que la comuna de Santiago representa el extremo máximo de los procesos de densificación que no han tenido una distribución equitativa de los bienes públicos necesarios, aun cuando se valoran los beneficios del crecimiento. Precisó que los aportes constituyen una de las dimensiones del proyecto de ley y buscan hacerse cargo de ese tipo de situaciones; sin embargo, indicó que el punto más complejo por resolver es la distribución de dicho dinero, sobre todo en ciudades multicomunales, ya que las fronteras se mezclan, así como también los impactos de las construcciones.

Manifestó que el Ejecutivo está dispuesto a lograr una mejor coherencia entre el texto del proyecto y sus principios inspiradores. Adicionalmente, reconoció que no existe un “gobierno de la ciudad” y que esta iniciativa se sitúa en un momento de transición institucional, no obstante se debe legislar.

Aclaró que las mitigaciones directas se han ido reduciendo a lo mínimo, pero, de igual forma, admitió que es imposible aumentar su predictibilidad antes de conocer las características particulares de cada construcción.

Expresó su convencimiento en cuanto a legislar en esta materia, aunque ello signifique dejar de ser tan ambiciosos y asumir el ir perfeccionando la normativa con el transcurso del tiempo, ya que no regular significa exponerse a mantener un crecimiento explosivo en las ciudades sin los resguardos necesarios. Por lo mismo, todos los diagnósticos que se han hecho apuntan a que la densificación es positiva y deseada -desde el punto de vista de sustentabilidad ambiental, consumo de energía, integración social, etc.-, pero que se debe promover garantizando ciertos bienes públicos, de manera de no convertirla en algo negativo; así, lo que se busca es el equilibrio entre densidad y calidad de vida.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, subrayó que en materia de mitigación directa se ha dado un acuerdo amplio en la Comisión, pero las inquietudes se concentran en la indirecta, por los déficits históricos. En su opinión, toda la normativa debe enmarcarse dentro de los principios, ya que ordenan y dirigen; sin embargo, resulta complicado respetar -de forma absoluta- la predictibilidad.

La señora alcaldesa de Santiago reiteró que, actualmente, la inversión no se decide a nivel comunal y ésta sería una oportunidad para darle prerrogativas al municipio. En ese contexto, acotó que cada proyecto generará impactos de distinto tipo y es dicho ente el que tiene el conocimiento acabado en cuanto a la atenuación necesaria. Por otra parte, cuando hay zonas de alta densificación los impactos son múltiples y se mezclan.

En lo relativo a las herramientas de negociación, afirmó que existe una tensión con la Contraloría General de la República por su interpretación restringida de las normas, en circunstancias de que éstas son incapaces de ponerse en todos los escenarios; por lo tanto, apoyó la idea de generar un espacio para transar.

Respecto de los déficits históricos, sostuvo que en la zona sur de Santiago -fuertemente densificada- los hay, principalmente, en relación a las áreas verdes, y que, con la construcción de nuevos edificios, la situación se agudizó, pero la carencia es anterior.

Expresó que, en su concepto, convendría dilucidar qué es lo que se intenta mitigar, considerando que gran parte del impacto se produce en el territorio propiamente tal y, probablemente, más allá de los límites comunales; así las cosas, grave sería que quien decida cómo y dónde resarcir el efecto generado sea una autoridad regional, que no tenga la mirada adecuada para apreciar las necesidades; en ese sentido, propuso contar con un plan de inversiones comunales y con otro más global.

La asesora urbanista de la municipalidad de Santiago, señora Sandra Gysling, consultó por la viabilidad de distinguir entre una escala de aportes a la Región y otra a la comuna, dependiendo del perímetro perturbado.

El Honorable Senador señor Montes preguntó si es posible anticipar y predecir desarrollos inmobiliarios y sus impactos por sector, a lo que **la señora alcaldesa** contestó que ese es el rol que debiera jugar el plan de inversiones, determinando un marco de necesidades y condiciones -viales, de áreas verdes, etc.-.

El director de obras municipales de Santiago añadió que hay una necesidad absoluta de generar capacidad negociadora,

ya que los proyectos son todos distintos, por lo que mirarlos bajo un solo prisma puede llevar a cometer grandes errores. Agregó que en este asunto han tenido diferencias de opinión tanto con la Contraloría General de la República como con el MINVU, lo que ha derivado en normas absolutamente rígidas e inaplicables a la diversidad de situaciones que se presentan.

El señor Gerente de Infraestructura de la CCHC manifestó que están de acuerdo con el equilibrio que se pretende lograr -entre densidad y calidad de vida-; sin embargo, el dilema se produce en el área metropolitana y consideró que las municipalidades deben tener algo más que decir al respecto, ya que el aludido tope de 44% se estableció para las mitigaciones indirectas, esto es, para el impacto mediato, cuya inversión se decidiría a nivel regional; por lo mismo, sugirió mirar el proyecto original en cuanto a los planes de inversión en la comuna, en que el financiamiento se obtenía por medio de una fórmula de cálculo rápida y predecible, sin ser demasiado ambiciosos.

La señora Ministra precisó que en la redacción ha quedado claro que las medidas directas, en su mayoría, las resuelve el municipio, y que solo los casos excepcionales entrarían al proceso ante la SEREMI. A su vez, declaró que nunca se ha pensado en que el aporte -en la órbita de las mitigaciones indirectas- esté asociado a una decisión discrecional de cualquier autoridad, sino que al plan de inversiones, el que a su vez está vinculado al instrumento de planificación territorial.

Asimismo, explicó que se conceptualiza el área de influencia como el lugar en que la ciudad se comporta como un sistema, y asumió que es un asunto que se puede perfeccionar, pero, aún en la nomenclatura propuesta, los alcaldes tienen directa injerencia tanto en la definición del plan de obras de las ciudades pluricomunales, como en la priorización de ellas al momento de distribuir el fondo.

Estimó que algunas situaciones de discrecionalidad y cierta falta de transparencia han llevado a dejar de lado la conversación y la discusión de las cuestiones que se van presentando y, en cambio, se ha optado por legislar hasta el último detalle, como forma de prever contingencias. Lo anterior, resulta ser negativo por el tiempo que toma hacer modificaciones a los cuerpos normativos, con lo que la rigidez se perpetúa.

El Honorable Senador señor Montes expresó que cada vez concuerda menos con el concepto de mitigación indirecta y le surgen dudas en cuanto a si la normativa urbanística atribuye las capacidades necesarias para que los municipios tengan mayor poder de organización del desarrollo en sus territorios, ya que el plan regulador, en su concepto, es demasiado genérico; por lo antedicho, considera que este proyecto debiera fortalecer dicho instrumento.

La señora alcaldesa de Santiago acotó que del texto de la indicación sustitutiva se colige que la SEREMI solo consultará al municipio, pero no que este último tome la decisión en cuanto al informe o a las mitigaciones a ejecutar.

El señor Enrique Rajevic, asesor del MINVU, respecto del fortalecimiento de la planificación comunal, recordó que ya se aprobaron los planos de detalle, y que se requiere que la mayoría absoluta de los alcaldes -de las áreas conurbadas- apruebe el plan de inversiones, por lo que no es una simple consulta la que se realizará.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, sostuvo que la mitigación -propiamente tal- es la directa, y apuntó que el déficit de instrumentos de planificación es muy considerable. Añadió que debe privilegiarse la labor de los municipios en estas materias.

Cabe destacar que, con posterioridad, el Ejecutivo presentó una propuesta de ajuste de la normativa contemplada en los artículos 171 y 172 de la indicación sustitutiva número 1. Al efecto, planteó consultar los siguientes preceptos, que pasarían a ser artículos 172 y 173, respectivamente:

"**Artículo 172.-** El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según corresponda, tendrá un plazo máximo de sesenta días para aprobar, observar o rechazar el Informe de Mitigación mediante Resolución fundada, previa consulta a los demás órganos competentes, incluyéndose en el caso de las Municipalidades la Dirección de Obras Municipales, los cuales deberán remitir sus respuestas en un plazo máximo de 30 días contados desde el envío del respectivo informe. Vencido este plazo sin que se hayan evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente estará facultada para pronunciarse directamente sobre la solicitud.

Si el Informe fuese observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, debiendo el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según corresponda, pronunciarse en un plazo máximo de treinta días, previa repetición de la consulta que exige el inciso anterior. En este caso, los organismos tendrán un plazo máximo de 15 días para pronunciarse, contados desde el envío del respectivo informe corregido. Vencido este plazo sin que se hubieran evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente podrá pronunciarse directamente sobre la solicitud.

La autoridad correspondiente, de oficio o a petición del interesado, en este último caso cuando el plazo sea establecido en su favor, podrá prorrogar fundadamente, los plazos señalados en los incisos anteriores, por igual periodo y sólo una vez, siempre que la complejidad del informe lo justifique.

Vencidos los plazos o las prórrogas sin que hubiere pronunciamiento por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Público Municipal, el Informe de Mitigación se entenderá aprobado.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar. En contra de la resolución que apruebe o rechace el Informe de Mitigación, se podrá deducir recurso de reposición y jerárquico de conformidad a lo establecido en la ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de la Administración del Estado. Tratándose de los Directores de Tránsito y Transporte Públicos Municipal el recurso jerárquico será conocido por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

La resolución que apruebe el Informe de Mitigación o el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no lo requiere elaborar, deberá acompañarse al solicitarse los permisos de urbanización o edificación correspondientes. La resolución tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación y deberá ser revisada si el proyecto respectivo experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se solicita la recepción, o si habiendo sido solicitada esta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo Informe de Mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.”.

La señora Ministra señaló que los proyectos que causen un menor impacto solo serán verificados a nivel municipal; otro ajuste que se plantea es ampliar a diez años el plazo para la recepción definitiva de las mitigaciones.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, comentó que se debe consultar a los “otros órganos competentes” y estos evacuar su respuesta, todo en el plazo de 30 días; por lo mismo,

preguntó cuáles son aquellos, ya que consideró que el lapso es muy ambicioso.

La señora Jeannette Tapia contestó que dependerá de las implicancias de cada obra en particular, pero que habitualmente deberán manifestarse el SERVIU, el MOP y la municipalidad respectiva, entre otros.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que no hay capacidad técnica para estudiar los proyectos en tan corto periodo.

El Honorable Senador señor Tuma indicó que le parece razonable el término de 30 días, sin embargo, sugirió analizar la posibilidad de dar algún tipo de flexibilidad en caso de que alguno de los servicios requiriese mayor tiempo para estudiar el informe de mitigación.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, estuvo de acuerdo con Su Señoría y, además, consideró apropiado que se estipule la facultad para que la SEREMI, o la autoridad municipal pertinente, se pronuncie, aún sin contar con las respuestas de los otros organismos competentes.

El Honorable Senador señor Ossandón concordó con el Senador señor Walker, don Ignacio, pero hizo hincapié en que se debe apuntar a que todos los involucrados emitan su opinión.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó al Ejecutivo si el cómputo de los plazos será de días hábiles o corridos, a lo que **el señor Enrique Rajevic** contestó que es de días corridos y que pretenden incorporar una norma general en la LGUC en tal sentido.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, valoró que se consagre el silencio positivo.

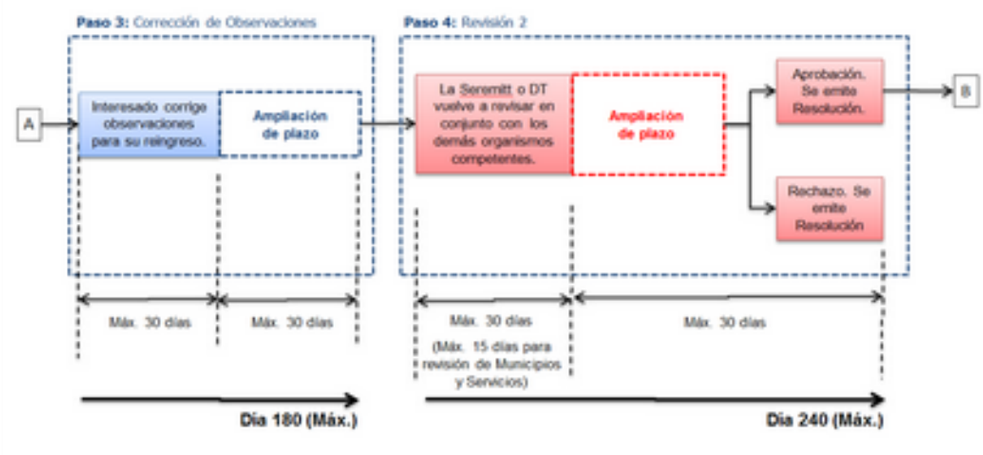
A modo explicativo del proceso de evaluación del IMIV, **el señor Raúl Barrientos** presentó el siguiente cronograma:

Afirmó que el interesado deberá ingresar los antecedentes básicos de su proyecto a un sistema electrónico especialmente diseñado para el efecto, con los cuales éste determinará si se está o no afecto al informe de mitigación de impacto vial y su categoría. Acotó que, aún cuando se trate de una obra exenta del IMIV, el sistema entregará al solicitante la estimación del aporte indirecto que se deberá realizar, y que, de exigirse, no se ha fijado un plazo para presentarlo.

Así, una vez ingresado el IMIV, el mismo sistema lo conducirá a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones o a la dirección de tránsito y transporte público respectiva, según la categorización que se haya dado a la construcción.

Añadió que los plazos antes consignados, y sus prórrogas, son los máximos y que en el reglamento se podrán acotar cuando se trate de proyectos menos complejos.

Continuó expresando que el IMIV podrá ser aprobado, rechazado u observado. En el último caso, el interesado deberá corregir los reparos, volver a ingresar el informe en un plazo máximo de 30 días y la SEREMI o la dirección del tránsito podrá aprobarlo o rechazarlo, definitivamente.



El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, opinó que los nuevos términos del procedimiento le parecen adecuados. A su vez, preguntó desde cuándo se cuentan los plazos, ya que en el texto ajustado se plantea que sería desde el envío del respectivo informe.

El señor Raúl Barrientos contestó que se ha considerado que la fecha en que se ingresa el informe al sistema es el día cero.

Con posterioridad, **la señora Ministra** señaló que en el texto se ajustaron los plazos del procedimiento de presentación y evaluación del informe de mitigación de impacto vial, se aumentó la vigencia del mismo hasta los diez años desde su aprobación, se estableció el silencio positivo, así como la posibilidad de deducir los recursos de reposición y jerárquico.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, estimó que la propuesta de ajustes constituye una redacción que acoge muchas de las observaciones realizadas por los expositores invitados y otorga certeza al inversionista, ya que no quedan cabos sueltos.

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó si se certificará el silencio administrativo.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, indicó que siempre se debiera dictar una resolución que lo declare.

El señor Enrique Rajevic sugirió agregar la obligación de emitir un certificado de silencio administrativo, aunque advirtió que, por tratarse de un sistema electrónico, la inactividad quedará en evidencia por sí sola.

La señora Jeannette Tapia propuso incorporar, en el inciso cuarto de la norma en análisis, la siguiente frase final: “, lo que deberá certificarse a petición del interesado, sin más trámite”.

Los Honorables Senadores señores Ossandón, Tuma y Walker, don Ignacio, estuvieron contestes en la pertinencia de acoger el precepto en examen, con la enmienda precedente.

Cabe destacar que, en su momento, el Ejecutivo hizo presente la necesidad de modificar el inciso final de este artículo 172, a fin de que sea obligatorio para el interesado presentar la resolución que aprueba su IMIV, o el certificado que acredite que no requiere dicho informe, no solo al solicitar permisos de urbanización o edificación, sino también otras autorizaciones, como por ejemplo, de cambio de destino o para abrir un nuevo acceso, cuestión que respaldaron **los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.**

Como se ha señalado en este informe, posteriormente el Ejecutivo formuló **la indicación sustitutiva número 1 bis**.

Sobre el particular, **el Honorable Senador señor Moreira** expresó que entiende que el contenido de la aludida indicación corresponde a los acuerdos alcanzados respecto de cada una de las disposiciones que han sido objeto del debate.

La señora Ministra afirmó que efectivamente aquélla reproduce íntegramente los consensos verificados en la Comisión durante la discusión de la iniciativa legal.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que solo se propone un cambio en el inciso quinto del artículo en análisis, ya que lo convenido originalmente otorgaba la posibilidad de ejercer un recurso jerárquico ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones respecto de la resolución del director de tránsito y transporte públicos municipal, en circunstancias de que dicha Secretaría no es el superior jerárquico de la unidad municipal, por lo que se reformula la redacción de manera de establecer un reclamo de ilegalidad.

Sometida a votación la aludida indicación número 1 bis, fue aprobada, con enmiendas formales, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con igual votación, quedó aprobada, con modificaciones, la indicación número 1, en lo referente a esta materia.

Por último, cabe señalar que la indicación número 83 fue retirada por su autor.

Como se dijo, el Ejecutivo, en su propuesta de ajuste de esta normativa, consulta el siguiente texto:

"**Artículo 173.-** Las Direcciones de Obras Municipales no podrán cursar la recepción del proyecto sin que previamente se acredite, por parte del interesado, la ejecución de las medidas contenidas en la resolución que apruebe el Informe de Mitigación, aplicándose al titular del proyecto lo previsto en el artículo 136 de esta Ley. En caso que la resolución haya considerado etapas con mitigaciones parciales, la recepción de cada etapa requerirá de la ejecución conforme de sus respectivas mitigaciones.

No obstante, la Dirección de Obras deberá autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva mediante un certificado de mitigación local garantizada, siempre que la resolución que apruebe el Informe de Mitigación así lo admita. Para tales efectos, el interesado deberá presentar los proyectos y presupuestos aprobados por los organismos competentes, pudiendo la Dirección incrementar el valor a garantizar hasta en un 50% considerando imprevistos y costos administrativos de contratación e inspección, todo ello en conformidad a lo que disponga la Ordenanza General de esta Ley.

Las garantías caucionarán la correcta ejecución de las medidas de mitigación dentro del o los años siguientes a su emisión, sin que su materialización pueda exceder de los diez años a que se refiere el inciso tercero del artículo 172, y podrán consistir, indistintamente, en una boleta bancaria o una póliza de seguro cuyo período de vigencia exceda en seis meses al plazo para su ejecución. Las instituciones bancarias o aseguradoras que hubieren emitido el respectivo documento de garantía pagarán los valores garantizados con el solo mérito del certificado que otorgue el Director de Obras Municipales señalando que las medidas no se ejecutaron dentro de este plazo, debiendo dichos valores destinarse a la ejecución de las medidas de mitigación garantizadas en la forma y plazos que establezca la Ordenanza General de esta Ley.".

El señor Enrique Rajevic apuntó que los ajustes realizados en materia de garantías consisten en precaver que los montos caucionen de manera efectiva las medidas de mitigación y permitan materializarlas, de no hacerlo el desarrollador del proyecto inmobiliario. Por lo anterior, se abre la posibilidad al director de obras municipales de exigir las sumas incrementadas hasta en un 50%, ya que la realidad reportada por los

expositores, en sesiones anteriores, fue que ellas no alcanzan para concretar las obras, perdiéndose el objetivo del resguardo.

Además, comentó que se faculta para garantizar las mitigaciones pensando en la estacionalidad de su ejecución y para no impedir la recepción de la construcción principal, por ejemplo, trabajos que se deban realizar solo en verano cuando el flujo vehicular sea menor.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, indicó que, tal vez, el aumento de 50% puede llegar a ser insuficiente.

La señora Jeannette Tapia agregó que el director de obras municipales deberá aceptar la garantía, en la medida en que el interesado así lo haya solicitado en su informe de mitigación y se haya autorizado en la aprobación del mismo.

Posteriormente, **la señora Ministra** explicó que los ajustes que se hicieron en el precepto consignado son: la posibilidad de incrementar las garantías hasta en un 50% de su valor y ampliación de su plazo de duración a diez años; añadió que ambos cambios se fundan en observaciones realizadas por los directores de obras municipales invitados.

La señora Jeannette Tapia agregó que dicho término va en directa relación con el que se otorga para ejecutar las medidas de mitigación.

El Honorable Senador señor Tuma preguntó a los representantes del Ejecutivo qué es lo que se puede incrementar en el porcentaje señalado.

La señora Ministra expresó que lo que se garantiza es el 100% de las mitigaciones directas pendientes, pero además se faculta al director de obras municipales para ampliar dicho resguardo hasta en un 50% del monto original. Indicó que la razón de esta opción es la eventual imposibilidad de ejecutar las obras -con posterioridad- por la variación o actualización de los precios o por los gastos administrativos involucrados en la licitación, cuando corresponda.

El Honorable Senador señor Tuma señaló que un 50% adicional le parece excesivo y que para resguardar el poder adquisitivo de la garantía lo correcto sería fijar su valor en unidades de fomento.

El Honorable Senador señor Pérez Varela sostuvo que la facultad del director de obras, a su juicio, es bastante

discrecional, por lo que sugirió contemplar alguna herramienta para el titular del proyecto con el objeto de oponerse a aquélla o de reclamar su cuantía.

En otro orden de ideas, **el Honorable Senador señor Ossandón** consultó cómo se asegurarán los cambios de servicios que sean necesarios y cómo hacer para que dicho funcionario coordine el presupuesto original con la efectiva ejecución de las obras -eventualmente- mucho tiempo después.

La señora Jeannette Tapia respondió que el objetivo de la norma es hacerse cargo de la evolución de la ciudad y pretende autorizar al director para evaluar -caso a caso- si es o no necesario incrementar el valor de la garantía; además, apuntó que se regulará la atribución en la ordenanza para así darle parámetros más claros a su ejercicio.

Por otra parte, el interesado siempre dispondrá de los recursos de reposición y jerárquico para oponerse o reclamar, por tratarse de actos administrativos.

El Honorable Senador señor Montes, sobre el costo de los cambios de servicios, señaló que son muy altos y las empresas están obligadas a realizarlos, con cargo a quien lo solicite.

Seguidamente, destacó que lo ideal sería que las mitigaciones directas se lleven a cabo antes o simultáneamente al proceso de poblamiento de los sectores y no después, y, en vista de ello, consideró que la posibilidad de incrementar el valor de la garantía conlleva un desincentivo al retardo en la ejecución de las medidas, sin perjuicio de lo cual, estimó que diez años es un periodo demasiado largo, aunque en algunos casos pueda justificarse.

Agregó que no entiende el manejo de las cauciones en cuanto a si se depositan o no, cuándo se devuelven, etc., por lo que solicitó al Ejecutivo una explicación aclaratoria.

El Honorable Senador señor Ossandón comentó que en las municipalidades de Lo Barnechea y Las Condes se piden garantías con un recargo del 200% -cuando amerita- para desalentar las demoras, por lo que advirtió que el 50% podría llegar a ser insuficiente.

El Honorable Senador señor Tuma planteó que, en su concepto, sería pertinente exigir una razón fundada al incremento en cuestión y justificarlo con alguna opinión técnica sobre la materia de que se trate.

En ese sentido, **el señor Raúl Barrientos** indicó que se garantiza el valor señalado en el presupuesto aprobado por los Servicios involucrados, por lo tanto, ya hay una estimación validada y específica; entonces, si las obras se ejecutan dentro de la vigencia de aquél no habría inconvenientes ni aumento de la garantía, pero si la postergación lo sobrepasa se podría pensar en una actualización del cálculo, de manera de dar respaldo al acrecentamiento de la caución.

El Honorable Senador señor Montes reiteró que esta medida servirá para desincentivar el retardo en la materialización de las mitigaciones.

En base a lo señalado, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** acotó que el objetivo del artículo en análisis es la ejecución de las medidas antes de la recepción de las obras principales, sin perjuicio de lo cual se da la posibilidad de garantizarlas para efectos de las ventas y adjudicaciones, siempre que la resolución que apruebe el IMIV así lo admita.

A **Su Señoría** le pareció lógico que se pueda incrementar la garantía, pero, para evitar la discrecionalidad, propuso que sea “por resolución fundada”, **con lo que concordó el resto de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.**

El señor Enrique Rajevic acotó que la ordenanza regulará detalladamente esta atribución y que en el artículo 181 de la propuesta de ajuste, en su inciso segundo, se establece explícitamente que las municipalidades deben dar cuenta anualmente de las garantías recibidas por concepto de mitigaciones directas.

El Honorable Senador señor Montes remarcó que el fundamento de las cauciones no es solo económico, sino también lo es la urgencia de las obras, porque el mal vivir, en definitiva, lo paga la gente.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, estuvieron contestes en la pertinencia de acoger el precepto en examen, con la enmienda precedentemente transcrita.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis**, que, en lo relativo a este tema, recoge cabalmente los acuerdos esbozados en el debate.

Sometida a votación dicha indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión,

Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación, quedó aprobada, con modificaciones, la indicación número 1, en lo referente a esta materia.

En su oportunidad, se consideró **el artículo 173 de la indicación sustitutiva número 1,** cuyo texto es el que se transcribe a continuación:

"Artículo 173.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mantendrá en su sitio web un registro público de todos los Informes de Mitigación que se presenten y de las resoluciones finales dictadas por sus Secretarías Regionales Ministeriales, conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado.".

El Honorable Senador señor Montes remarcó la importancia en torno a que debe haber publicidad de los informes presentados y de las resoluciones finales, pero también de las actuaciones del tiempo intermedio.

Sobre el particular, **la señora Ministra** concordó con Su Señoría y expresó que esto operará tal como funciona el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en que cualquier persona puede hacer un seguimiento de un caso concreto.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, estuvieron por contemplar el precepto descrito.

Luego, la Comisión reconsideró esta disposición a la luz de una propuesta de ajuste del Ejecutivo, que consulta el siguiente texto para la norma en examen, que pasaría a ser artículo 174:

"**Artículo 174.-** Los Informes de Mitigación que se presenten y las resoluciones finales que recaigan sobre ellos, tramitados a través del sistema electrónico a que se refiere el artículo 169, se encontrarán a disposición permanente del público en los sitios electrónicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de los respectivos Municipios, según corresponda, conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado. Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y las Direcciones de Tránsito y Transporte Públicos,

según sea el caso, serán las encargadas de mantener dicha información actualizada.”.

El señor Enrique Rajevic indicó que la idea del precepto consignado es que la comunidad esté informada permanentemente, con el objeto de que cualquier persona pueda colaborar, si así quisiere.

En otro orden de ideas, **el Honorable Senador señor Montes** manifestó su preocupación por la sobre utilización de la red de servicios sanitarios en áreas de alta densificación, por lo que sugirió al Ejecutivo consultar a la Superintendencia del ramo su opinión respecto de esta materia.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** consultó si el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará preparado para asumir la carga que el precepto en examen le atribuye, a lo que **el señor Raúl Barrientos, representante de esa repartición,** respondió en términos afirmativos.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio, coincidieron en la conveniencia de acoger la redacción recién propuesta para este artículo.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis**, que, en lo relativo a este tema, recoge cabalmente -con un ajuste referencial- el consenso de que da cuenta el debate.

Sometida a votación dicha indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con igual votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Cabe resaltar que, a propósito de la discusión producida en la Comisión y teniendo en cuenta las opiniones vertidas tanto por los señores Senadores como por los distintos invitados -particularmente en relación con la normativa sobre mitigaciones derivadas del crecimiento urbano, contenida en el nuevo Título V-, **la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo** presentó una propuesta que, enmarcada en el articulado pertinente de la primera indicación sustitutiva integral del Ejecutivo, realiza algunos ajustes respecto de la temática de que se trata. La referida propuesta se relaciona con los siguientes Capítulos del aludido Título V: Capítulo I (Principios aplicables a las mitigaciones), Capítulo II (De las

mitigaciones directas) y Capítulo III (De las mitigaciones indirectas). No obstante, es preciso subrayar que, en definitiva, todo el articulado de que se trata se consultó en una nueva indicación sustitutiva del Ejecutivo, presentada en su momento.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, enfatizó que el proyecto en análisis pretende hacerse cargo de los efectos que tiene el desarrollo inmobiliario en la ciudad, y ha sido objeto de numerosos cuestionamientos y sugerencias de parte de diversos sectores relacionados con la materia, tanto del mundo público como privado. Resaltó la voluntad del Ejecutivo en pos de mejorar la iniciativa, poniendo a disposición de los señores Senadores, y demás interesados, los contenidos básicos de la nueva propuesta.

La señora Ministra acotó que se ha trabajado para recoger las observaciones planteadas tanto por los miembros de la Comisión como por los expositores invitados a la misma. Resumió que la normativa en discusión fue ingresada -por medio de Mensaje- en el año 2012, despachada en enero de 2013 por la Cámara de Diputados y aprobada en general en julio del mismo año por el Senado; luego, se presentó una indicación sustitutiva en junio pasado, sobre la cual hoy se proponen algunos ajustes, tomando en consideración las opiniones ya mencionadas.

Expresó que la esencia de la iniciativa es que todas las construcciones deben colaborar en la constitución de urbes equilibradas, logrando que los espacios públicos que albergan la vida de los vecinos sean adecuados; de modo tal que se parte de la concepción de la ciudad como un sistema que funciona de forma interconectada y que lo que se ejecuta en un punto de ella puede afectarla en su totalidad.

Añadió que existen dos tipos de crecimiento, a saber, por extensión, que son procesos de urbanización que van incorporando nuevo suelo a un centro poblado, y, en segundo lugar, por densificación, que consiste en incrementar la densidad de ocupación del territorio, ya sea originado por una subdivisión como por el aumento de su población o edificación.

Así, cualquier proyecto que genere crecimiento se hará cargo del impacto vial que cause en su entorno inmediato y las externalidades provocadas en el sistema en su conjunto, a través de medidas de mitigación que contribuyan a la sustentabilidad urbana y la cohesión social.

Destacó que para alcanzar dicho objetivo se han determinado tres principios rectores, que son la universalidad, la proporcionalidad y la predictibilidad. Sin embargo, afirmó que durante el

debate se ha concordado sobre la necesidad de una cuarta máxima, cual es la gradualidad en la implementación de la normativa.

La Secretaria de Estado manifestó que, con los ajustes que se presentan, se ha intentado cohesionar aún más la indicación sustitutiva pertinente con la idea esencial del proyecto, cual es mitigar los efectos en conformidad a los señalados principios.

Explicó que las mitigaciones directas deberán ser ejecutadas por los proyectos que generen crecimiento, tanto por extensión como por densificación, y que afecten a la movilidad local en un área de influencia acotada; a su vez, las indirectas corresponden a un aporte del crecimiento por densificación -cuyo tope es el 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace la construcción- destinado a concretar las medidas contenidas en el plan de inversiones en transporte y espacio público.

Respecto a las adecuaciones que se proponen, expresó que al Capítulo I -del nuevo Título V de la LGUC-, se introducen las definiciones de crecimiento urbano por extensión y por densificación. En tanto, en el Capítulo II, sobre mitigaciones directas, se han realizado cambios conceptuales -por ejemplo, se sustituye la palabra “transporte” por “movilidad”, haciéndose cargo de otras formas de traslado; se precisa que los impactos mitigables son solo los relevantes y se establece que ello se determinará conforme a la tasa de generación o atracción de viajes que mejor reflejen la actividad (habitacional/comercial), ubicación y periodo de mayor intensidad-; además, se fija la obligatoriedad del sistema electrónico como ventanilla de entrada y se categorizan los proyectos para efectos de requerir IMIV; se definen los plazos del proceso de revisión, el silencio positivo, la posibilidad de presentar recursos de reposición y jerárquico, el cálculo de las garantías resguardando su eficacia -pudiendo incrementar su valor por imprevistos y costos administrativos- y se extiende a diez años el plazo para solicitar la recepción definitiva de las obras.

En el Capítulo III, sobre mitigaciones indirectas, los planes de inversión pasan a ser en infraestructura de movilidad -no restringido solo al transporte- y espacio público, los cuales serán confeccionados por los municipios y, en ciudades pluricomunales, habrá uno especial aprobado por el GORE; se eliminan las corporaciones regionales y se fortalece el rol comunal mediante la entrega de la administración del fondo a la municipalidad respectiva -asentando que el 40% sea destinado a obras del plan intercomunal- y se suprime la exención de proyectos con densidad igual o menor a 200 habitantes por hectárea.

En cuanto a la gradualidad, se plantea que las mitigaciones -directas e indirectas- entren en vigencia por Regiones, una vez que se haya publicado -en el Diario Oficial- el reglamento respectivo, y, en el

intertanto, operarían los EISTU. Asimismo, mientras no se apruebe el plan de infraestructura de movilidad y espacio público, las municipalidades cobrarán los aportes, pero no ejecutarán obras, facultándolas a destinar hasta un tercio del fondo a la elaboración de aquél.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, resaltó la introducción de la gradualidad y el fortalecimiento del rol de los órganos locales en la configuración del plan de inversiones y su ejecución, y concordó con los cambios especificados.

El Honorable Senador señor Tuma felicitó al MINVU por recoger lo que se ha observado en el debate, así también, reconoció una gran mejora del proyecto, ya que logra posicionar al Estado en la planificación de las ciudades, yendo más allá del transporte. Coincidió con los principios, porque otorgan certeza al inversionista a la hora de tomar decisiones, pero manifestó su inquietud en cuanto a los eventuales efectos de la suma de pequeñas construcciones que, individualmente consideradas, estarían exentas del IMIV. A su vez, valoró el hecho de acotar los impactos mitigables solo a los relevantes en la movilidad de las personas y consideró que el sistema electrónico de la ventanilla única encamina al país hacia la modernización. Igualmente, respaldó el fortalecimiento del rol municipal y la gradualidad en la implementación por Regiones, ya que, en su concepto, se alcanzarán mejores resultados.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Ossandón** señaló que esta nueva propuesta de ajustes constituye un progreso respecto de la indicación sustitutiva pertinente, principalmente por reforzar la labor municipal.

Sin perjuicio de la mejora, estimó que debe especificarse lo que se entiende por “impacto relevante”, puesto que una misma construcción generará distinto efecto dependiendo del lugar en que se ubique.

Asimismo, en el ámbito de las mitigaciones indirectas, recomendó no solo pensar en las comunas más grandes -que, probablemente, lograrán cuantiosas sumas por concepto de aportes-, sino también en las pequeñas y, en ese sentido, las limitantes del 70% -para movilidad- y 30% -para otros espacios públicos-, en su opinión, constituirán un obstáculo en la ejecución de las medidas, por lo que sugirió dar flexibilidad, en casos fundamentados, para destinar el 100% a un solo concepto.

En materia de ciudades metropolitanas, apuntó que en un mismo territorio -en los respectivos planes de inversión- se habrán definido obras netamente comunales y otras intercomunales, por lo que sería positivo establecer una priorización en la ocupación de los fondos,

incentivando a que los municipios contribuyan con más recursos para que la medida en particular se lleve a cabo en su localidad; además, sugirió que se autorice, expresamente, a contratar inspección técnica que fiscalice su correcta ejecución.

Por último, puntualizó que no está de acuerdo con la forma en que se ha diseñado la gradualidad, pues conllevará a que los desarrollos inmobiliarios se efectúen en las Regiones que entren en regla posteriormente, dejando de mitigar de manera adecuada en el intertanto, por lo que propuso analizar la conveniencia de un cobro gradual aplicable a todo el país, pues solo así se respetaría el principio de universalidad.

El Honorable Senador señor Montes compartió el espíritu de viabilizar el proyecto, aunque eso signifique no abarcar todos los temas que se han visualizado durante su tramitación. Le pareció que debe hacerse un debate en cuanto a anticipar la planificación de las ciudades de parte del Estado. Valoró la simplificación del procedimiento, la distinción entre lo residencial y lo que no lo es, y que se reduzcan las exenciones en virtud del número de habitantes. En cuanto a las mitigaciones directas, señaló que no renunciaría a fortalecer un espacio de negociación municipal, y sobre las indirectas, estimó que no es claro lo que se intenta paliar, por lo que consideró que sería correcto darle un sentido más de aporte a la ciudad, ya que construirla es responsabilidad de todos y no puede hacerse proyecto a proyecto.

Finalmente, expresó que concuerda con que en las ciudades intercomunales la decisión quede en manos de las municipalidades, en tanto no exista un gobierno metropolitano.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, acotó que este proyecto es una innovación en nuestro sistema y que, aun cuando la tramitación ha sido prolongada, el ajuste propuesto lo mejora notoriamente, porque se ha tenido en consideración a todos los actores urbanos. Reiteró que le parece muy positivo el reforzamiento del municipio, tanto en la configuración del plan de inversiones como en la administración de los aportes. Por otra parte, defendió la gradualidad en el sentido planteado por el Ejecutivo y señaló que se fundamenta en la inexistencia de las capacidades institucionales para hacerse cargo de los nuevos desafíos implícitos.

El Honorable Senador señor Ossandón agregó que coincide con que no corresponde hacer ciudad proyecto a proyecto, pero eso se ha debido a que el Estado no interviene ni con fondos ni con obras, por lo tanto, indicó que su rol debe ser activo y no solo trasladar la carga económica a los privados. Sobre la gradualidad, afirmó que debe analizarse una mejor fórmula respecto del cobro.

El señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se refirió a las mitigaciones directas y comentó que se hizo un esfuerzo por compatibilizar el ámbito comunal con el regional. En cuanto a lo que se entiende por relevante, sostuvo que dependerá del lugar en que se inserte la construcción y connotó que es difícil de precisar en la ley, por lo que será materia del reglamento.

Mencionó que, para efectos de transparencia y claridad de los inversionistas, se mantendrá un sistema electrónico permanente, donde podrán anticiparse respecto de los requerimientos probables -tipo de informe y aportes indirectos-, ejercitando en la ventanilla única con los datos del proyecto en particular.

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó a los representantes del Ejecutivo si se abrirá alguna instancia para conocer y contribuir a la formulación del reglamento de esta normativa.

La señora Ministra apreció la voluntad de establecer criterios de equidad, por lo mismo, adelantó que la propuesta de ajustes se va a depurar con los comentarios de los señores Senadores.

A su vez, comprendió la preocupación en cuanto a lo que se entenderá por “impacto relevante” e indicó que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha señalado que no es posible predecir exactamente lo que es, sin embargo, estará determinado por tasa de generación o atracción de viajes que reflejen la actividad específica del proyecto -habitacional/comercial-, su ubicación y el periodo de mayor intensidad.

Sobre los contenidos del reglamento, apuntó que éste en ningún caso podrá sobrepasar a la ley y, con el ánimo de alcanzar el mayor consenso, comprometió la mayor transparencia y participación posible.

Comentó que se fortalecerá el rol municipal, sobre todo en las ciudades pluricomunales en este periodo de transición mientras no existan los gobiernos metropolitanos.

Indicó que se analizarán las observaciones en cuanto a la necesidad de mayor poder de negociación de los municipios; flexibilización del destino de los aportes indirectos del 70% -movilidad- y 30% -espacios públicos-; posibilidad de contratar inspección técnica de obras -para asegurar su calidad-, y establecimiento de incentivos para la utilización del 40% respecto de mitigaciones a nivel intercomunal.

Además, aclaró que la gradualidad busca ajustar la nueva normativa a la capacidad institucional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Finalmente, agradeció a todos los actores que han participado en el debate de esta iniciativa legal e insistió en que no es posible que las ciudades sigan creciendo al arbitrio de los desarrollos inmobiliarios, individualmente considerados.

Cabe destacar que la nueva propuesta del Ejecutivo constituye solo un ajuste al articulado relativo a mitigaciones derivadas del crecimiento urbano, enmarcada en la correspondiente indicación sustitutiva integral del Gobierno y orientada a desarrollar de mejor manera las ideas fundamentales contempladas en esta última sobre el particular, no incursionando en temas de otra naturaleza. Lo anterior, fue especialmente subrayado por la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo y en ello estuvo conteste la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma y Walker, don Ignacio.

Corresponde considerar el **Capítulo III, del Título V, de la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo,** sobre las mitigaciones indirectas, compuesto por los artículos 174 a 177, numeración que se modificó por la incorporación de nuevos preceptos al proyecto. En este ámbito, recaen **las indicaciones números 84,** del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, y **85,** de los Honorables Senadores señores Montes y Lagos, ambas para incorporar un nuevo artículo 174; así como **la indicación número 86**, del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, para consultar sendos artículos 176 y 177, nuevos.

Como se dijo, el Ejecutivo presentó una propuesta de ajuste de su primera indicación sustitutiva que, en materia de mitigaciones indirectas, contempla el articulado que se describe a continuación, y que fue el discutido por la Comisión, disposiciones que, en definitiva, se contienen en una nueva indicación sustitutiva que, oportunamente, formuló el Gobierno:

“Artículo 175.- Todo proyecto que conlleve crecimiento urbano por densificación deberá, además de cumplir con las normas precedentes, reforzar las obras de urbanización existentes para acoger la nueva intensidad de uso del suelo y compensar el impacto indirecto que sus habitantes u ocupantes ocasionarán a la ciudad, a través de un aporte para la ejecución de obras de desarrollo en el espacio público y en el sistema de movilidad del área en que se emplace.

La exigencia establecida en el inciso anterior se aplicará proporcionalmente en relación con la intensidad de utilización del suelo y de acuerdo al destino del proyecto, no pudiendo exceder del monto equivalente al 44% del avalúo fiscal del terreno en que éste se emplace. En el uso habitacional, el porcentaje se calculará de acuerdo a una función que tendrá como una de sus variables la densidad del proyecto.”.

El Honorable Senador señor Tuma solicitó a la señora Ministra que explique el fundamento de los aportes indirectos y su diferencia con las mitigaciones directas.

La Secretaria de Estado comentó que, al presentarse la respectiva indicación sustitutiva, pareció necesario realizar ciertas adecuaciones al texto original; así, en lo que interesa, se establecieron los principios rectores de la normativa y se diferenció -con absoluta claridad- las mitigaciones directas de las indirectas, por lo que, en definitiva, se determinó que las primeras se referirían solo a obras a ejecutar por los titulares de los proyectos para aplacar su impacto sobre el sistema de movilidad local, de manera tal de insertarlos armónicamente en el entorno; y las segundas -constituidas por un aporte en dinero, principalmente- tendrían por objeto responsabilizarse del efecto que las construcciones ocasionen en la ciudad en general.

Además, en un comienzo se planteó que los fondos fueran administrados por las municipalidades en ciudades unicomunales y por una corporación en el caso de las metropolitanas. Sobre este punto, señaló que se realizó un ajuste -a sugerencia de muchos de los expositores invitados- consistente en que siempre sean los municipios los que se hagan cargo del destino de los dineros reunidos.

Enseguida, **el Honorable Senador señor Tuma** manifestó que le parece razonable que los desarrollos inmobiliarios realicen un aporte a la ciudad, sin embargo, no le es claro cómo avaluar la suma atribuible a cada uno de ellos.

Por otra parte, **el Honorable Senador señor Ossandón** sugirió especificar cuáles son las “obras de desarrollo en el espacio público y en el sistema de movilidad del área” -como se indica en el inciso primero del precepto en debate-. Asimismo, preguntó si el límite de 44% del avalúo fiscal del terreno corresponde al total de dinero que deberá desembolsar el inversionista por concepto de mitigaciones en general o solo se refiere a la contribución indirecta.

La señora Ministra explicó que el 44% constituye el monto máximo de aporte indirecto, y que para delimitarlo se buscó un parámetro sencillo y conocido, esto es, el avalúo fiscal -no comercial, como en el proyecto de ley original-.

Observó que en la referida indicación sustitutiva se excluyó de la obligación de mitigar indirectamente a los proyectos habitacionales que generaran crecimiento urbano por densificación con una densidad neta igual o inferior a 200 habitantes por hectárea; pero, luego de escuchar las opiniones de diversos gremios y en consonancia con el principio de universalidad, se ajustó la redacción para aplicar la carga sin la excepción mencionada.

Finalmente, apuntó que en el artículo 180 de la propuesta de ajuste se especifica el destino que deberán tener los fondos provenientes del aporte indirecto, como por ejemplo, nuevas áreas verdes comprendidas en los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, recapitulando el contenido del artículo en análisis, comentó que se eliminó el inciso tercero del precepto de la indicación sustitutiva, respecto de la excepción sobre densidad igual o inferior a 200 habitantes por hectárea; además, resaltó que se viene proponiendo que el municipio recaude los aportes, los administre, dé cuenta anualmente de ellos y ejecute las obras del plan de inversiones.

El Honorable Senador señor Tuma reiteró que no entiende cabalmente cómo se calcula el aporte de cada proyecto.

El Honorable Senador señor Pérez Varela solicitó aclarar el objetivo final de este tipo de mitigación, ya que advirtió que, en el inciso primero de la norma en examen, se daría una contradicción entre “reforzar las obras de urbanización existentes” y “aporte para la ejecución de obras de desarrollo en el espacio público y en el sistema de movilidad”. Aquello, acotó, versa sobre lo ya existente y esto último se refiere a la materialización de nuevas acciones.

La señora Ministra expresó que las obras a realizar con el aporte deben estar contenidas en el plan de inversiones enmarcado en el instrumento de planificación respectivo, por lo tanto, “reforzar” implica mejorar el estándar de lo existente con el propósito de que la mayor intensidad en el uso del suelo sea bien absorbida por la ciudad, por ejemplo, la repavimentación de una vía ya proyectada en el plan regulador. En base a lo anterior, afirmó que se pretende que el sistema se consolide como fluido, siendo capaz de acoger la nueva necesidad de movilidad y espacios públicos.

El señor Enrique Rajevic, en primer lugar, recordó que este artículo se refiere solo al crecimiento urbano por densificación. Luego, agregó -a las palabras de la señora Ministra- que lo

atingente al reforzamiento tiene que ver con normas generales urbanísticas a las que está obligado cualquier proyecto -como mayor capacidad del alcantarillado, o de la red eléctrica, etc.-, y se introduce una obligación adicional, consistente en efectuar el aporte indirecto.

El Honorable Senador señor Pérez Varela manifestó que es muy importante saber cómo se calculará dicho aporte, puesto que solo así habrá certeza para los inversionistas.

El señor Enrique Rajevic explicó que se aplicará una fórmula dependiendo del destino de la construcción y su densidad efectiva, con el límite de 44% del avalúo fiscal del terreno.

La señora Ministra añadió que toda esta materia debería verse fortalecida con el futuro proyecto de ley de planificación urbana en el cual el Gobierno está trabajando, con el fin de lograr agilidad en las normas y mayores recursos para concretar las aspiraciones.

El Honorable Senador señor Ossandón apuntó que lo importante es que exista certeza en cuanto al método de determinación de la suma de dinero a desembolsar por parte del titular de la obra por concepto de aporte indirecto.

El Honorable Senador señor Montes señaló que, en su opinión, aquel que ejecuta un proyecto inmobiliario, además de mitigar sus efectos, debe hacer un aporte a la ciudad y, en ese sentido, no concuerda con la denominación de “mitigación indirecta”, puesto que se le da un matiz compensatorio de un daño -e induce a confusión- y no de una contribución al bienestar general.

Asimismo, comentó que si bien es cierto que resultará difícil modelar una ecuación de cálculo aplicable a todos los casos -porque no es asimilable el destino habitacional al comercial o al educacional-, debe hacerse el máximo esfuerzo en pos de la seguridad jurídica.

El Honorable Senador señor Tuma concordó con las opiniones vertidas en cuanto a la necesidad de claridad en la normativa en estudio, y le pareció poco precisa la determinación del aporte indirecto.

Cabe connotar que **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, retiró su indicación número 84**, vinculada a esta materia.

Con posterioridad, **la señora Ministra** manifestó que, teniendo en cuenta las opiniones de los señores Senadores al analizar

el artículo 175 en examen -que da inicio al Capítulo III, sobre las mitigaciones indirectas-, ha considerado pertinente adaptar, en lo procedente y estrictamente necesario, los preceptos contenidos en la propuesta de ajuste de la normativa de que se trata.

Al respecto, realizó una exposición, con el objeto de dar una mirada conjunta a todo el aludido Capítulo III, y sostuvo que, en primer término, pasaría a denominarse “De los aportes al espacio público”, de manera de abstraerlo de la idea de compensación, tal como se sugirió anteriormente.

Luego, expresó que el sustento de lo que se plantea está en el artículo 70 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que dispone -en lo que interesa para estos efectos- que en toda urbanización de terrenos se cederá gratuita y obligatoriamente las superficies que señale la Ordenanza General, las que no podrán exceder del 44% de la superficie total del terreno original, para ser destinadas a circulación, áreas verdes, desarrollo de actividades deportivas y recreacionales y para equipamiento, y que la exigencia será aplicada, proporcionalmente, en relación con la intensidad de utilización del suelo que establezca el correspondiente instrumento de planificación territorial, bajo las condiciones que determine la misma Ordenanza, que fijará, asimismo, los parámetros que se aplicarán para las cesiones cuando se produzca crecimiento urbano por densificación.

Afirmó que la obligación recién consignada se encuentra suficientemente regulada en el crecimiento urbano por extensión, mas no en el caso de la densificación; debido a lo anterior, la propuesta es que la redacción del artículo 175 se simplifique y adecúe, de manera de hacer aplicable en forma efectiva la obligación del mencionado artículo 70 a este último tipo de crecimiento, determinando que será cumplida a través de un aporte.

Resaltó que en esta nueva forma de entender el aporte se aplicará tanto el principio de proporcionalidad -en base a la densidad y destino del proyecto-, como el tope del 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, acotó que el ajuste es importante y estuvo de acuerdo con la remisión al artículo 70, sin embargo preguntó cómo se conjuga la cesión de terrenos con los aportes en dinero.

La señora Ministra contestó que si bien es cierto que dicho precepto se refiere a la cesión que deben hacer los desarrollos inmobiliarios que involucren crecimiento urbano, en los de densificación no es viable, razón por la cual nunca se ha podido reglamentar en la Ordenanza

General. Connotó que dicha imposibilidad es lo que dio origen a este proyecto de ley.

El señor Enrique Rajevic agregó que originalmente la Ordenanza General establecía que tanto en el crecimiento por densificación como en los loteos, los proyectos debían ceder terrenos, sin embargo la Contraloría General de la República consideró que la LGUC no lo hacía expresamente aplicable al primero, por lo que no era posible de exigir. Luego, la Ley del Deporte incorporó lo atingente al crecimiento por densificación al final del aludido artículo 70, pero nunca se reglamentó.

Por otro lado, **la señora Ministra** comentó que los criterios respecto de la gestión y administración de los fondos recaudados a través de los aportes, se ajustaron a las opiniones que se han vertido en la Comisión, tanto por los señores Senadores como por los invitados a exponer.

En cuanto al cálculo del aporte, manifestó que se realizará en consonancia con el destino de la obra y su densidad; así, en proyectos residenciales la operación matemática se llevará a cabo en base al número de habitantes por hectárea, y en los comerciales -y otros usos-, de acuerdo a los ocupantes en la misma unidad de superficie según su tamaño; teniendo siempre un límite de 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace.

Enseguida, indicó que la utilización de los dineros dependerá de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, a nivel comunal -elaborados por el municipio y aprobados por su Concejo- e intercomunal -confeccionados por los SEREMIS de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, aprobados por el Consejo Regional, previo visto bueno de la mayoría absoluta de los alcaldes del área-, todo conforme al correspondiente plan regulador. En ambos casos, se contempla la consulta pública en su génesis y las obras estarán priorizadas y valorizadas.

Respecto de la materialización de los aportes, advirtió que deben ser pagados antes del otorgamiento de los permisos de que se trate y el municipio los recaudará, debiendo dar cuenta anual de ellos.

Resaltó que los fondos reunidos estarán destinados única y exclusivamente a los fines establecidos en la normativa, de los que al menos el 70% se deberá utilizar en infraestructura de movilidad y, de existir plan comunal e intercomunal, el 40% en obras de este último -porcentajes que se podrían modificar para determinadas acciones-; asimismo, hasta el 10% se autoriza para aplicar a gastos de administración.

Además, existirá la posibilidad de que la municipalidad ejecute directamente las obras o las transfiera a otra entidad como el SERVIU, por ejemplo.

El Honorable Senador señor Tuma destacó el hecho de que se refuerce la idea de justicia en el cálculo del aporte y felicitó a los representantes del Ejecutivo por eso. Además, consultó por el momento específico en que el titular del proyecto debe cumplir la obligación en comento.

Por otra parte, sostuvo que en la gran mayoría de los sectores urbanos hay un arrastre de déficit histórico, y, probablemente, el aporte será marginal en relación a aquél, por lo tanto, preguntó cómo se pretende vincular esa contribución con la carencia general y si se procurará hacer inversiones estatales adicionales en ese ámbito.

El Honorable Senador señor Ossandón subrayó el avance que denota la exposición de la Secretaria de Estado y formuló las siguientes interrogantes, a saber, si en ciudades metropolitanas cada una de las comunas deben contar con un plan de inversiones propio o no; cómo hacer para que los fondos recaudados por concepto de aportes no sean ingresados al presupuesto general del municipio, y qué sanción se ha establecido para aquellos que mal utilicen los flujos.

El Honorable Senador señor Montes consideró que lo planteado por la señora Ministra constituye un importante avance, ya que una cosa es compensar y otra, muy distinta, es aportar a la ciudad. A su vez, le parece apropiado -en principio- que la forma de calcular el monto se disponga en base al avalúo fiscal del terreno, aunque manifestó que en el futuro sería ideal modificarlo para ser determinado de acuerdo al avalúo comercial. Sin embargo, observó que el terreno no llegará a tener mucho valor antes de ser densificado. Asimismo, concordó con lo referente a la administración y el gasto de la recaudación.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, se sumó a los reconocimientos, sobre todo porque se suprime la idea compensatoria. Además, sugirió poner en conocimiento de los gremios interesados estas nuevas adecuaciones, en virtud de la transparencia e integración con que ha actuado la Comisión en la tramitación de esta iniciativa legal.

La señora Ministra aclaró que el momento de desembolso del aporte se regula en el artículo 179 de la propuesta de ajuste, y debe suceder antes del otorgamiento del permiso respectivo, sin perjuicio de lo cual se concede la alternativa de ejecutar las obras cuando se den las circunstancias que en el precepto se detallan.

En cuanto al déficit histórico, asumió que no hay expectativas sobre generar grandes cantidades de dinero a partir de los aportes, sin embargo, previno que el rol municipal será fundamental en lo tocante a las obras que se decida ejecutar con fondos públicos -total o parcialmente-, ya que debe ser consonante con la priorización de ellas en el plan de inversiones; a su vez, confirmó que todas las comunas deben contar con uno, además del intercomunal, cuando proceda.

Por otra parte, adelantó que en los artículos 180 y 181 de la propuesta de ajuste se regula de forma expresa el manejo que se debe dar a los recursos obtenidos por esta vía por parte de los municipios y, entre otras cosas, se obliga a mantenerlos en una cuenta especial y separada de su presupuesto.

Enseguida, comentó que el criterio del límite de 44% del avalúo fiscal del terreno se replicó de su símil respecto de la obligación de cesión de suelos en el crecimiento por extensión.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que si bien es cierto que en el plan de inversiones se listarán, priorizarán y valorizarán las necesidades de infraestructura de la comuna, muchas veces ocurrirá que los recursos no alcanzarán para cubrir la dispuesta en primer lugar, pero sí la tercera -por dar un ejemplo-, debido a lo cual consideró vital viabilizar la flexibilidad que se pretende establecer en lo atingente a los porcentajes mínimos a destinar a movilidad y obras del plan intercomunal -70% y 40%, respectivamente-, por lo tanto, sugirió elegir a uno de los dos SEREMIS -de Transportes y Telecomunicaciones o de Vivienda y Urbanismo- para que dirima finalmente su eventual modificación, ya que, en su experiencia, el proceso podría ser muy largo, de haber discordancia entre dichos funcionarios.

La señora Ministra destacó que la modificación de porcentajes, a la que aludió Su Señoría, requiere la solicitud previa de la municipalidad correspondiente, para luego ser resuelta en forma conjunta por los dos SEREMIS mencionados; no obstante, estuvo de acuerdo con la observación y se comprometió a analizar cuál de ellos sería el más apropiado para zanjar las eventuales diferencias de criterio.

El Honorable Senador señor Montes sostuvo que sería conveniente contar con más antecedentes para opinar respecto de la ecuación de cálculo de los aportes, pero, en principio, apoya los criterios de la misma -destino del suelo versus intensidad de ocupación-.

En otro orden de ideas, expresó su parecer en cuanto a la falta de parámetros adecuados en la planificación de las comunas y el otorgamiento de permisos de construcción e indicó que se

inclina por hacer un cambio general a la normativa, de modo de inducir a los inversionistas a realizar lo que más convenga a la comuna.

La señora Ministra ofreció presentar ejemplos de proyectos reales -de distintas ciudades de Chile-, en que, además de calcular el aporte al espacio público, se hace el ejercicio de conjugarlo con las mitigaciones directas, ya analizadas.

El señor Enrique Rajevic resaltó que las únicas adecuaciones sustantivas se vienen proponiendo en los artículos 168, letra b), y 175, puesto que todos los demás cambios derivan de la modificación del concepto de mitigaciones indirectas, que pasan a denominarse aportes al espacio público.

El Honorable Senador señor Tuma sugirió establecer la fórmula de cálculo del aporte en el texto del artículo 175.

Además, consultó si se ha fijado algún plazo para cumplir con la obligación de elaborar los planes de inversiones, **a lo que el señor Enrique Rajevic** contestó que habría una sanción implícita, ya que sin aquéllos no estará permitido gastar los recursos.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, agregó que lo señalado por el representante del MINVU constituiría más bien un incentivo para generarlos.

El Honorable Senador señor Tuma apuntó que no tendría sentido obligar a hacer el aporte si la obra jamás se ejecuta, por lo mismo, reiteró que, en su opinión, es importante determinar claramente un cierto lapso para confeccionar el plan de inversiones, **con lo que coincidió el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio.**

La señora Ministra indicó que se estudiará cómo configurar de mejor manera el deber de contar con el aludido plan.

En otro orden de materias, **el Honorable Senador señor Tuma,** considerando que se ha establecido que el aporte se realice antes de otorgar el permiso de que se trate, preguntó si será posible que el inversionista cumpla con su obligación -en ese momento-, pero por medio de una boleta de garantía, y, si lo materializa a través una obra concreta, quién valorizará dicho trabajo y cómo se resguardará que el precio sea acorde a la realidad.

El señor Raúl Barrientos afirmó que al elaborar el plan de inversiones se priorizan y valorizan las obras, y si el titular del proyecto se interesa por una de ellas podría ejecutarla en tanto lo hubiere autorizado la resolución que aprobó el IMIV.

El señor Enrique Rajevic añadió que si el aporte resulta ser inferior a la valorización de la obra en el plan, el interesado tendría que desembolsar el saldo en dinero efectivo; de ocurrir lo contrario, se daría la situación inversa. Ahora bien, si en la práctica aquélla resultara ser más costosa, se podría pedir un ajuste de la tasación contenida en dicho plan.

El Honorable Senador señor Tuma indicó que si una medida en particular se licita, se da pie a un concurso de oferentes; sin embargo, si el inversionista desarrolla por sí mismo la obra, no habría forma de asegurar que le ha atribuido el valor justo y de mercado.

La señora Ministra acotó que la situación será estudiada a fin de lograr una fórmula efectiva y que garantice la transparencia.

El Honorable Senador señor Tuma reiteró que no le parece adecuado que no se permita cumplir la obligación de la especie por medio de una boleta de garantía, sobre todo si se piensa que los proyectos inmobiliarios son financiados a través de créditos bancarios por etapas, que el desembolso del aporte debe realizarse antes del otorgamiento del permiso y que las obras no serán ejecutadas de inmediato; por lo mismo, consideró que esto se transforma en una carga muy onerosa que desincentiva la inversión.

El señor Enrique Rajevic comentó que el desarrollador tiene dos alternativas: la primera, consiste en el desembolso de dinero antes del otorgamiento del permiso respectivo y, la segunda, radica en ejecutar obras del plan de inversiones, que deberían estar materializadas antes de la recepción definitiva de su proyecto. En ese sentido, apuntó que el Ejecutivo optó por proteger el interés general y determinar que el aporte se realice en una etapa muy inicial del proceso.

El Honorable Senador señor Tuma propuso que la contribución se pueda hacer hasta la recepción del proyecto, **lo que le pareció razonable al Honorable Senador señor Walker, don Ignacio.**

El Honorable Senador señor Ossandón advirtió que no debe perderse de vista que los estudios pueden llegar a ser tan costosos como las obras en sí mismas.

Posteriormente, y retomando la discusión del artículo en examen, **la señora Ministra** propuso la siguiente nueva redacción para la norma:

“Artículo 175.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación podrán dar cumplimiento a las cesiones que establece el artículo 70 de esta ley a través de un aporte equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la municipalidad respectiva, para las finalidades y en la forma que se establecen en los artículos siguientes. Los aportes se ajustarán a la densidad y al destino del proyecto en la forma que disponga la Ordenanza General.”.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, señaló que el aporte sería un cumplimiento equivalente a la cesión que establece el artículo 70, por lo tanto el precepto en análisis no debiera decir “podrán”, porque, en su concepto, ello lleva a confusión, sino, más bien, dicho tipo de crecimiento deberá dar cumplimiento a las cesiones, directamente o a través de un aporte, **con lo que coincidió el Honorable Senador señor Montes**, para no dar lugar a interpretaciones erróneas.

El Honorable Senador señor Pérez Varela apuntó que es el artículo 70 el que establece la obligación de ceder, y el precepto en análisis solo entrega la alternativa de cumplir por medio de un aporte, por lo que sería redundante incluir el vocablo “directamente”, aunque no equivocado.

De acuerdo a los planteamientos anteriores, se consideró la siguiente redacción para la norma:

“Artículo 175.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 70 de esta ley, directamente, o a través de un aporte equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la municipalidad respectiva, para las finalidades y en la forma que se establecen en los artículos siguientes. Los aportes se ajustarán a la densidad y al destino del proyecto en la forma que disponga la Ordenanza General.”.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, y Walker, don Ignacio, coincidieron en la conveniencia de acoger la redacción precedente.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Montes** dejó constancia de que considera que el aporte al espacio público, determinado de la forma en que se ha explicado y con el límite máximo legal, es muy bajo en relación a la utilidad que conllevará el desarrollo inmobiliario para su titular.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis**, que, en lo pertinente, recoge con exactitud la redacción recién planteada, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la**

Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con igual votación, se dio por aprobada, con modificaciones, la indicación número 1, en lo referente a esta materia.

Finalmente, el Honorable Senador señor Montes retiró la indicación número 85, de su autoría -en conjunto con el Honorable Senador señor Lagos-.

La aludida propuesta de ajuste de la normativa en análisis -presentada por el Ejecutivo- contiene, a continuación, los siguientes preceptos:

"Artículo 176.- El Alcalde de cada Municipio elaborará un proyecto de plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, el que contendrá una cartera de obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, priorizadas y valorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanas. Para estos efectos, el Alcalde contará con la asistencia técnica de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, y del Programa de Vialidad y Transporte Urbano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Este proyecto será sometido a un proceso de consulta pública por un plazo de treinta días, conforme disponga la Ordenanza General de esta ley, y luego deberá someterse a la aprobación del Concejo Municipal respectivo. Una vez aprobado, será promulgado por el Alcalde, quien remitirá copia al gobierno regional.

Las municipalidades podrán solicitar al gobierno regional la elaboración de estos planes o también incluirlos en la formulación o actualización del plan comunal de desarrollo a que se refiere el artículo 6° de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Artículo 177.- En las áreas metropolitanas o que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, con consulta a las municipalidades respectivas, elaborarán un proyecto de plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, análogo al previsto en el

artículo precedente, pero que contendrá obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación de nivel intercomunal o asociadas a éstos.

El Intendente someterá este proyecto a consulta pública por un plazo de treinta días, conforme disponga la Ordenanza General de esta ley, y luego a la aprobación de los Alcaldes de las comunas incluidas en el área correspondiente. Obtenida la conformidad de la mayoría absoluta de aquéllos, el plan será presentado al Consejo Regional y promulgado por el Intendente luego de su aprobación, remitiendo copia a las municipalidades respectivas.”.

En primer término, **el Honorable Senador señor Ossandón** acotó que, en rigor, no es el alcalde quien elaborará el proyecto de plan de inversiones, sino que el municipio, que, a su vez, deberá contratar un estudio externo, ya que probablemente no contará con la capacidad técnica requerida para confeccionarlo.

El Honorable Senador señor Montes indicó que, además de lo expresado por Su Señoría, debería establecerse que el municipio “propondrá” el plan de inversiones, y no que lo elaborará.

El señor Enrique Rajevic apuntó que es más adecuado referirse a la municipalidad que al alcalde en sí mismo, lo cual es consonante con la modificación que se propone a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, en el artículo tercero de la indicación sustitutiva del Ejecutivo.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó por qué la redacción consignada no establece que solo en ciudades unicomunales exista plan comunal y en las áreas pluricomunales uno intercomunal.

El señor Enrique Rajevic contestó que eso se debe a que, de acuerdo a lo planteado en sesiones anteriores, en esta propuesta de ajuste se considera que siempre habrá un plan de inversiones comunal, aun cuando exista uno intercomunal en ciudades conurbadas, a diferencia de lo que se estableció en la indicación sustitutiva.

En la órbita comunal, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** sugirió que se disponga, expresamente, que será cada municipio el que elabore su plan de inversiones y que, para esos efectos, dicho ente contará con la asistencia técnica de las SEREMIS, no haciendo alusión al alcalde, **con lo que coincidieron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Pérez Varela.**

En el mismo ámbito, **el Honorable Senador señor Ossandón** preguntó qué comprende la asistencia técnica que se

menciona en el artículo 176, y sugirió detallarla, para evitar confusiones y expectativas mayores.

Enseguida, manifestó que no concuerda con que en el plan de inversiones -tanto comunal como intercomunal- se valoricen las obras, ya que, por un lado, los presupuestos quedan obsoletos a los seis meses, y, por otro, el solo hecho de tasarlas implicará un desembolso monetario altísimo, porque exige especificaciones técnicas más detalladas; entonces, de mantenerse la avaluación a priori, la gran mayoría de las comunas de Chile no llegará a confeccionar el señalado plan.

La señora Jeannette Tapia indicó que la valorización se relaciona con la posibilidad que se otorga al inversionista de ejecutar las obras como forma de cumplimiento alternativo al pago en dinero del aporte al espacio público.

El Honorable Senador señor Ossandón connotó que un plan de inversiones sin valorización es fácil de diseñar y actualizar; en ese sentido, apuntó que resultará más barato dejar la tasación al desarrollador que hacerlo desde un comienzo, y sugirió dar más relevancia a la priorización de obras. Además, expresó que, por ejemplo, para una inmobiliaria será más económico y sencillo emitir un presupuesto, ya que cuenta con un equipo técnico dedicado a ese rubro.

El Honorable Senador señor Montes destacó que lo central es describir, en el plan de inversiones, la magnitud de las obras fijadas, más que valorizarlas.

La señora Ministra reiteró que el sentido de la valorización es abrir al titular de la construcción la opción de ejecutar una obra del plan, en vez de pagar el aporte en dinero; sin embargo, expresó que es interesante lo que plantea el Senador señor Ossandón, ya que el asunto conlleva un alto costo y el presupuesto no perdura en el tiempo. Por lo anterior, estimó que se debe conciliar el propósito -antedicho- con las capacidades y los tiempos de los municipios.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, propuso eliminar la expresión “priorizadas y valorizadas” del inciso primero del artículo 176, o bien, prescindir de la valorización y mantener la priorización.

La señora Ministra manifestó que priorizar las obras del plan de inversiones es muy importante para el desarrollo de las ciudades.

El Honorable Senador señor Ossandón destacó que, si bien es cierto que la priorización ordena, en la práctica, solo rigidizará

la negociación, ya que una buena transacción entre el municipio y el titular del proyecto tendrá más frutos que seguir tajantemente el orden de las obras previamente determinado en el plan.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, concordó con Su Señoría, en cuanto a que el plan contendrá un "menú" de medidas a concretar en la comuna y que lo adecuado sería negociar con el inversionista la que podría ejecutar, teniendo a la vista el monto del aporte que se haya determinado con anterioridad.

El señor Raúl Barrientos hizo presente que no siempre la gama de proyectos se encuentra priorizada de mayor a menor dimensión, pero habrá algunos más urgentes que otros para la comuna.

El Honorable Senador señor Montes anotó que es necesario que en el plan de inversiones se determinen ciertas características de las obras, y, desde ese punto de vista, la avaluación apuntaría a la magnitud de ellas.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, propuso reemplazar "priorizadas y valorizadas" por "debidamente priorizadas", en el inciso primero del artículo 176 en estudio, **lo que contó con el apoyo de los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Pérez Varela.**

Por otra parte, **el Honorable Senador señor Ossandón** expresó que si el plan de inversiones se somete a una consulta pública y, luego, a la aprobación del concejo municipal, terminará anulándose la capacidad negociadora del director de obras con el titular del proyecto, puesto que se rigidizará demasiado y no permitirá que se convengan obras que coincidan de mejor forma con la cuantía del aporte o con la oportunidad de desarrollar otras que estén en carpeta, por lo que propuso configurar un banco de proyectos que otorgue más flexibilidad.

La señora Ministra afirmó que el plan tiene un mayor propósito, cual es darle un sentido armónico a las ciudades, a diferencia del banco de proyectos; sin perjuicio de lo anterior, planteó que sería adecuado complementar ambas cosas.

Luego, se refirió a la consulta pública y acotó que la idea de introducirla en el proceso de creación de ambos planes -comunal e intercomunal- tiene que ver con la priorización de las obras que se contienen en aquellos, sin embargo, coincidió con Su Señoría en que se traducirá, finalmente, en rigidizar la transacción, poniendo en riesgo la maximización del aporte del titular del proyecto inmobiliario. A mayor abundamiento, indicó que, en la confección del plan regulador, ya se contempla la mencionada

consulta a la comunidad, por lo que parece razonable eliminarla de los artículos 176 y 177.

El Honorable Senador señor Ossandón estimó que el plan regulador comunal definiría la misma materia que determinará el de inversiones, entonces, no le hace sentido diseñarlo dos veces.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, sugirió que cada municipio elabore un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contenga una cartera de proyectos, obras y medidas, para así dar mayor flexibilidad a la negociación con el interesado, y, por otra parte, que se elimine lo atingente a la consulta pública por las razones antes vertidas, **con lo que concordaron los Honorables Senadores señores Ossandón y Pérez Varela.**

El Honorable Senador señor Montes apoyó la primera propuesta, pero manifestó no estar de acuerdo con eliminar la consulta pública de la especie; a su juicio, a lo menos, se debiera considerar en la primera etapa de vigencia de esta normativa, en un artículo transitorio.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, propuso, entonces, que el primer plan que se elabore sea sometido a la consulta, estableciéndolo por medio de una norma transitoria, y que se elimine lo pertinente en el inciso segundo de los artículos 176 y 177, **coincidiendo los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Pérez Varela.**

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, y Walker, don Ignacio, estuvieron contestes en la conveniencia de acoger los artículos 176 y 177, con las enmiendas antes consignadas y otras de adecuación.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis**, que, en lo relativo a este tema, recoge absolutamente los consensos alcanzados.

Sometida a votación dicha indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con igual votación, se dio por aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Finalmente, el señor Presidente de la Comisión declaró inadmisible la indicación número 86, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso tercero, e inciso cuarto, número 2°, de la Carta Fundamental.

La propuesta de ajuste de la normativa en examen -presentada por el Ejecutivo- contiene, enseguida, el precepto que se describe:

“Artículo 178.- Los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, deberán actualizarse en un plazo no mayor a diez años, y cuando se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal o intercomunal, siguiendo el mismo procedimiento señalado en los artículos precedentes.”.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, sugirió que los planes, tanto comunales como intercomunales, deban actualizarse “periódicamente”, en un plazo no mayor a diez años, **con lo que concordaron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Pérez Varela.**

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, y Walker, don Ignacio, estimaron adecuado acoger esta norma, con la enmienda consignada.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este asunto, recoge exactamente el consenso descrito, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con idéntica votación, **fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.**

La aludida propuesta de ajuste de la normativa en estudio, a continuación, contempla el siguiente precepto:

“Artículo 179.- Los aportes deberán pagarse en dinero, lo que deberá acreditarse en forma previa a la recepción municipal del proyecto. Tratándose de cambios de destino o modificaciones o ampliaciones del giro de la patente comercial de una propiedad, los aportes deberán pagarse antes del otorgamiento de la autorización respectiva.

Alternativamente, el interesado podrá materializar el aporte a través de la ejecución de estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas, conforme a la valorización que les asigne el plan de inversiones, siempre y cuando:

a) Lo solicite al momento de presentar su Informe de Mitigación;

b) Se trate de obras o medidas incluidas en el Plan Comunal o Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público; y

c) La oportunidad de su ejecución se ajuste a la prioridad que les asignó el Plan.

Los aportes que se materialicen de acuerdo a lo previsto en el inciso segundo del presente artículo deberán estar ejecutados al momento de la recepción de las obras, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173 de esta ley.

Si el interesado o la Municipalidad estiman que la valorización asignada por el plan no corresponde al valor efectivo al momento de la materialización, podrán solicitar o impulsar un ajuste del plan conforme lo previsto en el artículo precedente. En caso contrario, ni la Municipalidad ni el interesado podrán reclamar, posteriormente, un aporte adicional o un reembolso alegando que la obra tuvo un costo inferior o superior al aporte que el interesado debía pagar.”.

La señora Ministra expresó que, si bien es cierto que en su momento se planteó que el aporte fuese enterado antes del otorgamiento del permiso respectivo, en definitiva se acogió la opinión del Senador señor Tuma, en el sentido de que, ya sea que se materialice en dinero o por medio de una obra del plan de inversiones, el momento límite de cumplimiento será antes de la recepción del proyecto principal.

A su vez, observó que habría que realizar la adecuación pertinente, en el inciso segundo del precepto en estudio, en cuanto a no hacer alusión a la valorización, en consonancia con el texto aprobado para los artículos 176 y 177, **con lo que, en su momento, concordaron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Walker, don Ignacio.**

La señora Jeannette Tapia manifestó que podría establecerse que la avaluación de la obra sea concordada entre el director de obras municipales y el interesado, al momento de negociar.

El Honorable Senador señor Ossandón propuso eliminar las letras a) y c) -del inciso segundo del artículo 179, en discusión-, ya que, por un lado, consideró que la exigencia de que el interesado haya solicitado la posibilidad de cumplir alternativamente con el aporte al momento de presentar el informe de mitigación constituye un obstáculo innecesario de cara a la negociación, y, por otro, la oportunidad de la materialización de las medidas del plan de inversiones tendrá que ver con la disponibilidad de los recursos necesarios para ello y no con la priorización del plan de inversiones, **con lo que concordó el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio.**

El señor Raúl Barrientos explicó que el fundamento de la letra a) del inciso segundo de la norma que se debate es que al momento de hacer el informe de mitigación el titular puede proponer una de las obras del plan de inversiones, y se pensó así porque es ahí cuando se determina la mitigación total que se atribuye a una construcción en particular y su valor.

Por su parte, **la señora Ministra** manifestó que lo recién señalado, si bien es relevante respecto de las mitigaciones directas, ya no lo sería en cuanto al aporte a los espacios públicos, porque la idea de compensación ha sido dejada de lado y lo importante es que se determine un monto y no que se fije una obra concreta en una etapa tan inicial del proceso.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** acotó que la definición de la obra debe, en su concepto, surgir de la negociación entre la municipalidad y el interesado, respetando la cartera de proyectos, obras y medidas contenidos en el señalado plan.

El señor Enrique Rajevic fue de la opinión de respetar la priorización que se consagre en el plan de inversiones, según lo dispone la letra c) del inciso segundo de la norma en examen, ya que tal como está redactado y sin dicho literal implicaría que el desarrollador decida a su arbitrio la obra a ejecutar.

La señora Jeannette Tapia sugirió, entonces, que se disponga expresamente que el titular pueda “solicitar” la materialización del aporte mediante alguna de las otras formas que establece la norma, porque de ese modo se entiende que requiere la venia municipal, **con lo que coincidieron los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Walker, don Ignacio.**

En otro orden de ideas, **la asesora del MINVU** observó que alguna alusión se debe hacer a la valorización de la obra que en definitiva ejecutará el interesado.

El Honorable Senador señor Ossandón opinó que lo cierto es que se quiere otorgar el mayor poder negociador al municipio, por lo que si el plan de inversiones debe ser aprobado por el concejo municipal el director de obras se verá coartado en la transacción.

La señora Ministra manifestó que el rol del plan es encauzar los recursos que se recauden por concepto de aportes al espacio público, por lo que es importante que sea aprobado por el concejo municipal, **con lo que concordó el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio.**

Respecto a la valorización, **la Secretaria de Estado** sostuvo que, una vez determinado el monto del aporte y la avaluación de la medida que se ejecutará, si ésta resultara ser más costosa lo debe asumir el desarrollador.

El Honorable Senador señor Montes reflexionó que lo relevante para la negociación es, primeramente, que se fije un valor exacto para el aporte; en segundo término, que el plan introduzca una orientación básica al gasto de lo recaudado por esta vía, y, en tercer lugar, que se contemple una cartera de obras a desarrollar -alternativamente al pago en dinero- por el interesado.

Ahora bien, juzgó que el espacio de negociación se dará al concordar el monto del aporte -previamente fijado- con alguna de las opciones de la señalada cartera, y, en ese sentido, es importante que el plan cuente con la aprobación del concejo municipal; sin embargo, afirmó que es fundamental determinar lo que se presentará al visto bueno de dicho ente, ya que, por ejemplo, no sería atingente que evalúe las especificaciones técnicas de las medidas.

En torno al ámbito intercomunal, hizo hincapié en que se deben precisar criterios claros para la negociación, ya que los actores e intereses serán numerosos y de diversa naturaleza.

La señora Ministra compartió lo observado por Su Señoría y afirmó que lo ideal es que el titular del proyecto haga el aporte en dinero para que, luego, la municipalidad determine qué obras del plan ejecutará.

Enseguida, remarcó que, para efectos del aporte, se da una alternativa de cumplimiento, que será negociada entre el titular del proyecto y la municipalidad con los presupuestos en mano.

En la esfera intercomunal, el plan debe ser sancionado por los alcaldes de las comunas del área, y ya no será un fondo

especial, sino que la municipalidad administrará lo recaudado por concepto de aportes al espacio público.

El Honorable Senador señor Ossandón opinó que en las zonas pluricomunales la mecánica será la misma, ya que los alcaldes optarán por llegar a acuerdos entre sí para ir desarrollando las obras del plan de inversiones.

El Honorable Senador señor Montes consideró que el municipio debe tener la última palabra en cuanto a la obra que materializará el titular del proyecto y su valorización; luego de ello, el interesado podrá reclamar dicha estimación.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, recapituló que el objeto de esta norma es que el interesado pueda solicitar la materialización del aporte por medio de la ejecución de una de las medidas del plan de inversiones, y que la decisión la tomará el municipio respectivo, pero en su opinión éste debe resolver sobre la obra y su valorización; posteriormente, el titular podrá reclamar sobre la resolución.

El Honorable Senador señor Ossandón afirmó que las municipalidades no contarán con los recursos para avaluar a priori las medidas del plan de inversiones y, en ese sentido, será más sencillo y barato que el director de obras revise el presupuesto que le proporcione el titular del proyecto, pudiendo aprobarlo o rechazarlo.

Asimismo, destacó que, a su juicio, será más productivo que el interesado ejecute la obra, ya que en la mayoría de los casos ese es su giro, por lo que le resultará aproximadamente un 30% más económico que a la municipalidad.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, propuso dejar pendiente la redacción del inciso final del artículo 179 en análisis.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Walker, don Ignacio, coincidieron en la conveniencia de acoger los incisos primero, segundo y tercero del artículo en examen -con las enmiendas reseñadas y otra adecuatoria, y la eliminación de las letras a) y c) pertinentes-.

Al retomar la discusión de la materia, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** manifestó que le parece conveniente analizar la posibilidad de incluir las obras de arte como forma de materializar un porcentaje del aporte al espacio público, tal como ocurre en países como Canadá y Francia.

A su vez, **el Honorable Senador señor Tuma** acotó que lo planteado por Su Señoría reviste una especial connotación para los pueblos originarios que así podrían difundir su cultura al resto de la población.

El Honorable Senador señor Montes observó que en comunas como Las Condes sí se invierte en la ejecución de obras de índole cultural y apoyó la idea sugerida.

En su momento, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** con respecto a la posibilidad de contemplar que el 1% del aporte al espacio público sea destinado a obras de arte, comunicó que la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo manifestó su beneplácito con la idea, con ocasión de una reunión que ambos sostuvieron con escultores, pintores y otros representantes del mundo artístico.

Posteriormente, y continuando con el debate del artículo 179 de la propuesta de ajuste del Ejecutivo, **la Secretaria de Estado** dio a conocer una serie de ideas con el propósito de zanjar los puntos que quedaron pendientes en sesiones anteriores.

Así, propuso que la solicitud de materializar el aporte al espacio público por medio de la realización de proyectos, obras o medidas -como alternativa a su pago en dinero-, por parte del interesado, sea realizada a través del mismo sistema electrónico aplicable a los informes de mitigación -pudiendo tramitarse en conjunto-, incluyendo un presupuesto detallado de su costo.

A su turno, la municipalidad estaría facultada para aprobar u observar dicha solicitud, previa consulta a los demás órganos competentes, bajo los mismos plazos y prórrogas que señala el artículo 172 -ya aprobado-, teniendo el silencio municipal un efecto negativo. Tratándose de proyectos, obras o medidas incluidos en los planes intercomunales, la aprobación requeriría del informe favorable de las SEREMIS de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones.

Expresó que la idea es que los proyectos, obras y medidas deban concluirse antes de la recepción municipal de la construcción a que accede el aporte, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173 -ya aprobado-, no pudiendo el ente comunal ni el interesado reclamar un adicional o un reembolso de dinero, alegando que la obra tuvo un costo inferior o superior al aporte inicialmente calculado.

El Honorable Senador señor Tuma indicó que considera adecuado que el titular de una construcción pueda solicitar una alternativa al pago del aporte en dinero y concordó con facultar al municipio

para resolver, pero opinó que ante el silencio de dicho ente sería más apropiado darle efecto positivo.

Sin perjuicio de la posibilidad que se otorga, estimó que, probablemente, las municipalidades querrán recibir el aporte al espacio público en dinero, más que en proyectos, obras o medidas terminadas.

La señora Ministra advirtió que al aceptar un proyecto, obra o medida también se aprueba su presupuesto, por lo que con el silencio negativo se evitaría que, por falta de actuación del ente comunal, el inversionista haga una sobrevaloración de lo materializado con el objeto de rebajar su carga original de aporte al espacio público.

El Honorable Senador señor Ossandón señaló que, en su concepto, la norma debiese dar mayor protagonismo al municipio, ya que a éste le será más conveniente recibir obras terminadas, por todos los costos asociados a su licitación y ejecución.

Hizo hincapié en que esta forma de cumplimiento del aporte debe mirarse como una negociación, no como un trámite, por lo que si el municipio no contesta el efecto obligatoriamente será el pago en dinero; sin embargo, opinó que sí corresponde aplicar el silencio positivo respecto del pronunciamiento de los otros “órganos competentes”, ya que de lo contrario solo se entrabaría el proceso.

Además, no estuvo de acuerdo con enmarcar esta alternativa solo a los proyectos, obras o medidas dispuestos en el plan de inversiones, ya que se coarta la posibilidad de ofrecer y convenir nuevas ideas, y más bien se inclinó por que aquellos sean introducidos a dichos instrumentos una vez concordados por las partes.

La Secretaria de Estado coincidió con el último planteamiento de Su Señoría, y apuntó que habría que hacer una referencia a los artículos 176, 177 y 178 -ya aprobados- en la redacción de la norma en comento.

Asimismo, destacó que considera adecuado que el municipio esté facultado no solo para aprobar o rechazar la propuesta del interesado, sino que también para observarla, ya que de este modo se dará cabida a la negociación.

El Honorable Senador señor Tuma reiteró su preocupación en torno a que las municipalidades tenderían a no negociar, con el objeto de contar con el dinero y administrarlo por sí mismas.

Igualmente, expresó que se hace necesaria una segunda instancia y sugirió que el titular pueda recurrir a un organismo gubernamental con la finalidad de precaver arbitrariedades de las autoridades locales.

La señora Ministra, en la misma línea que Su Señoría, propuso establecer expresamente que el interesado pueda recurrir a la SEREMI de Vivienda y Urbanismo correspondiente.

El Honorable Senador señor Montes coincidió con el Senador señor Ossandón en cuanto a que las municipalidades preferirán convenir un proyecto, obra o medida concreto por sobre el aporte en dinero.

En cuanto a la negociación, resaltó que es imprescindible salvaguardar su transparencia y, en esa dirección, aconsejó que se detalle en el reglamento la forma y sus tiempos.

El Honorable Senador señor Ossandón advirtió que la intervención de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo debilitará la capacidad negociadora del municipio, socavando la posibilidad de obtener mejores ofrecimientos de parte de los interesados.

En otra materia, afirmó que los directores de obras municipales tienen temor a negociar o a aprobar ciertas medidas, por lo que sería óptimo permitir la contratación de inspectores técnicos de obras con cargo al mismo aporte, o al presupuesto municipal, con el objeto de evaluar los presupuestos, diseños, etc.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, sugirió que el interesado pueda proponer proyectos, obras o medidas preferentemente de los planes de inversión, pero que, por razones fundadas, se permita al municipio aprobar planteamientos fuera de aquellos cuando sean fruto de la negociación entre las partes. A mayor abundamiento, expresó que muchas veces ni siquiera existirá dicho antecedente, por lo que la normativa debe ser flexible y abarcar la mayor cantidad de realidades.

El Honorable Senador señor Ossandón estuvo de acuerdo con Su Señoría, sin embargo consideró que la decisión la debe tomar, específicamente, el alcalde.

En cuanto al mismo punto, **la señora Ministra** coincidió con que sea factible convenir proyectos, obras o medidas fuera de los planes de inversión, pero que, de ser así, lo acordado debería, enseguida, pasar a formar parte de los mismos, siguiendo el procedimiento ya aprobado, con el fin de evitar arbitrariedades.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que la fórmula propuesta por la Secretaria de Estado podría mermar el éxito de la negociación, por la burocracia de modificar los indicados planes.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, advirtió sobre el acuerdo de los miembros de la Comisión en cuanto a incentivar y fortalecer la negociación, sin perjuicio de lo cual **el Honorable Senador señor Montes** connotó la importancia de que los proyectos, obras o medidas se enmarquen dentro de los objetivos del plan de inversiones correspondiente.

Siguiendo la misma línea, **el Honorable Senador señor Tuma** manifestó que, con la finalidad de no entrampar la negociación, el proyecto, obra o medida debiera pasar automáticamente a formar parte del plan de inversiones por el solo hecho de ser visado por el concejo municipal, **lo que contó con el apoyo de los demás miembros de la Comisión y del Ejecutivo, siempre y cuando se respeten los objetivos del señalado plan.**

La señora Ministra se comprometió a considerar una redacción para el artículo 179 en análisis, que abarque los acuerdos anteriormente consignados.

La señora Gisèle Labarthe, Secretaria Ejecutiva de SECTRA, resaltó que los proyectos, obras o medidas que se convengan fuera del plan de inversiones igualmente deben ser analizados bajo su lógica, puesto que podrían conllevar la modificación de otros originalmente incluidos en él, afectando a terceros interesados.

En cuanto a la valorización de los proyectos, obras o medidas que se ejecuten como alternativa al pago del aporte en dinero, **la señora Ministra** expresó que es necesario encontrar una fórmula que garantice la transparencia tanto en la propuesta que realice el interesado como en el análisis que hagan las autoridades municipales.

En ese ámbito, **el Honorable Senador señor Ossandón** sostuvo que los costos que declaren los titulares sobre los proyectos, obras o medidas probablemente serán solo referenciales, siendo las características técnicas de los mismos lo verdaderamente importante.

Al contrario, **el Honorable Senador señor Montes** señaló que es imprescindible la valorización para evitar el eventual aprovechamiento de ciertos actores.

Posteriormente, el Ejecutivo propuso una nueva redacción para el artículo en análisis, que busca recoger las inquietudes

formuladas oportunamente por los miembros de la Comisión, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo 179.- Los aportes deberán pagarse en dinero, en forma previa a la recepción municipal del proyecto. Tratándose de cambios de destino o modificaciones o ampliaciones del giro de la patente comercial de una propiedad los aportes deberán pagarse antes del otorgamiento de la autorización respectiva.

Alternativamente, el interesado podrá solicitar que el aporte se materialice a través de la ejecución de estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas, con tal que lo propuesto esté incluido en el Plan Comunal o Intercomunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. Podrán, también, proponerse estudios, proyectos, obras y medidas que no estén considerados en estos planes pero sean coherentes con ellos, siempre y cuando no correspondan a mitigaciones directas que deba ejecutar el proyecto. En tal caso el Alcalde deberá someterlos a la aprobación del Concejo Municipal, requiriendo de un informe favorable previo de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones cuando se trate de estudios, proyectos, obras y medidas de nivel intercomunal.

La solicitud deberá presentarse a través del sistema electrónico especificado en el artículo 170, pudiendo tramitarse en conjunto con el Informe de Mitigación, e incluirá un presupuesto detallado del costo de ejecución, en los términos que establezca el Reglamento a que se refiere el inciso segundo del artículo 171. La Municipalidad deberá aprobar, rechazar u observar la solicitud, previa consulta a los demás órganos competentes, aplicándose los mismos plazos que señala el artículo 172, incluidas las posibles prórrogas. Tratándose de estudios, proyectos, obras y medidas incluidos en los planes intercomunales la aprobación requerirá del informe favorable de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones. Vencidos los plazos o sus prórrogas sin pronunciamiento municipal se entenderá que la solicitud fue rechazada, lo que deberá certificarse a petición del interesado, sin más trámite. Se aplicará a las solicitudes y a las resoluciones finales que recaigan sobre ellas lo dispuesto en el artículo 174 de esta Ley, correspondiendo a la Municipalidad mantener esta información actualizada.

Aprobada la solicitud y su presupuesto la Municipalidad y el interesado no podrán reclamar, posteriormente, un aporte adicional o un reembolso del aporte alegando que la obra tuvo un costo inferior o superior al aporte que se debía pagar.

Los estudios, proyectos, obras y medidas que se materialicen de acuerdo a los tres incisos anteriores deberán ejecutarse en forma previa a la recepción municipal del proyecto a que corresponden los aportes pertinentes, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173 de esta ley.”.

El señor Enrique Rajevic explicó que la redacción consignada se hace cargo de la posibilidad de que los interesados puedan ejecutar estudios, proyectos, obras o medidas fuera de los planes de inversiones, como alternativa al pago del aporte al espacio público en dinero, siempre que guarden coherencia con ellos. Además, de tratarse de construcciones con efecto intercomunal, el acuerdo alcanzado por el titular y la municipalidad debe contar con el visto bueno de las SEREMIS de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones.

A su vez, se introdujeron medidas que tienden a salvaguardar la transparencia, aplicando tanto a la solicitud del titular como a la aprobación formal de la misma el mecanismo del artículo 174, esto es, que dichos actos se encuentren a disposición del público en los sitios electrónicos del MTT y de los respectivos municipios, de acuerdo al artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consultó por la razón de entender rechazada la solicitud en caso de falta de respuesta de la municipalidad.

El señor Enrique Rajevic explicó que se optó por el silencio negativo como forma de evitar que por la inactividad de la autoridad local se ejecuten proyectos, obras o medidas cuyos presupuestos pudiesen estar sobrevalorados por los interesados, lo que en definitiva se traduciría en un cumplimiento menor al aporte al espacio público que le corresponde a cada construcción.

Además, indicó que el resultado de entender rechazada la solicitud solo será que el titular deba pagar el aporte en dinero.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, consideró inadecuado que la inactividad del municipio se traduzca en una suerte de castigo para el solicitante.

El señor Enrique Rajevic connotó que el efecto negativo que se discute no obstaculiza la ejecución de la obra principal y generadora de la obligación de aportar al espacio público, sino que solo implica concretar esta última en dinero.

Por otra parte, explicó que una vez aprobado un determinado proyecto, obra o medida, ninguna de las partes (municipalidad y titular de la construcción) podrá exigir una contribución adicional o un reembolso, alegando haber incurrido en un costo menor o mayor al aporte calculado en un principio.

El Honorable Senador señor Tuma reiteró sus aprensiones en cuanto a que las municipalidades no estarán llanas a negociar, más aún si no hay certeza sobre la avaluación de los proyectos, obras o medidas que se propongan.

Asimismo, manifestó que, en su concepto, no estaría bien resuelto el modo en que se negociará y se aprobará la solicitud de materializar el aporte al espacio público mediante la ejecución de un proyecto, obra o medida.

El Honorable Senador señor Ossandón manifestó que la negociación que se da entre la municipalidad y los interesados sería más sencilla de lo que se piensa, por lo mismo, este proyecto de ley debe incentivar a que en mayor medida se entreguen obras terminadas por sobre el pago en dinero, pues, por un lado el ente comunal históricamente ha tenido problemas de capacidad técnica y, por otro, si el proyectista incurre en un error en su valorización de todas maneras tendrá que cumplir con lo acordado. Si los proyectos, obras o medidas son ejecutados por los municipios, cualquier contingencia los paralizará, llegando -probablemente- a no concretarse jamás.

En cuanto a los costos, opinó que los precios de mercado serían claros y de público conocimiento para ser comparados con los valores que presenten los solicitantes, por lo que si el ente local no cumple con su rol y se termina por rechazar las propuestas por su inactividad, se desincentivará esta alternativa.

Hizo hincapié en que es imprescindible fortalecer la conversación entre las partes involucradas en la negociación, lo que debería tener cabida antes de ingresar la solicitud al sistema.

El Honorable Senador señor Montes observó que otro camino podría ser que, una vez cumplidos los plazos sin que haya pronunciamiento, el municipio pida una prórroga para resolver en el más breve lapso, de manera fundada, luego de lo cual debiese operar el silencio positivo, **lo que fue apoyado por los Senadores señores Tuma y Walker, don Ignacio.**

El señor Enrique Rajevic explicó que al aplicar a este procedimiento lo establecido en el artículo 172 la solicitud del interesado

será analizada, a su vez, por otros órganos competentes y tanto sus respuestas como la de la municipalidad deben ser fundadas.

Por otra parte, sostuvo que al Ejecutivo le parece que en la forma en que se ha planteado la nueva redacción los incentivos estarían bien encaminados a impedir que la municipalidad o el interesado esgriman, luego de haber sido aprobados, que los proyectos, obras o medidas tuvieron un menor o mayor valor en comparación con la obligación de aporte al espacio público; así, la primera se verá forzada a revisar detalladamente los costos presentados por el segundo, siendo éste responsable de la veracidad de su presupuesto.

En cuanto al silencio, afirmó que la nomenclatura consignada se ajusta al artículo 65 de la ley N° 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, que dispone -en lo que interesa- que “se entenderá rechazada una solicitud que no sea resuelta dentro del plazo legal cuando ella afecte el patrimonio fiscal”.

A mayor abundamiento, señaló que el procedimiento que le atañe a la solicitud en debate ya es muy extenso, pudiendo llegar a los 240 días, por lo que sugirió, más bien, hacer aplicable el silencio positivo en los términos del artículo 64 de la citada ley, es decir, que el interesado denuncie la inactividad ante la propia municipalidad, requiriéndole una decisión, ante lo cual ésta deberá otorgar recibo con expresión de su fecha, elevando copia a su superior jerárquico, dentro de 24 horas, y si no se pronunciare en cinco días contados desde la recepción de la denuncia, la solicitud del interesado se entendería aceptada.

En razón de lo anterior, la Comisión acordó reemplazar, en el tercer inciso de la nueva redacción -ya transcrito-, la frase: “se entenderá que la solicitud fue rechazada, lo que deberá certificarse a petición del interesado, sin más trámite”, por lo siguiente: “, regirá lo contemplado en el artículo 64 de la ley N° 19.880”.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma, y Walker, don Ignacio, compartieron la nueva redacción propuesta para este artículo, con la modificación recién consignada y otras formales.

Posteriormente, el Ejecutivo presentó **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge a cabalidad el consenso descrito, **siendo aprobada, con una enmienda formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con igual votación, **se dio por aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo tocante a esta materia.**

La propuesta de ajuste de la normativa en examen -presentada por el Ejecutivo- contiene, enseguida, el precepto que se describe:

“Artículo 180.- Los aportes serán recaudados por el municipio respectivo, el que deberá mantenerlos en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal.

Los aportes estarán destinados única y exclusivamente a los siguientes fines:

a) Ejecución de obras identificadas en los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, incluida la construcción de las nuevas áreas verdes o espacios públicos allí indicados;

b) Pago de expropiaciones que sean necesarias para la materialización de dichas obras;

c) Actualización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, desarrollo de los instrumentos de planificación que sean necesarios para su ejecución y elaboración de los proyectos de las obras, y

d) Gastos de administración e inspección, incluidos los gastos en personal, hasta por el 10% de los fondos recaudados.

Al menos el 70% de los aportes recaudados, deducidos los gastos de administración, deberán ser invertidos en movilidad. La municipalidad determinará qué parte del remanente será destinado a la inversión en otros espacios públicos.

En las comunas donde exista un plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, al menos el 40% de los aportes recaudados anualmente deberá destinarse a la ejecución de obras incluidas en dicho plan intercomunal. Para estos efectos, la municipalidad deberá ejecutar esas obras directamente o transferir los recursos a alguna de las entidades competentes para ejecutarlas mediante un convenio mandato. En este último caso, la entidad receptora solo podrá emplear los recursos en los fines señalados en este artículo.

Por resolución de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, y previa solicitud de la municipalidad interesada, el porcentaje establecido en el inciso precedente podrá ser modificado para la ejecución de obras determinadas, considerando la priorización establecida en el plan.”.

En primer término, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** solicitó al Ejecutivo detalles acerca de las expropiaciones mencionadas en la letra b) -del inciso segundo- anteriormente consignada, sobre lo cual **la señora Jeannette Tapia, asesora del MINVU,** explicó que aquéllas son necesarias especialmente en temas relacionados con vialidad.

El Honorable Senador señor Ossandón planteó que si los recursos provenientes de los aportes al espacio público se destinan a actualizar los planes de inversión, desarrollo de proyectos, etc. -como se contempla en la letra c), del inciso segundo- los fondos podrían diluirse sin obtener obras concretas.

Referente al mismo punto, **el Honorable Senador señor Montes** consideró que es necesario que la recaudación por este concepto pueda destinarse a estudios y actualización de los planes y otros instrumentos.

Sobre la norma en análisis, **la señora Ministra** resaltó que la letra d) permite la contratación de inspectores técnicos de obras, como planteó anteriormente el Senador señor Ossandón.

En materia del mínimo de 40% para ser destinado a obras del plan intercomunal, recordó que fue determinado para armonizarlo con el hecho de que los dineros originados en aportes al espacio público serán administrados por las municipalidades y no por corporaciones regionales, como se contempló inicialmente en la indicación sustitutiva pertinente.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Tuma y Walker, don Ignacio, manifestaron su total conformidad con la redacción propuesta.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, asume con exactitud el texto en examen, **siendo aprobada, con enmiendas formales, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

La aludida propuesta de ajuste de la normativa en estudio, a continuación, contempla el siguiente precepto:

“Artículo 181.- En sus rendiciones de cuentas anuales, las municipalidades darán cuenta circunstanciada del uso de los aportes recaudados, debiendo publicarse tales rendiciones conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado.

Se incluirán dentro de esta rendición las medidas de mitigación recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando las garantías a que alude el artículo 173 que obren en poder del Municipio y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.”.

El Honorable Senador señor Montes consultó cómo se manejará la cuenta de la especie y manifestó que le parece de vital importancia la transparencia en la administración y movimientos de los recursos, con conocimiento, al menos, del concejo municipal; por lo anterior, sugirió modificar la redacción consignada en términos de que se detalle el uso de cada uno de los aportes percibidos por la municipalidad.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, propuso, entonces, que las municipalidades deban dar una explicación circunstanciada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recaudados, **con lo que concordaron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón y Tuma.**

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Tuma y Walker, don Ignacio, estuvieron contestes en la pertinencia de contemplar esta norma, con la enmienda consignada.

Con posterioridad, **la señora Ministra** manifestó la necesidad de revisar el inciso segundo del artículo 181, a fin de ajustarlo a los acuerdos alcanzados por la Comisión, especificando que serán incluidas dentro de la rendición de cuentas de la municipalidad las medidas de mitigación a que se refiere el artículo 170 y los estudios, proyectos, obras y medidas que regula el artículo 179, de modo de abarcar tanto las mitigaciones directas como los aportes al espacio público.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, concordaron con la sugerencia de la Secretaria de Estado.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo tocante a esta materia, recoge a cabalidad los consensos alcanzados durante el debate.

Sometida a votación dicha indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a este asunto.

La propuesta de ajuste enmarcada en la indicación sustitutiva, enseguida, contempla la norma que se transcribe:

"Artículo 182.- Tratándose de proyectos que incrementen el coeficiente de constructibilidad a través de beneficios urbanísticos conferidos por esta ley, su Ordenanza General o el instrumento de planificación territorial, el avalúo fiscal del terreno sobre el cual se calculará el porcentaje a ceder se aumentará en la misma proporción del beneficio obtenido.".

El Honorable Senador señor Montes, aún cuando estuvo de acuerdo con el objetivo de la norma en debate, hizo presente que el impacto que tiene el índice de constructibilidad sobre la tasación fiscal del inmueble no es homogéneo en todos los sectores del país y la cuestión redunda en cómo calcular la mayor ganancia que obtendrá su propietario.

El señor Enrique Rajevic, asesor del MINVU, expresó que son dos las situaciones más relevantes en que se concede el beneficio de la especie, esto es, la fusión de terrenos y los conjuntos armónicos, que otorgan un 30% y hasta un 50% más de coeficiente de constructibilidad, respectivamente.

Ahora bien, la variable de que se trata es determinada en el plan regulador -confeccionado previamente a la ocurrencia de las situaciones mencionadas- y al ser, el avalúo fiscal, calculado en forma general en cada zona, el Servicio de Impuestos Internos no puede predecir que en el futuro un determinado bien raíz será acreedor de la mejora, por ello se hace necesario reflejarla en la valoración a posteriori.

De lo anterior, se desprende que una alternativa es retasar, sin embargo se consideró que entramparía y retardaría demasiado la tramitación, por lo tanto se optó por acrecentar el aporte al espacio público en el mismo porcentaje en que se ha favorecido al predio.

El Honorable Senador señor Ossandón opinó que la mayor ganancia, por concepto de aumento del mencionado índice, es difícil de cuantificar de la forma expuesta y propuso retasar, derechamente.

El Honorable Senador señor Montes anotó que como criterio general le parece adecuado incrementar el avalúo en la misma proporción en que se ha aumentado el índice de constructibilidad, siempre que tanto el interesado como el municipio conserven el derecho a solicitar la retasación del suelo.

El señor Enrique Rajevic contestó que, según lo informado por el SII, se valora según la “zona homogénea”, razón por la que sus representantes se inclinaron por la solución consignada, porque no afectará al sistema en general.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela, Tuma, y Walker, don Ignacio, expresaron su total conformidad con la redacción propuesta.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en cuanto a este tema, recoge con exactitud el texto en análisis, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

Enseguida, corresponde pronunciarse sobre **la indicación número 87,** de los Honorables Senadores señores Montes y Lagos, que introduce un nuevo Capítulo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sobre mitigaciones especiales en el caso de centros comerciales.

A este respecto, el Ejecutivo sugirió regular tanto la materia tratada por dicha indicación, como la del **Capítulo IV, del Título V -de la indicación sustitutiva número 1-, sobre zonas de saturación vehicular**, a través de ciertas adecuaciones a los artículos 170 y 171 -ya aprobados-, que se traducirían en extender el área de influencia en determinadas circunstancias.

El señor Enrique Rajevic explicó que la idea es ampliar la denominada área de influencia -modificando el inciso tercero del

artículo 170- a la duodécima intersección cuando dos o más proyectos cercanos en su localización presenten un informe de mitigación conjunto, o bien cuando proyectos individuales generen mil o más viajes en transporte privado o tres mil o más viajes totales por hora, en algún período del día.

Apuntó que, al mismo tiempo, sería necesario detallar -agregando un nuevo literal en el inciso segundo del artículo 171- que las condiciones para que dos o más proyectos presenten un IMIV conjunto serán establecidas por medio del reglamento.

Además, se precisaría eliminar del inciso final del artículo 171 las referencias al plan maestro, originadas en el artículo 180 de la indicación sustitutiva, lo que forma parte de las materias del Capítulo IV que se sugiere reemplazar por los ajustes recién consignados.

El referido asesor del MINVU manifestó que las razones por las cuales se ha optado por esta nueva fórmula -eliminar el Capítulo referente a las zonas saturadas- se fundan en que en el transcurso del debate de esta iniciativa legal se ha llegado a la convicción de que el aporte al espacio público no es en sí mismo una compensación por los efectos negativos que provocan las construcciones, sumado a que los proyectos que suscitarán la extensión de la zona de influencia son de tal magnitud que necesariamente se verán enfrentados a mitigaciones directas de mayor envergadura, por los flujos vehiculares que originan y su naturaleza.

A su turno, **el señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones,** concordó con las apreciaciones y medidas expuestas por el representante del MINVU otorgando la posibilidad a dos o más proyectos de presentar un informe de mitigación conjunto que albergue medidas a desarrollar por ellos, tanto en forma inmediata como por fases.

El Honorable Senador señor Tuma indicó que la situación que se discute ocurrirá solo en las grandes ciudades.

El Honorable Senador señor Ossandón puso en duda que los desarrolladores vayan a imponerse medidas de mitigación más relevantes y, por consiguiente, mayores costos.

El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, preguntó si es factible que la autoridad sugiera a dos o más titulares presentar un IMIV conjunto, **duda que suscribió el Senador señor Ossandón.**

El señor Raúl Barrientos hizo saber que actualmente los interesados hacen propuestas conjuntas de manera informal,

en su mayoría porque no pueden abordar las mitigaciones independientemente; sin perjuicio de ello, no vio inconvenientes en que la autoridad pueda solicitarlo.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó qué ocurriría si dos o más proyectos de gran envergadura se encuentran a una distancia de 13 o más intersecciones, y propuso que el área de influencia pueda ser extendida a más de ocho intersecciones, sin poner un número límite en la ley.

A su vez, **el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio,** inquirió por la razón de fijar el límite en 12 intersecciones.

El Honorable Senador señor Montes sostuvo que este asunto pone de relevancia el papel que deben jugar las autoridades en la planificación de las ciudades, especialmente considerando que hoy existen solicitudes para construir gran cantidad de edificios en diversos sectores del país.

El Honorable Senador señor Ossandón indicó que hay ciertas obras que deben pesar sobre el Estado y no respecto de los proyectistas, como por ejemplo los colectores de aguas lluvia o la red de alcantarillado.

El señor Enrique Rajevic hizo presente que las temáticas relativas a la ciudad en general han sido contenidas en el Capítulo sobre aportes al espacio público, el cual pone límite a lo que se puede exigir a los titulares de las construcciones, y lo que se intenta ahora, con las modificaciones a los artículos 170 y 171, es reforzar las mitigaciones directas.

La señora Gisèle Labarthe, Secretaria Ejecutiva de SECTRA, explicó que, según el análisis de su Servicio en distintas zonas del país, las áreas de influencia de los proyectos de mayor envergadura confluirían dentro de la duodécima intersección.

Posteriormente, **el señor Enrique Rajevic** enfatizó que la idea es que cuando dos o más proyectos presenten un IMIV conjunto, el área de influencia se pueda ampliar hasta la duodécima intersección y que lo mismo ocurra en el caso de los de alto impacto -individualmente considerados-, de manera de recoger el contenido del Capítulo sobre las zonas de saturación vehicular, que se propone suprimir.

El Honorable Senador señor Pérez Varela indicó que de la redacción se entiende que para el caso de dos o más proyectos cercanos en su localización es voluntario presentar un informe de mitigación conjunto cuando individualmente generen mil o más viajes en trasporte

privado o tres mil o más viajes totales por hora en algún periodo del día, **lo que fue ratificado por los representantes del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.**

El Honorable Senador señor Montes preguntó si la evaluación de una construcción en particular se realiza a partir del impacto teórico máximo que podría llegar a tener en el futuro o solo se ve el efecto en el corto plazo; indicó que aquellos son parámetros diametralmente diferentes, por ejemplo, la trascendencia original del Mall Plaza Vespucio está muy por debajo de la que tiene actualmente, situación que se replica con la expansión de las clínicas privadas en el tiempo. Por lo anterior, destacó que es necesario que la norma se haga cargo del dinamismo de los proyectos.

El señor Raúl Barrientos contestó que la mecánica de la evaluación será regulada por el reglamento, el que dispondrá una forma de estimar el máximo de viajes que generará el proyecto de acuerdo a sus características particulares, en un corte temporal futuro, razón por la que se incluyó la temporalidad en el análisis que se debe ejecutar.

Por otra parte, indicó que cabe la posibilidad de que el titular presente un IMIV sobre una etapa de la construcción, caso en el que se exigirá que las medidas de mitigación directas sean consistentes con dicha fase, y las posteriores serán materia de futuros informes.

El Honorable Senador señor Ossandón añadió que la cantidad de viajes debiera ser equivalente al coeficiente de constructibilidad.

La señora Ministra concordó con Su Señoría y afirmó que fue así como se aprobó el artículo 170 al determinar que la tasa de generación de viajes debe reflejar la actividad, ubicación, periodo de mayor intensidad y temporalidad del proyecto.

El Honorable Senador señor Montes consultó sobre la posibilidad de que sea la autoridad la que solicite a los titulares presentar un proyecto conjunto.

Acto seguido, **el señor Enrique Rajevic** propuso que la nueva letra b), del inciso segundo del artículo 171, señale que el reglamento establecerá las condiciones para que dos o más proyectos que sean cercanos en su localización puedan realizar un informe de mitigación conjunto, a propuesta de los interesados o de la autoridad respectiva, **con lo que concordaron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.**

Cerrado el debate y sometida a votación la propuesta del Ejecutivo de suprimir -de su indicación número 1- el

Capítulo sobre zonas de saturación vehicular, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.

En cuanto a la necesaria adecuación de los artículos 170 y 171, en los términos planteados, los mismos señores Senadores manifestaron su conformidad.

Cabe señalar que, como se destacó oportunamente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a esta materia, recoge el texto de los artículos 170 y 171, según los consensos descritos.

Sometida a votación dicha indicación, en lo pertinente, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Por último**, la indicación número 87 fue retirada por el Honorable Senador señor Montes.**

Enseguida, procede pronunciarse acerca del **Capítulo V, del Título V -de la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo-,** sobre la mitigación y los incentivos en las nuevas áreas urbanas o de extensión urbana, compuesto por el artículo 181. Cabe señalar que, en este ámbito, recae **la indicación número 88,** del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, para incorporar un nuevo Capítulo que regula la misma materia mencionada.

A este respecto, el Ejecutivo presentó una propuesta, enmarcada en tal indicación, para reemplazar dicho Capítulo por el que se consigna a continuación, el cual contiene los artículos 183 y 184.

“Capítulo IV
De la mitigación y los incentivos en los instrumentos de planificación territorial

Artículo 183.- Cuando los planes reguladores intercomunales establezcan nuevas áreas urbanas o de extensión urbana podrán determinar condiciones adicionales de urbanización y equipamiento para el desarrollo de los proyectos que se emplacen en ellas, incluyendo la ejecución de obras de urbanización fuera del terreno en que se ubica el proyecto, la ejecución de obras o medidas en el sistema de movilidad urbana o que mejoren los espacios públicos, la inclusión de tipos de vivienda o usos de suelo en sus proyectos, la materialización o mejoramiento de equipamientos públicos u otras medidas que promuevan la integración social,

todo lo cual se determinará de acuerdo con un Estudio de Impacto Urbano y las reglas que establezca la Ordenanza General.

El cumplimiento de las condiciones deberá garantizarse mediante cauciones que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 173 y su incumplimiento acarreará, además de su cobro, la caducidad de las autorizaciones otorgadas y no ejecutadas.

En estos casos deberá considerarse el área de influencia total del proyecto para efectos de las mitigaciones directas que regula el Capítulo II de este Título, incorporando, a lo menos, la red de vías estructurantes existentes o proyectadas con las que se conectarán las nuevas áreas y el territorio o sector geográfico con el cual interactuarán funcionalmente.

Artículo 184.- Los planes reguladores comunales podrán otorgar incentivos en las normas urbanísticas aplicadas en todo o parte de su territorio condicionadas al desarrollo de espacios públicos o el mejoramiento de los ya existentes, a la materialización, reparación o mejoramiento de equipamientos públicos, a la instalación o incorporación de obras de arte en el espacio público o al cumplimiento de otras condiciones que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social urbana. Las obras de arte que se instalen o incorporen al espacio público conforme a este artículo deberán ser aprobadas por jurados especializados.

El cumplimiento de las condiciones anteriores será requisito para la recepción de los proyectos, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173.

La aprobación de un plan con estos incentivos dejará sin aplicación en el territorio planificado los artículos 63, 107, 108 y 109 de esta ley.”.

La señora Ministra señaló que el artículo 183 propuesto es prácticamente idéntico al 181 de la indicación sustitutiva pertinente y que el nuevo 184 pretende establecer incentivos a las normas urbanísticas bajo la condición de que se ejecuten diversas medidas en espacio y equipamiento público o que contribuyan a la integración social, y connotó que dentro de las que podrían originar dichos incentivos se contemplan las obras de arte, tal como lo sugirió el Honorable Senador señor Walker, don Ignacio.

El Honorable Senador señor Montes consideró que la redacción del aludido artículo 183 es bastante tímida en lo que atañe a la actuación del sector público en la planificación de las ciudades y expresó

que debiera ser más concreta, sobre todo respecto de los desarrollos de gran envergadura, como los centros comerciales.

El Honorable Senador señor Ossandón dejó constancia de que esos centros no generan solo efectos negativos en las ciudades, ya que se han convertido en espacios de reunión y esparcimiento, llegando incluso a cumplir un rol social.

El Honorable Senador señor Montes, además de replicar que existen otras formas de sociabilizar y compartir, indicó que precisamente por la preponderancia que han alcanzado los centros comerciales en Chile es preciso que cumplan con estándares superiores.

En otro orden de ideas, **el Honorable Senador señor Ossandón** no estuvo de acuerdo con que las obras de arte sean aprobadas por "jurados especializados" -como establece el inciso primero del 184, transcrito-, ya que, en su opinión, eso forma parte de una decisión municipal y no corresponde involucrar a organismos externos. Asimismo, sostuvo que, de existir dicha instancia, el ente comunal rehusará este tipo de medidas por la tramitación y el tiempo que conllevaría.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Tuma** fue partidario de que el municipio tome la decisión contando con el informe favorable de algún museo o institución especializada.

El Honorable Senador señor Pérez Varela concordó con el Senador señor Ossandón y manifestó que se corre el riesgo de que la decisión deje de ser local y pase a ser centralista.

La señora Ministra hizo saber que el mecanismo de aprobación de las obras de arte que se discute obedece a una petición expresa de diversos artistas y de lo que se aplica en la "Comisión Nemesio Antúnez", como lo informó el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Sin perjuicio de lo anterior, no ve dificultad en radicar la determinación en la órbita municipal.

El Honorable Senador señor Montes indicó que entiende que el ánimo de este proceso es que haya una cierta evaluación experta a iniciativa del municipio, pero acotó que no debería quedar en manos del alcalde en forma exclusiva.

La Secretaria de Estado afirmó que de omitir la aprobación por parte de "jurados especializados" las obras de arte deberán contar con el visto bueno del concejo municipal, ya que pasarán a formar parte del plan de inversiones comunal o intercomunal. Por lo tanto, sugirió eliminar la última oración del inciso primero del artículo 184, **con lo que**

concordaron los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, coincidieron en la conveniencia de acoger los preceptos en examen, suprimiendo la oración previamente aludida.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge plenamente el consenso descrito.

Sometida a votación dicha indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con igual votación, se aprobó en lo pertinente la indicación número 1, con modificaciones.

Cabe destacar que, en su momento, la indicación número 88 fue rechazada, unánimemente, por los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma.

A continuación, corresponde abordar **la indicación número 89,** del Honorable Senador señor Navarro, que introduce un nuevo artículo que trata sobre la posibilidad de realizar los aportes al espacio público mediante obras de arte.

El señor Presidente de la Comisión declaró inadmisible dicha indicación, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.

Enseguida, cabe examinar el **Capítulo VI, del Título V -de la indicación sustitutiva número 1 del Gobierno-,** referente a los aportes urbanos reembolsables.

Sobre la materia, el Ejecutivo presentó una propuesta, enmarcada en la referida indicación, para reemplazar dicho Capítulo por el que se consigna a continuación, el cual contiene los artículos 185 y 186.

“Capítulo V
De los aportes urbanos reembolsables

Artículo 185.- Cuando un interesado proponga ejecutar un estudio, proyecto, obra o medida del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, conforme admite al artículo 179 de esta ley, y el costo aprobado sea mayor al aporte que le corresponda enterar, podrá acoger dicho excedente a la modalidad de aportes reembolsables.

Artículo 186.- Para los efectos señalados en el artículo anterior, el interesado firmará un convenio con la municipalidad respectiva. En dicho Convenio se establecerá:

a) Los estudios, proyectos, obras o medidas a ejecutar y su costo;

b) El valor a reembolsar y su plazo de devolución por parte de la municipalidad, que no podrá superar los quince años, y

c) La forma en que la municipalidad reembolsará dichos aportes.

Las devoluciones se entregarán a la persona que se designe en el respectivo convenio, deberán ser en dinero o pagarés reajustables y equivaldrán al valor inicial reajustado.”.

La señora Ministra explicó que el artículo 185 propuesto regula la misma materia que el 182 de la indicación sustitutiva pertinente, realizándose ciertos ajustes de nomenclatura que se condicen con las normas que ya han sido debatidas y aprobadas por la Comisión.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó la razón por la que, en el artículo 186, se pone un límite de 15 años para la devolución de los aportes reembolsables, ya que, en su concepto, dicha temática debiese ser abordada por la negociación que tenga lugar entre la municipalidad y el interesado.

Además, preguntó por qué establecer -en el inciso final del mismo precepto- que los pagarés deben ser reajustables si lo lógico es que sean en unidades de fomento.

El señor Enrique Rajevic sostuvo que la intención del Ejecutivo fue replicar la normativa sobre aportes reembolsables aplicable en materia sanitaria y eléctrica, por lo que no se hicieron innovaciones respecto al plazo de devolución ni a la forma de pago.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, manifestaron estar de acuerdo con consultar, en los términos propuestos, los preceptos en examen.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a esta materia, asume plenamente el acuerdo anterior, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a este asunto.

\- - -

A continuación, el Ejecutivo propuso considerar un nuevo artículo 190, concerniente al cómputo de los plazos, que se ubicaría en el Título Final de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo 190.- Los plazos de días contenidos en esta ley en que no se indique expresamente que se trata de plazos de días hábiles, son plazos de días corridos.

Con todo, siempre que el último día de un plazo contemplado en esta ley sea inhábil se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente.”.

El señor Enrique Rajevic afirmó que la necesidad de introducir una norma como la consignada radica en la pugna interpretativa que ha surgido entre el artículo 25 de la ley N° 19.880 y el 50 del Código Civil. Así, explicó que desde antes de la entrada en vigencia de la llamada “ley de procedimientos administrativos” la contabilización de los plazos, en materia urbanística, se ha realizado en base a días corridos -en aplicación del señalado artículo 50- y que, a mayor abundamiento, la Contraloría General de la República, acaba de emitir un dictamen en el mismo sentido.

Los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Pérez Varela y Tuma, expresaron su total conformidad con el precepto propuesto.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en cuanto a este tema, recoge cabalmente el texto en análisis, **siendo aprobada, con una enmienda formal, por la unanimidad**

de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

Enseguida, corresponde considerar **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo segundo,** que modifica la ley N° 18.696, agregando a la misma once preceptos, relativos a la creación de un registro de consultores en informes de mitigación de impacto vial.

Cabe hacer presente que, para una mejor comprensión del tema, la Comisión debatió y votó separadamente cada uno de los nuevos artículos contenidos en la referida indicación, los cuales se describen sucesivamente.

"**Artículo Segundo.-** Incorpóranse los siguientes artículos 5° a 15, nuevos, a la ley N° 18.696, que Modifica Artículo 6° de la Ley N° 18.502, Autoriza Importación de Vehículos que señala y Establece Normas sobre Transporte de Pasajeros:".

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo pertinente, consulta este encabezado, con adecuaciones formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo tocante a este punto.

"**Artículo 5º.-** Créase un Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial a cargo de la Subsecretaría de Transportes, que lo administrará. El Registro regirá para todo el territorio nacional y tendrá carácter público y permanente.".

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso agregar la siguiente redacción al final de la norma en análisis: "No obstante, las solicitudes de inscripciones y de modificaciones al Registro se presentarán y tramitarán ante la respectiva Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante SEREMI, conforme a los requisitos y procedimiento establecidos en el reglamento que al efecto dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La inscripción realizada en cualquier región permitirá al consultor presentar informes en todo el país.

En contra de las resoluciones emitidas por las SEREMI en el procedimiento de inscripción podrán deducirse los recursos generales. El recurso jerárquico se interpondrá ante el Subsecretario de Transportes.”.

La señora Ministra de Vivienda y Urbanismo enfatizó que en la propuesta consignada -en el marco de la indicación sustitutiva pertinente- se han realizado las adaptaciones necesarias para contemplar un texto coherente con los acuerdos arribados por la Comisión, así como ciertos ajustes de redacción.

El señor Enrique Rajevic, asesor de la referida Cartera, añadió que se acogió la inquietud del Senador señor Pérez Varela, en torno a que el registro de consultores tuviese una dimensión regional.

La señora Paola Tapia, asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, afirmó que la ley N° 18.696 se ha convertido en una verdadera “ley orgánica del transporte”, razón por la que se optó por introducir el denominado registro de consultores en ella.

Sostuvo que el foco está en establecer requisitos de conocimientos y experiencias con que deben contar las personas que vayan a formar parte de tal registro, ya que es imprescindible que se encuentren capacitadas para realizar un detallado análisis técnico de los informes de mitigación que se presenten.

Señaló, por otra parte, que estas disposiciones se hacen cargo de establecer sanciones y su gradualidad, además de incompatibilidades e inhabilidades.

A su vez, mencionó que, sin perjuicio de tratarse de un registro nacional, los interesados podrán solicitar su ingreso en las SEREMIS de Transportes y Telecomunicaciones de cada región.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el texto propuesto, con una enmienda formal, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, se aprobó la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

“**Artículo 6°.-** Solo podrán inscribirse en el Registro y permanecer inscritas en él las personas naturales y jurídicas que cumplan los requisitos que en cada caso se señalan:

I. Las personas naturales que:

a) Acrediten estar en posesión del título profesional de ingeniero civil con mención en transportes o ingenierías similares, u otros profesionales con posgrado o postítulo en transporte. Con todo, el título profesional deberá ser de una carrera profesional con un currículum de a lo menos ocho semestres de duración;

b) No estén afectas a alguna inhabilidad establecida en el artículo 7°; y

c) Acrediten una experiencia mínima de tres años en la elaboración o revisión de proyectos de ingeniería de transporte.

II. Personas jurídicas:

a) Las sociedades de personas, cuando al menos uno de los socios cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad establecidos en el párrafo anterior.

b) Las sociedades anónimas, cuando a lo menos uno de los socios miembros de su Directorio cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad, establecidos en el párrafo anterior.

c) Otras sociedades, nacionales o extranjeras, en las cuales a lo menos un socio, director, representante o agente cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad exigidos en el párrafo anterior.”.

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó cómo un egresado de una de las carreras afines podría llegar a alcanzar la experiencia mínima de tres años en la elaboración o revisión de proyectos de ingeniería de transporte -como exige la letra c) del número I-.

El Honorable Senador señor Montes acotó que, de acuerdo a su conocimiento en el ramo, los egresados se inician colaborando con un ingeniero con mayor experiencia, lo que fue confirmado por **la señora Ministra**.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en cuanto a este tema, reproduce el texto propuesto, con modificaciones formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio**.

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo relativo a este asunto.

"**Artículo 7°.-** Las inhabilidades para inscribirse y permanecer en el Registro serán las siguientes:

a) Ser funcionario o estar empleado a cualquier título en una municipalidad, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o en una de sus Secretarías Regionales u organismos dependientes.

b) Haber sido condenado por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva.

c) Haber sido sancionado con la eliminación o tener la inscripción suspendida en este Registro.

Las inhabilidades derivadas de una condena penal o administrativa quedarán sin efecto transcurridos cinco años desde el término del cumplimiento de la pena o sanción.".

El Honorable Senador señor Ossandón no consideró apropiado establecer la inhabilidad de estar empleado a cualquier título en una municipalidad -como contempla la letra a) del inciso primero-, ya que podría impedir que muchas personas ingresen al registro sin tener un interés reprochable para estos efectos; por ejemplo, un asesor externo de un municipio, que preste servicios para un contrato u obra en particular, no estaría en condiciones de convertirse en consultor. Por lo anterior, sugirió eliminar la expresión "a cualquier título", para así acotar la limitante.

El Honorable Senador señor Tuma manifestó que se debe tener presente que la especialización que se exigirá a los profesionales es muy elevada por lo que no serán muchos los aptos para formar parte del registro; entonces, sugirió permitir el ingreso de los que presten asesorías que no estén directamente relacionadas con la materia de este proyecto de ley.

El Honorable Senador señor Moreira consultó por la razón de circunscribir la inhabilidad solamente a personas vinculadas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o sus SEREMIS y a municipalidades, no así a otras reparticiones públicas.

La señora Ministra contestó que lo que se intenta es evitar que formen parte del registro personas ligadas a entidades que

tengan incidencia en la toma de decisiones, como lo son las municipalidades y el Ministerio -y SEREMIS- de Transportes y Telecomunicaciones.

Respecto a lo apuntado por el Senador señor Ossandón, estimó que eliminar “a cualquier título” de la letra a) del inciso primero, conservaría la inhabilidad de los funcionarios que tienen responsabilidad administrativa, pero afirmó que gran parte del personal a honorarios tiene mucha influencia en aspectos resolutivos, aunque, por otro lado, se limitó solo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a las municipalidades.

El Honorable Senador señor Ossandón, en atención a las palabras de la Secretaria de Estado, propuso eliminar lo relativo a los municipios, ya que no serían ellos los que decidirán sobre los informes de mitigación de impacto vial, sino las SEREMIS de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor Raúl Barrientos apuntó que los IMIV pequeños quedarán en manos de las municipalidades.

El Honorable Senador señor Ossandón señaló que es muy difícil que dentro de los municipios haya profesionales que cumplan con las exigencias del artículo 6°. Asimismo, indicó que lo trascendental es que en proyectos importantes, es decir, los evaluados por la SEREMI, no se dé el conflicto de intereses. Finalmente, advirtió que, de permanecer la inhabilidad en los términos consignados, los pocos profesionales capacitados en materia de tránsito se verán limitados para ingresar al registro de consultores.

El Honorable Senador señor Tuma precisó que el dilema es encontrar el equilibrio entre no ser tan restrictivos y evitar que se dé el doble rol entre consultor y evaluador del informe. Por lo anterior, propuso eliminar la inhabilidad y establecer una fuerte sanción aplicable a los que teniendo intereses involucrados participen en la toma de decisiones.

La señora Ministra señaló que una alternativa es suprimir la inhabilidad en cuanto a los funcionarios o empleados a cualquier título de las municipalidades y establecer una incompatibilidad respecto de los que prestan asesorías para alguna en particular y que, paralelamente, participen en la elaboración de un IMIV a presentar ante el mismo ente.

La señora Paola Tapia sugirió mantener el literal a) en debate, pero eliminando la expresión “en una municipalidad,”.

Luego, **el señor Enrique Rajevic,** a efectos de evitar cualquier conflicto de interés o doble rol de un consultor, sugirió reemplazar la letra a) del artículo 7° por la siguiente:

"a) Ser funcionario o estar empleado a cualquier título en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sus Secretarías Regionales u organismos dependientes o cualquiera de los demás órganos que deban ser consultados a propósito de los Informes de Mitigación de Impacto Vial conforme a lo dispuesto en el artículo 172 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.".

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el precepto propuesto, con la modificación recién consignada, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Luego, atendidas las inquietudes formuladas anteriormente en el seno de la Comisión, el Ejecutivo planteó intercalar un nuevo precepto, a continuación del artículo 7°, lo que formalizó en su **indicación número 1 bis**, con el siguiente texto:

"Artículo ….- Los consultores que regula esta ley no podrán elaborar Informes de Mitigación de Impacto Vial que vayan a ser presentados en municipalidades en las que ellos o cualquiera de las personas que les presten servicios sean funcionarios o tengan alguna relación contractual, hasta pasados dos años desde que dicho vínculo haya cesado.

Tratándose de personas jurídicas se aplicará la misma restricción si sus socios, administradores o personas que les presten servicios, reúnen las calidades antes señaladas.".

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a este artículo, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Artículo 8° (Pasó a ser artículo 9°)

"**Artículo ….-** Se considerará como infracción leve y se sancionará con amonestación por escrito:

a) La emisión de informes con información incompleta, cuyas omisiones impidan la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas.

b) No comunicar al Registro cualquier modificación de sus antecedentes personales que incidan en el cumplimiento de los requisitos de inscripción o las causales de inhabilidad. La comunicación deberá efectuarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la modificación.”.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el texto propuesto, con modificaciones formales.

Cabe señalar que, luego, **la señora Ministra** propuso introducir una enmienda que se describe a propósito de la discusión del artículo 10 (que pasó a ser 11).

Sometida a votación la indicación número 1 bis, con la enmienda recién aludida, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Artículo 9° (Pasó a ser artículo 10)

“**Artículo ….-** Las siguientes actuaciones del Consultor serán constitutivas de infracciones graves y se sancionarán con la suspensión del Registro, hasta por el plazo de un año:

a) Reincidir en la comisión de alguna infracción leve dentro de un periodo de tres años, y

b) Emitir un informe en contravención con las normas legales o reglamentarias que regulan los Informes de Mitigación Vial.”.

El Honorable Senador señor Ossandón manifestó que la sanción de suspender del registro hasta por un año al consultor que emita un informe en contravención con las normas legales, en su concepto, es muy liviana y no desincentivará la conducta; sin embargo, apoyó dicha sanción para quienes incumplan el reglamento.

Al respecto, **la señora Paola Tapia** hizo saber que en el artículo 10 (que pasó a ser 11) se describen las infracciones gravísimas que pueden llegar a ser sancionadas con la eliminación del consultor del registro.

El Honorable Senador señor Montes señaló que quizás sería más efectivo en la práctica aplicar, además, una sanción pecuniaria, poniéndose en el caso de que el registrado sea una persona jurídica y que, ante una suspensión o eliminación, sus socios simplemente creen otra, cuestión que **compartió el Honorable Senador señor Ossandón**.

La señora Ministra sugirió establecer lo relativo a la contravención legal en el artículo 10 (que pasó a ser 11) y eliminar la expresión “legales o” de la letra b) del artículo en estudio, tipificando la conducta señalada como infracción gravísima.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relacionado con esta materia, contempla el artículo propuesto, con la enmienda recién descrita y otras meramente formales.

Cabe señalar que, luego, **la señora Ministra** propuso incorporar una modificación que se describe a propósito de la discusión del artículo 10 (que pasó a ser 11).

Sometida a votación la indicación número 1 bis, con la modificación previamente consignada, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con enmiendas, en lo referente a este asunto.

Artículo 10 (Pasó a ser artículo 11)

“**Artículo ….-** Las siguientes actuaciones del Consultor serán constitutivas de infracciones gravísimas y se sancionarán con una suspensión de entre uno y tres años, o con la eliminación del Registro:

a) Reincidir en la comisión de alguna infracción grave dentro de un periodo de tres años.

b) Actuar encontrándose afectado por alguna causal de inhabilidad o incompatibilidad o habiendo perdido alguno de los requisitos habilitantes para la inscripción en el Registro.

c) Proporcionar información inexacta relativa al cumplimiento de los requisitos de inscripción u omitir información relativa a este mismo punto.

d) Ser condenado por sentencia ejecutoriada debido a responsabilidades civiles o penales derivadas de la elaboración de los Informes de Mitigación Vial.”.

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso eliminar la expresión “o incompatibilidad” de la letra b) e intercalar un nuevo literal del siguiente tenor:

“…) Ocultar u omitir datos, o aportar datos falsos, respecto al levantamiento de la información, la simulación de los sistemas de transporte o la estimación de los impactos del proyecto analizado, induciendo a error o impidiendo la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas en el informe emitido.”.

El Honorable Senador señor Ossandón recordó que, en conformidad al acuerdo alcanzado a propósito del artículo 9° (que pasó a ser 10), es necesario agregar en el precepto en análisis la conducta consistente en contravenir las normas legales, y sugirió incorporar algún tipo de multa aplicable a los socios de consultoras que sean sancionadas por las infracciones que se establecen en el precepto.

La señora Ministra apuntó que en la redacción solo se castiga a la persona natural, mas no a la jurídica.

El Honorable Senador señor Montes acotó que en caso de que el consultor sea una persona jurídica, debe haber una sanción pecuniaria a cada uno de los socios de la misma.

El Honorable Senador señor Tuma solicitó al Ejecutivo elaborar una propuesta que aborde las aprensiones expresadas por los miembros de la Comisión.

En una sesión posterior, en consideración a las aprensiones manifestadas por los señores Senadores, el Ejecutivo planteó, además de las modificaciones propuestas -ya consignadas-, reemplazar el encabezado del precepto en análisis por el que se señala a continuación:

“Artículo ….- Las siguientes actuaciones del consultor serán constitutivas de infracciones gravísimas y se sancionarán con multa de 10 a 100 Unidades Tributarias Mensuales a beneficio fiscal, suspensión de entre uno y tres años y/o la eliminación del Registro:”.

Asimismo, sugirió agregar los siguientes nuevos literales:

“f) Emitir un informe en contravención con las normas legales que regulan los Informes de Mitigación de Impacto Vial.

g) Infringir lo dispuesto en el artículo 8° de esta ley.”.

El señor Enrique Rajevic explicó que la idea es establecer la posibilidad de aplicar, además de la sanción respecto del registro de consultores, una monetaria, de manera de desincentivar las conductas constitutivas de infracciones gravísimas.

En su momento, **el Honorable Senador señor Montes** indicó que, a su juicio, se produce una superposición respecto de las conductas establecidas en la letra a) del artículo 8° (que pasó a ser 9°) y en la letra d) del 10 (que pasó a ser 11), ya que la primera tipifica como infracción leve la emisión de informes con antecedentes incompletos, “cuyas omisiones impidan la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas” y, la segunda, como gravísima, omitir datos “induciendo a error o impidiendo la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas en el informe emitido”.

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, propuso que en la referida letra d) la conducta gravísima no considere la omisión de datos, por estar ya calificado como conducta leve en el artículo 8° (que pasó a ser 9°), literal a).

El Honorable Senador señor Montes replicó que existirían dos tipos de omisiones, unas que impiden la correcta evaluación de las mitigaciones y otras que no; en tal sentido, las primeras, en su opinión, serían calificables como una conducta gravísima.

La señora Ministra, en principio, concordó con Su Señoría en cuanto a que las omisiones que impidan la correcta evaluación de las medidas de mitigación sean calificadas como conducta gravísima y las que no, correspondan a una infracción leve.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el texto del precepto, con las modificaciones sugeridas durante el debate y otras formales.

La señora Ministra, en lo que se refiere a lo anteriormente consignado por el Senador señor Montes, sobre la duplicidad de tipificación de las omisiones en que puedan incurrir los consultores en sus informes de mitigación, planteó la siguiente solución: eliminar la letra a) del artículo 8° (que pasó a ser 9°), considerándola como un nuevo literal del artículo 9° (que pasó a ser 10), y reemplazar la expresión “Ocultar u omitir datos, o aportar antecedentes falsos”, en la letra d) del artículo 10 (que pasó a ser 11), por “Aportar datos o antecedentes falsos”.

Sometida a votación la indicación sustitutiva número 1 bis, con la propuesta recién consignada, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Posteriormente, atendidos los planteamientos de los señores Senadores, el Ejecutivo propuso intercalar un nuevo precepto, a continuación del artículo 10 (que pasó a ser 11), lo que formalizó en su **indicación número 1 bis**, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo ….- Las inhabilidades y sanciones que afecten a personas jurídicas se harán extensivas a la totalidad de sus socios, si se trata de sociedades de personas, y a sus directores, administradores y/o representantes, si se trata de sociedades anónimas u otras personas jurídicas. De igual manera, las inhabilidades y sanciones que afecten a una persona natural, socia de una sociedad de personas, o directora, administradora y/o representante de una sociedad anónima u otra persona jurídica, se harán extensivas a la respectiva persona jurídica.”.

Sobre el particular, **el señor Enrique Rajevic** señaló que con la norma consignada se acoge la preocupación manifestada por los señores Senadores, en el sentido de que las sanciones que sean aplicadas a las personas jurídicas afecten, a su vez, a los propietarios y directivos de ellas, y a la inversa, con el objeto de evitar que se utilicen figuras societarias para eludir las consecuencias de las inhabilidades y sanciones en la materia en examen.

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a este artículo, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Artículo 11 (Pasó a ser artículo 13)

"**Artículo ….-** Será competente para conocer de las infracciones en que incurran los Consultores y aplicar las sanciones establecidas en la presente ley, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región en que se cometió la infracción.

El procedimiento sancionatorio deberá iniciarse de oficio, cuando la Secretaría Regional de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente tome conocimiento de hechos que pudieren ser constitutivos de alguna de las infracciones a que se refiere esta ley.

El procedimiento también podrá iniciarse mediante denuncia escrita, ante la Secretaría Regional Ministerial competente, formulada y suscrita por una persona interesada. Las denuncias deberán ser fundadas y contendrán una descripción de los hechos concretos que se estiman constitutivos de infracción, debiendo acompañarse copia de los antecedentes en que se funda. De no cumplirse estos requisitos, la denuncia no será admitida a trámite.".

El Honorable Senador señor Ossandón estuvo de acuerdo con el contenido de la disposición.

El Honorable Senador señor Montes consultó quién es específicamente el que conocerá estas denuncias.

La señora Paola Tapia contestó que será el Secretario Regional Ministerial, como jefe del Servicio.

Los Honorables Senadores señores Montes y Ossandón preguntaron si se contemplan sanciones aplicables al SEREMI.

El señor Enrique Rajevic señaló que en el artículo 14 (que pasó a ser 16) se propone agregar, de forma explícita, el recurso jerárquico en contra de las actuaciones del SEREMI, y será conocido por el Subsecretario de Transportes.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el texto propuesto, con enmiendas formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Artículo 12 (Pasó a ser artículo 14)

"**Artículo ….-** El procedimiento sancionatorio se iniciará mediante una resolución de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente en la que deberán constar los cargos precisos formulados contra el presunto infractor, la que se le notificará por carta certificada enviada al domicilio que tenga registrado, adjuntando los antecedentes en que se funda.

La formulación de cargos deberá señalar la forma en que se ha iniciado el procedimiento, una descripción de los hechos que se estiman constitutivos de infracción, la norma eventualmente infringida y la disposición que establece la sanción asignada a la infracción. El presunto infractor tendrá un plazo de treinta días para formular descargos, contados desde la notificación.".

El Honorable Senador señor Ossandón preguntó qué ocurriría en el caso de que el consultor declare un domicilio y luego se traslade o ejerza en otro lugar sin comunicarlo o, derechamente, aporte uno falso.

La señora Ministra respondió que en el artículo 10 (que pasó a ser 11) se busca sancionar el omitir datos o aportar antecedentes falsos y, por otro lado, aclaró que la notificación se practicará, de todas maneras, en el domicilio declarado, comenzando a computarse el plazo en contra del consultor desde que eso ocurra, por lo que proporcionar datos actualizados y verdaderos irá en su propio beneficio.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este asunto, recoge el texto propuesto, con enmiendas formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con una modificación, en lo referente a este tema.

Artículo 13 (Pasó a ser artículo 15)

"**Artículo ….-** Recibidos los descargos o transcurrido el plazo establecido para ello, la Secretaría Regional Ministerial examinará el mérito de los antecedentes y, en caso de ser necesario, ordenará la realización de las pericias e inspecciones que sean pertinentes y la recepción de los demás medios probatorios que procedan. Los hechos investigados y las responsabilidades de los infractores podrán acreditarse mediante cualquier medio de prueba admisible en derecho, apreciándose en conciencia.".

Sometido a votación este artículo, fue aprobado en los mismos términos propuestos -en la indicación número 1-, con una enmienda meramente formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Con la misma votación, se dio por aprobada la indicación número 1 bis, con una modificación formal, en lo referente a este precepto.

Artículo 14 (Pasó a ser artículo 16)

"**Artículo ….-** La resolución que ponga fin al procedimiento sancionatorio será fundada y resolverá todas las cuestiones planteadas, pronunciándose sobre cada una de las alegaciones y defensas del imputado, debiendo declarar la sanción que impone al infractor o su absolución.

La resolución final deberá dictarse dentro de los treinta días siguientes a aquél en que se haya evacuado la última diligencia ordenada en el expediente.

Las sanciones se anotarán en el Registro.".

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso introducir un nuevo inciso final al artículo en estudio, del siguiente tenor:

"En contra de las resoluciones emitidas por las SEREMI en los procedimientos sancionatorios podrán deducirse los recursos generales. El recurso jerárquico se interpondrá ante el Subsecretario de Transportes.".

El Honorable Senador señor Ossandón consideró que la defensa del consultor aparentemente sería un tanto débil frente a la imputación, ante lo que **los representantes del Ejecutivo** sostuvieron que corresponde al procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el texto del precepto, con la modificación sugerida durante el debate y otras formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Artículo 15 (Pasó a ser artículo 17)

"**Artículo ….-** Las acciones para perseguir las infracciones a que se refiere la presente ley prescribirán en el plazo de dos años, contados desde la fecha en que se cometió la infracción.".

El Honorable Senador señor Ossandón no estuvo de acuerdo con los términos de la prescripción en cuanto a las infracciones gravísimas.

A su vez, **el Honorable Senador señor Tuma** sugirió duplicar el plazo de la prescripción en el caso de tales infracciones.

La señora Ministra coincidió con lo expuesto y propuso que, respecto de las infracciones gravísimas, las acciones prescriban en el lapso de cuatro años.

Luego, **el señor Enrique Rajevic** explicó que una cosa es la prescripción de la acción para reclamar por la infracción cometida por un consultor y otra es la prescripción de la multa, ya que, una vez impuesta, puede no ser pagada ni perseguida por la entidad correspondiente, caso en el cual surgiría la responsabilidad administrativa pertinente.

Además, indicó que no ocurriría lo mismo respecto de las sanciones consistentes en la suspensión o eliminación del registro, porque éstas operan de pleno derecho, una vez declarada la infracción.

Por lo antedicho, y a fin de evitar confusiones interpretativas, propuso agregar un inciso segundo al artículo en debate, del siguiente tenor:

"Las multas aplicadas conforme a esta ley prescribirán a los dos años desde la fecha en que la respectiva resolución sancionatoria haya quedado a firme. Las demás sanciones se aplicarán de pleno derecho desde esa misma fecha.".

El Honorable Senador señor Montes acotó que entiende y concuerda con la intención del Ejecutivo, sin embargo considera que el texto propuesto no es lo suficientemente claro.

La señora Jeannette Tapia sugirió, entonces, añadir al inicio del referido inciso, la expresión “El cobro de”, para así dejar claro que es la acción de cobro la que prescribirá en el lapso señalado.

La señora Ericka Farías, asesora de la Fundación Jaime Guzmán, consultó por el alcance de la última oración del inciso segundo, propuesto por el Ejecutivo.

La señora Jeannette Tapia contestó que las sanciones consistentes en suspensión y eliminación del registro de consultores serán aplicadas automáticamente desde que la resolución sancionatoria quede a firme, sin necesidad de que la autoridad ejerza una acción, al contrario de lo que sucedería en el caso de las multas, en que sí se debe interponer dentro del plazo de dos años, cumplido el cual tal acción de cobro prescribirá si no se ejerce.

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, solicitó dejar constancia de la explicación -recién anotada- de la asesora del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge el precepto propuesto, con las modificaciones de que da cuenta el debate y otra formal, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

\- - -

En su momento, **el Honorable Senador señor Moreira** consultó a los representantes del Ejecutivo por el impacto que esta nueva normativa tendrá en los precios de las viviendas.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Ossandón** hizo ver sus aprensiones en cuanto a la falta de un límite máximo en el ámbito de las mitigaciones directas.

El señor Enrique Rajevic señaló que se han evaluado los efectos de la aplicación de este nuevo régimen sobre los costos de las construcciones, aunque aseguró que es muy difícil tener certeza absoluta en la materia. Explicó que en los grandes proyectos, al estar actualmente obligados a presentar los EISTU, la variación no será significativa, sin embargo los que hoy no están sometidos a dichos estudios necesariamente experimentarán un ajuste de valores.

Señaló que se ha observado, en la práctica, que muchas edificaciones son planificadas para quedar justo por debajo de la exigencia de los 250 estacionamientos, precisamente para no verse compelidas a elaborar los EISTU, por lo que una obligación que debió haber sido mucho más generalizada ha sido cumplida por unos pocos, con evidentes consecuencias en las ciudades.

Además, sostuvo que la intención es que los nuevos proyectos no incrementen los déficits históricos, y los que ya existen deberán seguir siendo subsanados con cargo a los recursos públicos.

El Honorable Senador señor Tuma acotó que es preciso sincerar que esta normativa incrementará los precios en pos de lograr una mejor ciudad y es evidente que el Estado debe concurrir a ese objetivo. Asimismo, indicó que no se ha analizado la plusvalía -para las nuevas construcciones- que se originará en las mitigaciones, ya que es cierto que habrá un costo, pero también beneficios para todos.

El Honorable Senador señor Montes apuntó que Chile está fuera de los estándares internacionales en esta materia, llegando tarde al crecimiento de las ciudades, y la razón es que la autoridad no ha tenido las facultades necesarias para exigir más a las construcciones. También hizo ver que esta iniciativa legal fue mucho más pretenciosa en sus inicios, pero se ha ido ajustando a la realidad para hacerla viable en la práctica.

El Honorable Senador señor Moreira indicó que entiende el espíritu del proyecto de ley, pero, consecuentemente con lo expresado, el Ejecutivo tendría que estudiar la posibilidad de subir los subsidios que otorga, de modo de ir de la mano con los incrementos que se produzcan en los precios de las viviendas.

En otro orden de cosas, expresó que le inquieta que en la discusión de este proyecto de ley puedan haberse convenido regulaciones, surgidas del debate, que sean de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Montes** sostuvo que, una vez terminado el estudio de esta iniciativa, sería conveniente revisar sus contenidos para determinar si existe o no la necesidad de que el Ejecutivo formalice algún acuerdo adoptado, por medio de una indicación, **con lo que concordó el Honorable Senador señor Walker, don Patricio.**

A su turno, **el Honorable Senador señor Tuma** no consideró necesaria la presentación de una nueva indicación, puesto que lo que se ha hecho es aprobar la indicación sustitutiva número 1 del Ejecutivo con modificaciones, sin perjuicio de lo cual manifestó que, de optarse por ese camino, no se afectará la tramitación y los consensos alcanzados.

El señor Enrique Rajevic indicó que la voluntad del Gobierno es cumplir de forma cabal con las formalidades de la tramitación, por lo que, de haber alguna materia convenida que pudiera calificarse como de iniciativa exclusiva, se presentará la indicación de rigor.

\- - -

Artículo 2°

Introduce, a través de cuatro números, diversas modificaciones a la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Cabe señalar que **las indicaciones -sustitutivas del Ejecutivo- números 1 y 1 bis, artículo tercero,** también enmiendan la citada ley, pero desde una perspectiva distinta, enmarcada en la nueva orientación que aquellas dan a esta iniciativa legal.

En consecuencia, y atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó -en el mismo sentido- en las indicaciones sustitutivas integrales su voluntad es que sean suprimidas, el artículo 2° en examen fue eliminado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

En razón de lo anterior, cabe consignar lo siguiente respecto de las indicaciones parlamentarias formuladas al aludido precepto del texto aprobado en general:

La indicación número 90, del Honorable Senador señor Ossandón, **fue retirada por Su Señoría**.

La indicación número 91, del ex Senador señor Sabag, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 92, del ex Senador señor Muñoz Aburto, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, incisos tercero y cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 93, de la ex Senadora señora Alvear, **fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

La indicación número 94, de la ex Senadora señora Alvear, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, incisos tercero y cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

\- - -

A continuación, la Comisión se abocó al análisis pormenorizado de **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo tercero:**

"**Artículo Tercero.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, del año 2006:".

Puesto en votación este encabezado, fue aprobado en los mismos términos propuestos -en la indicación número 1-, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables

Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Con la misma votación, se dio por aprobada la indicación número 1 bis, en lo referido a este punto.

Número 1)

Modifica el artículo 5°, sobre atribuciones esenciales de las municipalidades, de la siguiente forma:

“a) Reemplázase en el literal j) la expresión final “, y” por un punto y coma “;”, y en los literales k) y l) los correspondientes puntos finales, por un punto y coma “;”.

b) Agréganse los siguientes literales m), n) y ñ), nuevos:

“m) Elaborar, aprobar y materializar los planes de inversiones en transporte y espacio público tratándose de comunas que no estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal ni formen parte de un área metropolitana, y pronunciarse sobre dichos planes en las comunas que formen parte de un territorio normado por un plan regulador metropolitano o intercomunal o de un área metropolitana;

n) Elaborar los planes maestros de mitigaciones de transporte para las zonas de saturación vehicular, que aprobará la Secretaría Regional de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, cobrar los respectivos aportes y materializar dichos planes de acuerdo a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y

ñ) Recaudar, administrar y ejecutar, en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal, las mitigaciones indirectas que se perciban, tratándose de comunas que no estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal ni formen parte de un área metropolitana, de conformidad a las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula el mismo cuerpo legal, en los mismos casos.”.”.

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso eliminar la consignada letra n) e introducir ajustes a los otros literales.

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, consultó a los representantes del Ministerio de Vivienda y Urbanismo cuántos planes reguladores intercomunales o metropolitanos hay en Chile y si los municipios cuentan con la dotación de funcionarios suficiente para hacer frente a los nuevos planes de inversión.

El señor Enrique Rajevic contestó que hay 11 intercomunales o metropolitanos vigentes y más de 30 en estudio.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que, en general, las municipalidades encargan los planes a profesionales externos, comúnmente de las universidades.

La señora Jeannette Tapia indicó que en el artículo 176 -ya aprobado- de la Ley General de Urbanismo y Construcciones se contempla que los municipios puedan contar con la asesoría de las SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones para efectos de la elaboración de los planes de inversión.

En otro orden de ideas, **la señora Verónica de la Paz, analista de la Biblioteca del Congreso Nacional,** observó que tal como está la redacción de la letra m) se limita los planes de inversión solo a aquellas comunas no incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal y, además, no se considera la posibilidad de modificarlos, por lo que planteó la conveniencia de enmendar el texto, con lo que estuvo de acuerdo la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio, así como también los representantes del MINVU, quienes acotaron que lo advertido por la analista corresponde a un resabio de la lógica original de la indicación sustitutiva.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo propuesto en el número en examen y las modificaciones que constan en el debate, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, consultó si existe la posibilidad de reclamar ante la SEREMI, de manera de evitar que la discrecionalidad de la municipalidad se transforme en arbitrariedad, a lo que **la señora Jeannette Tapia** contestó en términos afirmativos.

El Honorable Senador señor Tuma preguntó qué tan eficaz es dicho reclamo.

El señor Enrique Rajevic explicó que, en ciertos casos, conocerá los recursos el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que los reclamos ante las SEREMI sí son eficaces, más aún cuando se recurre por actuaciones de autoridades municipales.

Número 2)

Modifica el artículo 21, sobre funciones del asesor urbanista de la Secretaría Comunal de Planificación, en el siguiente sentido:

“a) Agrégase en el literal b) del inciso tercero, antes de la frase “los planos de detalle”, la expresión “el plan de inversiones en transporte y espacio público, el plan maestro de mitigaciones de transporte para las zonas de saturación vehicular, y”.

b) Agrégase en el literal c) del inciso tercero la siguiente frase, antes del punto final: “, y las propuestas de planes de inversiones en transporte y espacio público en las comunas que formen parte de un territorio normado por un plan regulador metropolitano o intercomunal o de un área metropolitana”.”.

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso eliminar la consignada letra b) e introducir ajustes a la letra a).

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este asunto, recoge lo contemplado en el número en examen, con las propuestas previamente consignadas y una enmienda formal, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo tocante a esta materia.

Número 3)

Enmienda el artículo 24, sobre funciones de la Unidad de Obras Municipales, reemplazando su literal e), por el siguiente:

“e) Ejecutar medidas relacionadas con la vialidad urbana y rural y pronunciarse sobre los Informes de Mitigación Vial presentados en la comuna a petición de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva.”.

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso reemplazar, en la nueva letra e) recién transcrita, la palabra “respectiva”, por la expresión “o de la Dirección de Tránsito y Transporte Públicos Municipal respectivas”.

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo planteado en el número en análisis, con la modificación consignada y otras formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Considerando los acuerdos adoptados previamente por la Comisión y con el objeto de que las normas del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso contemplar un nuevo número para modificar el artículo 26, que trata sobre funciones de la Unidad de Tránsito y Transporte Públicos, lo que formalizó en su **indicación número 1 bis**, en la forma que se consigna:

“…) Modifícase el artículo 26 en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en el literal c) la expresión final “, y” por un punto y coma “;”.

b) Agrégase el siguiente literal d), nuevo, pasando el actual literal d) a ser literal e):

“d) Aprobar, observar, rechazar los Informes de Mitigación de Impacto Vial o emitir opinión sobre ellos a petición de la

Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y".

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, preguntó si la Unidad de Tránsito y Transporte Públicos puede emitir su opinión de oficio sobre los IMIV o solo procede a solicitud de la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor Enrique Rajevic explicó que los informes de mitigación de los proyectos de menor envergadura serán analizados directamente por la referida Dirección y, en el caso de los mayores, el IMIV deberá ser presentado ante la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones y será ésta la que solicite opiniones a otras entidades relacionadas.

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, consultó de qué depende que un proyecto sea calificado como "mayor" o "menor", a lo que **el asesor** contestó que tal determinación será materia del reglamento respectivo.

Cerrado el debate y sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a este número, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

En una sesión posterior, **el Honorable Senador señor Tuma**, con motivo de los daños producidos por las lluvias que afectaron a la zona central del país, manifestó su inquietud en cuanto a si las obras que se podrán ejecutar al amparo de esta nueva legislación incluirán trabajos dirigidos a la recolección y drenaje de aguas lluvia y, en caso contrario, propuso incorporar el punto de manera explícita en el texto legal.

El Honorable Senador señor Ossandón señaló que las obras mencionadas por Su Señoría son exigidas por la Ley General de Urbanismo y Construcciones y que, a mayor abundamiento, el director de obras municipales no puede recepcionar una construcción en particular que no las contenga de acuerdo a los estándares fijados.

La señora Ministra coincidió con el Senador señor Ossandón y sostuvo que podría ocurrir que, como medida de mitigación directa de un proyecto en particular, se exija alguna obra relacionada con la evacuación o circulación de las aguas del sector en que se emplace, si es que el impacto se produjese en esa materia.

Asimismo, planteó que en el plan de inversiones se puede contemplar alguna medida relativa a lo señalado por el Senador señor Tuma, por ejemplo, ciertos espacios públicos considerados, a la vez, áreas de absorción de aguas, como es el caso de los parques inundables.

El señor Enrique Rajevic apuntó que dentro de las obligaciones del urbanizador, en el artículo 134 de la LGUC, se encuentra la de ejecutar, a su costa, las obras de alimentación y desagües de aguas servidas y aguas lluvia. A su vez, hizo saber que la ley N° 19.525 regula -precisamente- sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias, estableciendo que la red primaria está a cargo del MOP y la secundaria del MINVU, a través de los SERVIU.

El Honorable Senador señor Tuma dio por superada su preocupación al constatar que el asunto está suficientemente normado en la legislación.

En otro orden de consideraciones, **el Honorable Senador señor Moreira** expresó sus dudas en cuanto a si el proyecto de ley en discusión debe ser conocido por la Comisión de Hacienda del Senado y, al respecto, entregó un documento que señala lo siguiente:

"NUEVAS FUNCIONES A LAS MUNICIPALIDADES DEBEN IMPLICAR TRANSFERENCIAS DE RECURSOS DE ACUERDO A LA LEY ORGÁNICA CONSTITUCIONAL DE MUNICIPALIDADES:

Dado la mayor carga de trabajo para los funcionarios tanto municipales como de las seremías que presenta el proyecto de Aportes al Espacio Público y las modificaciones sustanciales que se han presentado desde el ingreso de la indicación sustitutiva, es cuestionable que no se discuta en la Comisión de Hacienda del Senado.

Se debe tener presente que las mayores funciones que serían atribuidas a las Municipalidades son normadas por el artículo 5°, inciso cuarto, de la ley N° 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades -"Cualquier nueva función o tarea que se le asigne a los municipios deberá contemplar el financiamiento respectivo"-. Este artículo hace referencia al financiamiento a nuevas atribuciones, las cuales no son explicitadas ni contempladas en este proyecto de ley.

En relación a la mayor carga de trabajo se observa en el artículo 172 que las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones estarían a cargo de aprobar, observar o rechazar los informes de mitigación de los distintos proyectos inmobiliarios. En cuanto la elaboración de los planes de inversiones, en el caso de la comuna, se expresa

en el artículo 176 que el Alcalde deberá elaborar un proyecto de plan comunal de inversiones y en el artículo 177 que las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, con consulta a las Municipalidades respectivas, deberán elaborar un proyecto de plan intercomunal. A su vez, el artículo 178 dice que ambos planes deberán actualizarse en un plazo no menor a 10 años. Por ello, resulta cuestionable que toda esa carga de trabajo no requiera de otra persona, departamento que lo lidere con su respectiva carga fiscal adicional.

Además, en el artículo 179 se expresa que todo el aporte en estudios, proyectos, obras o medidas, requerirá de un informe favorable de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Trasportes y Telecomunicaciones.

Adicionalmente, el proyecto propone nuevas cargas tributarias a los contribuyentes lo que justificaría aún más su discusión en la Comisión de Hacienda. Este proyecto propondría un nuevo impuesto a la actividad inmobiliaria; el artículo 175 norma que los desarrolladores de proyectos deban pagar monetariamente el monto equivalente al avalúo fiscal a la cesión del terreno fijada por el artículo 70 de esta ley con un tope del 44% de ese avalúo.

A su vez, el artículo 183 señala que los planes reguladores intercomunales establecerían mayores condiciones de equipamiento y urbanización a las fijadas por la norma, exigiendo un mayor pago tanto en las mitigaciones como en el aporte definidos en el presente proyecto.

En suma, esta iniciativa debería ser discutida en la Comisión de Hacienda dado la mayor carga de trabajo para las instituciones públicas y las modificaciones que han sido expuestas.”.

Sobre el particular, **el Honorable Senador señor Montes** señaló que, en su opinión, no se dan los supuestos para que este proyecto de ley sea analizado por la referida Comisión, planteamiento que hizo suyo **el Honorable Senador señor Tuma**.

\- - -

Atendidos los acuerdos adoptados previamente por la Comisión y con el objeto de que las normas del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso contemplar un nuevo número para modificar el artículo 63, que trata sobre atribuciones del alcalde, lo que formalizó en su **indicación número 1 bis**, en la forma que se consigna:

"…) Modifícase el artículo 63 de la siguiente forma:

a) Reemplázase en el literal n) la expresión final ", y" por un punto y coma ";".

b) Sustitúyese en el literal ñ) el punto final "." por la expresión ", y".

c) Agrégase el siguiente literal o), nuevo:

"o) Aprobar, observar o rechazar las solicitudes de materializar los aportes al espacio público que contempla la Ley General de Urbanismo y Construcciones a través de la ejecución de estudios, proyectos, obras y medidas de acuerdo a lo que dispone el mismo cuerpo legal.".".

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo tocante a este tema, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Número 4) (Pasó a ser 6)

Enmienda el artículo 65, sobre las materias en que el alcalde requerirá el acuerdo del concejo, en el siguiente sentido:

"a) Agrégase en el literal b), después de la expresión "y sus planos de detalle,", la frase "el plan de inversiones en transporte y espacio público, en su caso;".

b) Agrégase, al final del literal i), la frase: ". Asimismo, suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones".".

Cabe hacer presente que, atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso introducir ajustes al literal a).

El Honorable Senador señor Tuma expresó que, a propósito del debate sobre los aportes al espacio público, se estableció la forma en que estos se concretarían, por lo que corresponde modificar la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades para otorgar las facultades necesarias en pos de viabilizar tal mecanismo.

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo contemplado en el

numeral en examen, con los ajustes previamente aludidos y otras enmiendas formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Número 5) (Pasó a ser 7)

Modifica el artículo 67, inciso segundo, que trata sobre los contenidos de la cuenta anual del alcalde, en el siguiente sentido:

"a) Reemplázase en el literal g) la expresión final ", y" por un punto y coma ";", y en el literal h) el punto final por la expresión ", y".

b) Agrégase, a continuación del literal h), el siguiente literal i), nuevo:

"i) Una relación detallada de los aportes recibidos para la ejecución del plan de inversiones en transporte y espacio público a que se refiere la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la asignación de aportes en dinero a obras específicas, las obras ejecutadas, los fondos disponibles en la cuenta especial, la programación de obras para el año siguiente y las medidas de mitigación recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando además las garantías a que alude el artículo 169 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones que obren en su poder y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.".".

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso introducir ciertos ajustes a la letra i), nueva, de manera tal que la relación detallada del alcalde dé cuenta, además, del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes pertinentes, así como de las medidas de mitigación directa, estudios, proyectos, obras y medidas por concepto de tales aportes.

El Honorable Senador señor Ossandón acotó que, aún sin esta norma, el alcalde de igual forma estaría obligado a rendir cuenta sobre los aportes percibidos, por el hecho de incorporarse en el presupuesto de la municipalidad.

La señora Ministra recordó que, cuando se discutió lo relacionado con la rendición de cuentas, los señores Senadores

hicieron hincapié en la necesidad de un alto nivel de detalle de aquella, con la finalidad de lograr la mayor transparencia posible.

Sobre el mismo tema, **el señor Enrique Rajevic** confirmó lo antedicho, sin embargo aclaró que se está agregando lo relativo a las garantías que, de no introducirse, no entrarían en la relación que debe realizar el alcalde.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo tocante a este asunto, recoge lo planteado en el numeral en análisis, con los ajustes mencionados y otro formal, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Cabe señalar que sobre la materia relativa al numeral en análisis recae **la indicación número 95**, del ex Senador señor Muñoz Aburto, que se relaciona con el texto aprobado en general, que en lo pertinente se suprimió por no contemplarse en sus mismos términos en las indicaciones sustitutivas integrales del Ejecutivo. En razón de lo anterior, **la indicación número 95 fue rechazada por cuatro votos en contra y una abstención. Votaron por la negativa, los Honorables Senadores señores Montes, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio. Se abstuvo, el Honorable Senador señor Moreira.**

Número 6) (Pasó a ser 8)

Enmienda el artículo 98, sobre los antecedentes que deben estar a disposición en la oficina de informaciones de la municipalidad, en el siguiente sentido:

"…) Agrégase en el inciso segundo del artículo 98, literal a), después de la expresión "presupuesto municipal" la frase ", el plan de inversiones en transporte y espacio público, en su caso,".".

Es preciso consignar que, atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión, el Ejecutivo propuso reemplazar la palabra "transporte" por "infraestructura de movilidad", a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí.

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo contemplado en el numeral en examen, con la modificación precedentemente consignada y otra formal, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Artículo 3°

Introduce, a través de dos números, modificaciones a la ley N° 19.537, sobre Copropiedad Inmobiliaria.

Atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en las indicaciones sustitutivas integrales su voluntad es que sean suprimidas, el artículo 3° en examen fue eliminado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

La señora Ministra acotó que prontamente el Ejecutivo presentará un proyecto para modificar la ley N° 19.537, en sus distintas aristas.

En razón de lo anterior, es preciso consignar lo siguiente respecto de las indicaciones parlamentarias formuladas al aludido precepto del texto aprobado en general:

La indicación número 96, del ex Senador señor Muñoz Aburto, es para eliminar el artículo 3°, **por lo que fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

Las indicaciones números 97 y 98, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, **fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

Artículo 4°

Incorpora, mediante tres números, enmiendas a la ley N° 8.946, sobre Pavimentación Comunal.

Atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó en las indicaciones sustitutivas integrales su voluntad es que sean suprimidas, este artículo 4° fue eliminado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Ahora bien, en este precepto además recae **la indicación número 99,** del ex Senador señor Muñoz Aburto, para eliminarlo, **razón por la cual, consecuentemente, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

Artículo 5°

Modifica el artículo 36 de la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

Cabe señalar que **las indicaciones -sustitutivas del Ejecutivo- números 1 y 1 bis, artículo cuarto,** también enmiendan la citada ley, pero desde una perspectiva distinta, enmarcada en la nueva orientación que aquellas dan a esta iniciativa legal.

En consecuencia, y atendido que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó -en el mismo sentido- en las indicaciones sustitutivas integrales su voluntad es que sean suprimidas, el artículo 5° en examen fue eliminado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

A continuación, la Comisión se abocó al análisis pormenorizado de **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, artículo cuarto:**

"**Artículo Cuarto.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, del año 2005:".

Puesto en votación este encabezado, fue aprobado en los mismos términos propuestos -en la indicación número 1-, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Con la misma votación, se dio por aprobada la indicación número 1 bis, en lo referido a este punto.

Número 1)

Modifica el artículo 16, sobre las funciones generales del gobierno regional, en el siguiente sentido:

"a) Reemplázanse en los literales i) y j), respectivamente, la expresión final ", y" y el punto final, por un punto y coma ";".

b) Agréganse los siguientes literales k) y l), nuevos:

"k) Elaborar y aprobar los planes de inversiones en transporte y espacio Público tratándose de comunas que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal o que formen parte de un área metropolitana, consultando a las respectivas municipalidades, y

l) Recaudar, administrar y ejecutar los aportes por mitigaciones indirectas que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones en las comunas que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal o que formen parte de un área metropolitana, y suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula el mismo cuerpo legal, en los mismos casos.".".

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso eliminar la consignada letra l) e introducir ajustes a la letra k).

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo contemplado en el numeral en examen, con la enmiendas propuestas en el debate y otras formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Número 2)

Introduce una modificación en el artículo 20, que regula las atribuciones del gobierno regional, del siguiente tenor:

“2) Reemplázase en la letra f) del artículo 20 la frase “y los planes seccionales”, por la siguiente: “, los planes seccionales y los planes de inversiones en transporte y espacio público”.

Es preciso consignar que, atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión, el Ejecutivo propuso reemplazar la palabra “transporte” por la expresión “infraestructura de movilidad”, a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este asunto, recoge lo planteado en el numeral en análisis, con la enmienda recién consignada, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Número 3)

Modifica el artículo 24, que trata sobre las atribuciones del intendente, de la siguiente forma:

“3) Reemplázase en el literal o) del artículo 24 la expresión “y los planos de detalle de planes reguladores intercomunales” por la frase “, los planos de detalle de planes reguladores intercomunales y los planes de inversiones en transporte y espacio público”.”.

Cabe señalar que, atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión, el Ejecutivo propuso reemplazar la palabra “transporte” por la expresión “infraestructura de movilidad”, a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí.

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este asunto, recoge lo contemplado en el numeral en examen, con la modificación recién consignada, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Número 4)

Introduce una modificación al artículo 30 ter, que trata sobre las funciones del presidente del consejo regional, del siguiente tenor:

“4) Agrégase en el literal i) del artículo 30 ter el siguiente numeral 4 ter), nuevo:

“4 ter) Planes de Inversiones en Transporte y Espacio Público.”.”.

En consideración a los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso reemplazar, en el nuevo numeral 4 ter), la palabra “Transporte” por la expresión “infraestructura de movilidad”.

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo propuesto en el numeral en análisis, con la enmienda recién consignada y otras formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Número 5)

Agrega dos nuevos literales al artículo 36, que trata sobre las funciones del consejo regional, con el texto que se consigna a continuación:

“c bis) Aprobar los planes de inversiones en transporte y espacio público de las comunas normadas por un plan regulador metropolitano o intercomunal y las que formen parte de un área metropolitana, los que serán elaborados por las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, previa consulta pública y a las municipalidades respectivas, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Previamente a la aprobación del Consejo, se requerirá la conformidad de la mayoría absoluta de los alcaldes de las municipalidades correspondientes. El consejo regional deberá pronunciarse dentro del plazo de sesenta días, contado desde su recepción, transcurrido el cual se entenderá aprobado;

c ter) Aprobar los convenios sobre aportes urbanos reembolsables regulados por la Ley General de Urbanismo y Construcciones a proposición del Intendente;”.

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso eliminar la consignada letra c ter), nueva, e introducir ajustes a la letra c bis).

El señor Enrique Rajevic explicó que se sugiere suprimir la letra c ter) en consideración a que los aportes al espacio público salieron de la esfera del gobierno regional, quedando en el ámbito municipal.

Además, planteó que, teniendo presente que se eliminó la etapa de consulta pública del proceso de modificación de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, se hace necesario eliminar la expresión “pública y” de la letra c bis) antes consignada.

La señora Jeannette Tapia apuntó que lo convenido por la Comisión es que se lleve a cabo la consulta pública solo al elaborar el primer plan de inversiones, lo cual debe quedar plasmado en las disposiciones transitorias.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Montes** preguntó qué será lo que se someta a la aprobación del CORE: ¿el plan de inversiones o la realización de cada inversión en particular?

La señora Ministra respondió que lo sometido a decisión del consejo es el plan de inversiones y no cada obra, al igual que en el ámbito comunal, respecto del concejo municipal.

El Honorable Senador señor Tuma solicitó dejar constancia de la explicación precedente, de manera que exista certeza en cuanto a que la aprobación será respecto del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y no de cada medida individualmente considerada.

Posteriormente, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo relativo a este tema, recoge lo contemplado en el numeral en examen, con las enmiendas propuestas en el debate y otras formales, **siendo aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

En consecuencia, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

Número 6)

Introduce una modificación en el artículo 100, que faculta a los gobiernos regionales para constituir corporaciones y fundaciones de derecho privado sin fines de lucro, del siguiente tenor:

“6) Agrégase el siguiente párrafo final al inciso segundo del artículo 100: “Con todo, las corporaciones creadas para recaudar, administrar y ejecutar los aportes por mitigaciones indirectas que establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones, o que incluyan esta finalidad dentro de su objeto estatutario, podrán realizar todas las actividades que sean necesarias para la ejecución de las obras y medidas consideradas en el respectivo plan de inversiones en transporte y espacio público. En caso que estas corporaciones incluyan en su objeto la realización de otras acciones, deberán mantener tales aportes en una cuenta especial y separada del resto de su patrimonio.”.”.

En consideración a los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión, y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso suprimir -en su indicación número 1- la consignada modificación al artículo 100.

Puesta en votación la indicación número 1, en cuanto a consultar el número en examen, fue rechazada por la

unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Número 7)

Modifica el artículo 103, sobre la cuenta anual que deben rendir las corporaciones y fundaciones conformadas por los gobiernos regionales, en el siguiente sentido:

"7) Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo, al artículo 103:

"Las corporaciones creadas para recaudar, administrar y ejecutar los aportes por mitigaciones indirectas que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones, o que incluyan esta finalidad dentro de su objeto estatutario, deberán, además, hacer anualmente una rendición de cuentas pública que informará su situación financiera y contendrá una relación detallada de los aportes recibidos para la ejecución del plan de inversiones en transporte y espacio público a que se refiere la Ley General de Urbanismo y Construcciones, consignando la asignación de aportes en dinero a obras específicas, las obras ejecutadas y los fondos disponibles.".".

Es preciso consignar que, atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión, y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso suprimir -en su indicación número 1- la referida modificación al artículo 103.

Puesta en votación la indicación número 1, en orden a contemplar el numeral en examen, fue rechazada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

<u>Disposiciones Transitorias</u>

El texto aprobado en general contiene cinco artículos transitorios cuyas normas no se condicen con las indicaciones sustitutivas integrales del Ejecutivo.

Teniendo presente que el Gobierno oportunamente señaló que respecto de las materias del texto aprobado en general que no incluyó -en el mismo sentido- en las indicaciones

sustitutivas integrales su voluntad es que sean suprimidas, los aludidos artículos primero a quinto transitorios fueron eliminados por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Atendido lo anterior, cabe consignar lo siguiente respecto a las indicaciones parlamentarias formuladas a los aludidos artículos transitorios del texto aprobado en general.

La indicación número 100, del ex Senador señor Muñoz Aburto, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, incisos tercero y cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 101, del ex Senador señor Sabag, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, incisos tercero y cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 102, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, **fue rechazada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

La indicación número 103, del ex Senador señor Sabag, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, incisos tercero y cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 104, del ex Senador señor Sabag, **fue rechazada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.**

La indicación número 105, del ex Senador señor Sabag, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 106, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, **fue rechazada por la unanimidad de**

los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

La indicación número 107, de la Honorable Senadora señora Pérez San Martín, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

La indicación número 108, del Honorable Senador señor Guillier, **fue declarada inadmisible por el señor Presidente de la Comisión, por referirse a materias de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, según lo dispuesto en el artículo 65, inciso cuarto, número 2°, de la Constitución Política de la República.**

\- - -

A continuación, la Comisión se abocó al análisis pormenorizado de **la indicación -sustitutiva del Ejecutivo- número 1, disposiciones transitorias:**

"Artículo primero.- Mientras no entre en vigencia el Reglamento que regule el procedimiento y la metodología para elaborar y evaluar Informes de Mitigación, se aplicará la metodología para evaluar estudios de impacto sobre el transporte urbano aprobada por la Resolución Exenta N° 2.379, de 2003, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Asimismo, los nuevos artículos 176 a 178 que se introducen a la Ley General de Urbanismo y Construcciones empezarán a regir una vez que se publique el Reglamento que regulará la metodología para declarar zonas saturadas vehiculares.".

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso acoger el referido precepto, modificado de manera de consultar el siguiente texto:

"Artículo primero.- Las mitigaciones viales y los aportes al espacio público que establecen los capítulos I, II y III del nuevo Título V que introduce esta ley al Decreto con Fuerza de Ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos dos años desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el nuevo artículo 171 del mismo cuerpo legal.

Mientras no se cumpla dicho plazo las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones evaluarán los

estudios de impacto sobre el transporte urbano conforme a la Resolución Exenta N° 2.379, de 2003, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y a lo establecido en los artículos 2.4.3., 4.13.4., 4.5.4. y 4.8.3. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y los informes viales básicos de acuerdo al D.S. N° 83 de 1985 y la Resolución Exenta N° 511/2012, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

La señora Ministra señaló que dentro de los principios acordados para esta nueva regulación se encuentra el de gradualidad en su implementación, al cual se refiere el precepto en examen.

Apuntó que, si bien es cierto que en su momento se planteó la idea de que tal gradualidad fuese por etapas respecto de las diferentes regiones del país, se ha llegado a la convicción de que eso no sería equitativo en relación con el crecimiento inmobiliario en las distintas zonas, por lo que se propone que el conjunto de las normas comience a regir pasados dos años desde la publicación del reglamento pertinente. Asimismo, sostuvo que, en el tiempo intermedio, se aplicará la mecánica de los EISTU, con todo lo que ello conlleva.

Explicó que la norma hace alusión a la entrada en operación del sistema en todo el país transcurrido el término ya indicado. Esto quiere decir que la totalidad de las municipalidades tendrán la posibilidad de acceder a dicho mecanismo para la determinación de las mitigaciones directas y los aportes al espacio público de cada construcción.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Montes** consideró que es demasiado el plazo que se da para la entrada en vigencia de la nueva legislación, porque es imprescindible que las construcciones comiencen a mitigar y aportar a las ciudades lo antes posible.

La Secretaria de Estado sostuvo que la finalidad es compatibilizar esta regulación con el difícil momento económico actual, además de proveer del sistema electrónico para la evaluación de los informes de mitigación.

El señor Enrique Rajevic indicó que con la disposición transitoria en debate se da el sustento legal necesario para la aplicación de los EISTU y los informes viales básicos, que han sido cuestionados por el Tribunal Constitucional, por carecer de aquél.

El Honorable Senador señor Ossandón tampoco estuvo de acuerdo con esperar tanto tiempo para la entrada en vigencia de la ley, ya que si se ha llegado al convencimiento de que es necesaria para el país entonces debe regir a la brevedad.

El Honorable Senador señor Montes advirtió que es muy probable que las obras que se comiencen a construir dentro de los próximos dos años ya cuenten con los permisos respectivos, por lo que lo importante es que aquellos desarrollos inmobiliarios que aún no se someten al visto bueno de las direcciones de obras sí se afecten por esta nueva legislación.

El Honorable Senador señor Tuma preguntó qué certeza existe en cuanto a que las comunas cuenten con dichos planes al momento de comenzar a operar esta regulación.

El Honorable Senador señor Ossandón consultó si existe obligatoriedad de disponer de tal instrumento.

La señora Ministra apuntó que, una vez promulgada esta ley, el MINVU se encargará de difundirla y apoyar a los entes locales para que cuenten con los planes de inversión, ya que, por no ser obligatorios, la motivación será acceder a los fondos recaudados por concepto de aportes al espacio público, concretando mejoras en sus respectivas comunas.

Asimismo, propuso, entonces, fijar un término de seis meses para la dictación del reglamento y, luego, reducir a un año el plazo, desde aquel momento, para la entrada en vigencia de la ley, para que así los municipios alcancen a elaborar sus planes de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público.

El Honorable Senador señor Moreira consultó cuáles fueron las razones de fondo para establecer el plazo de dos años para la entrada en vigencia de esta normativa.

La Secretaria de Estado expresó que con ello se busca dar el tiempo necesario para la dictación del reglamento respectivo; también se tiene en cuenta la capacidad de los órganos públicos que intervendrán en el proceso de evaluación, lo que implica diseñar y adquirir el software apropiado, y se espera fortalecer la dotación de las SEREMIS de Transportes y Telecomunicaciones -debiendo discutirse los recursos económicos en la Ley de Presupuestos-, y, por último, la idea es lograr ciudades adecuadamente planificadas sin empeorar las condiciones de la inversión nacional, ya que no es admisible pasar por alto el difícil momento económico del país.

El señor Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, añadió que dentro del proceso de dictación del reglamento se estableció la consulta ciudadana, lo cual conlleva cierto lapso; por otro lado, el sistema electrónico para la evaluación de los IMIV deberá ser implementado en todo el país al mismo tiempo y no por

regiones -como se pensó en algún momento-; en consecuencia, el desarrollo de esa plataforma y la capacitación de los funcionarios tomaría no menos de 18 meses.

El Honorable Senador señor Moreira indicó que lo importante es la calidad del reglamento y, en ese sentido, preguntó a los representantes del Ejecutivo si son realmente capaces de cumplir con los requerimientos en los plazos señalados.

La señora Ministra, en definitiva, afirmó que sí están en condiciones de dictar el reglamento en seis meses y que, posteriormente, se dé un año y medio para ocuparse de los procesos señalados por el asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Honorable Senador señor Montes consideró que la ley debe entrar en vigencia contados 18 meses desde su promulgación.

En otra materia, fue de la opinión de fijar un plazo a las municipalidades para elaborar el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público.

El Honorable Senador señor Tuma adujo que el problema será que los municipios de comunas pequeñas no estarán en condiciones de cumplir, por no contar con más recursos ni profesionales adicionales.

El Honorable Senador señor Ossandón sostuvo que una cosa es estar en condiciones de recaudar el aporte al espacio público y otra es poder invertir dicho dinero en obras concretas.

Posteriormente, el Ejecutivo formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo que interesa, reproduce literalmente el texto que el mismo propusiera consultar para este precepto, con la sola diferencia de cambiar, en el inciso primero, el plazo de “dos años” por “dieciocho meses”.

Cabe destacar que **la señora Ministra** acotó que en la aludida indicación las disposiciones transitorias se hacen cargo de tres grandes materias, a saber: la entrada en vigencia de la nueva normativa; qué ocurrirá con aquellos municipios que no cuenten con sus planes de inversión a la hora de percibir los aportes al espacio público, y el compromiso del MINVU de dictar el reglamento dentro de seis meses desde la publicación de la ley.

Puesta en votación la indicación número 1 bis, en cuanto a su artículo primero transitorio, fue aprobada por la

unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Consecuentemente, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

\- - -

"**Artículo segundo.-** En tanto no se aprueben los planes de inversiones en transporte y espacio público, las municipalidades y gobiernos regionales podrán cobrar los aportes por mitigaciones indirectas que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones, pero no ejecutar obras con cargo a ellos. No obstante, estarán facultados para destinar hasta un tercio de los aportes cobrados en la elaboración de dichos planes.".

Atendidos los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión y a fin de que los preceptos del proyecto de ley guarden la debida correspondencia entre sí, el Ejecutivo propuso acoger el referido precepto, modificado de manera de consultar el siguiente texto:

"**Artículo segundo.-** Si cumplido el plazo que establece el artículo precedente no se hubiere aprobado en una comuna el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, la municipalidad respectiva estará obligada a cobrar los aportes en dinero pero no podrá destinarlos a ejecutar estudios, proyectos, obras y/o medidas; únicamente estará facultada para emplear hasta un tercio de los aportes recaudados en la elaboración de dichos planes.

Si transcurridos otros dos años aún no se hubieren aprobado dichos planes, las municipalidades podrán también utilizar los aportes recaudados para:

a) El pago de las expropiaciones derivadas de las declaratorias de utilidad pública a que se refiere el artículo 59 del Decreto con Fuerza de Ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones;

b) Tratándose de comunas que formen parte de áreas metropolitanas o que estén normadas por un plan regulador metropolitano o intercomunal, en los proyectos, obras, medidas y estudios incluidos en el plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público; y

c) Tratándose de comunas que no estén normadas por un plan regulador, en financiar estudios de prefactibilidad,

proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas que sean coherentes con el plan regulador o, en su defecto, el plan comunal de desarrollo, propuestas por el Alcalde y aprobadas y ejecutadas conforme al procedimiento establecido en los incisos segundo y siguientes del artículo 179 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Mediante el mismo mecanismo los interesados podrán solicitar que sus aportes se materialicen ejecutando estudios, proyectos, obras y/o medidas.”.

El Honorable Senador señor Moreira manifestó que la realidad de las regiones es muy diferente y es probable que a varias les cueste implementar esta nueva regulación, por lo que solicitó al Ejecutivo buscar una fórmula que permita a las municipalidades operar excepcionalmente.

La señora Ministra explicó que la propuesta en análisis apunta precisamente a posibilitar que las comunas que no cuenten con su plan de inversiones igualmente perciban los fondos por concepto de aportes al espacio público, pudiendo destinarlos, en primer lugar, a elaborar dicho plan y, posteriormente, a los conceptos indicados en el inciso segundo.

El Honorable Senador señor Moreira consultó de qué manera el MINVU incentiva a los municipios a elaborar sus planes reguladores.

La Secretaria de Estado señaló que es efectivo que muchas comunas del país no cuentan con plan regulador o el que tienen está obsoleto; en ese sentido, indicó que todos los años se aprueban recursos, en la Ley de Presupuestos, para que el MINVU apoye a los municipios en los estudios referentes a la generación o actualización de sus planes reguladores, por lo tanto, se podría incluso intentar tener más fondos para dicho fin. Asimismo, observó que los procesos son muy largos y complejos, razón por la que el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano está trabajando en una propuesta global que busca simplificar el mecanismo, tornándolo más ágil.

Además, hizo saber que el proyecto de ley sobre transparencia del mercado del suelo e incrementos de valor por ampliaciones del límite urbano tiene un componente que alude a la planificación, que busca la simplificación y la participación ciudadana.

Sobre la materia, **el Honorable Senador señor Ossandón** apuntó que elaborar el plan regulador comunal es una decisión política, puesto que las municipalidades lo encargan a profesionales externos y para ello existe la posibilidad de postular a fondos destinados al diseño e

implementación, pero advirtió que lo engorroso y dilatante es el proceso de aprobación del indicado plan.

El Honorable Senador señor Tuma solicitó al Ejecutivo concebir una nueva fórmula en pos de que las comunas cuenten con sus respectivos instrumentos de planificación.

Luego, el Gobierno formuló **la indicación número 1 bis,** que, en lo pertinente, recoge cabalmente -con una enmienda meramente formal- el texto que el mismo propusiera contemplar para esta norma.

En relación con este artículo, **la señora Ministra** reiteró que solo se refiere a aquellas comunas que cuenten con su plan regulador, mas no con el de inversiones, y busca que puedan invertir un porcentaje de los fondos recaudados por concepto de aportes al espacio público en la elaboración de esos últimos. Ahora bien, tratándose de áreas metropolitanas, las municipalidades respectivas estarán facultadas para dar cumplimiento al plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, aun cuando no tengan el propio de nivel local.

El Honorable Senador señor Montes comentó que, en su concepto, habría sido plausible establecer la exigencia de poseer el señalado plan de inversiones en cuanto a las comunas de mayor envergadura.

Por último, **la Secretaria de Estado** hizo ver la necesidad de reemplazar, al inicio de la letra c) del inciso segundo del precepto en examen, la expresión “comunas que no estén normadas” por “comunas que estén normadas”.

Puesta en votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a su artículo segundo transitorio, con la precisión recién consignada, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

Consecuentemente, y con la misma votación, fue aprobada la indicación número 1, con modificaciones, en lo referente a esta materia.

\- - -

Cabe consignar que, a la luz del debate y los acuerdos adoptados anteriormente por la Comisión, el Gobierno presentó la

indicación sustitutiva número 1 bis, para, en lo que interesa, consultar los siguientes artículos transitorios:

“Artículo tercero.- Las municipalidades que carezcan de plan regulador en todo o parte de su territorio podrán incluir en sus planes comunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, tratándose de dichas zonas, proyectos, obras y medidas que sean coherentes con el plan comunal de desarrollo.”.

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a su artículo tercero transitorio, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

“Artículo cuarto.- Los primeros planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna o territorio intercomunal o metropolitano deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante treinta días.”.

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo referente a su artículo cuarto transitorio, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

“Artículo quinto.- Los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Vivienda y Urbanismo deberán publicar y someter a consulta pública, durante treinta días, el proyecto del reglamento a que se refiere el nuevo artículo 171 del Decreto con Fuerza de Ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones.

El reglamento deberá dictarse dentro del plazo de seis meses contado desde la publicación de esta ley.”.

Sometida a votación la indicación número 1 bis, en lo relativo a su artículo quinto transitorio, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Montes, Moreira, Ossandón, Tuma y Walker, don Patricio.

\- - -

MODIFICACIONES

En conformidad a los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Vivienda y Urbanismo tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado:

Artículo 1°

Pasa a ser Artículo Primero, sustituido por el siguiente:

"Artículo Primero.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones, de la siguiente forma:".

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículo Primero, encabezamiento).

Número 1)

Eliminarlo.

(Mayoría 4x1 abstención. Indicación número 2).

o o o

Consultar el número que se consigna a continuación:

"1) Agrégase el siguiente artículo 28 ter, nuevo:

"Artículo 28 ter.- Asimismo, a través de planos de detalle subordinados a los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales, podrán fijarse con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas zonas o áreas del plan y, en el caso de los planes reguladores comunales y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas de los proyectos a realizarse en sectores vinculados con monumentos nacionales, en inmuebles o zonas de conservación histórica o en sectores en que el plan regulador exija la adopción de una determinada morfología o un particular estilo arquitectónico de fachadas.

Estos planos de detalle serán elaborados y aprobados conforme señala el artículo precedente, con los siguientes cambios:

a) Deberán contener una breve memoria y disposiciones reglamentarias.

b) Se deberá realizar una o más audiencias públicas en los barrios o sectores afectados para exponer la propuesta de plan de detalle a la comunidad, en la forma establecida en la ordenanza de participación ciudadana de la respectiva Municipalidad.

c) Antes de su aprobación, se expondrán a la comunidad por un plazo de treinta días, vencido el cual los interesados podrán formular observaciones escritas y fundadas hasta por otros treinta días, aplicándoseles lo previsto en el artículo 43.”.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículo Primero, numeral 1), e indicación número 3).

o o o

Números 2) y 3)

Suprimirlos.

(Unanimidad 4x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

Número 4)

Pasa a ser número 2), reemplazado por el siguiente:

“2) Deróganse los incisos primero y tercero del artículo 46.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículo Primero, numeral 2)).

Números 5), 6) y 7)

Eliminarlos.

(Unanimidad 4x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

o o o

Incorporar el número que se señala a continuación:

“3) Sustitúyese la palabra “Planos” por “Planes” en el artículo 75.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículo Primero, numeral 3)).

o o o

Número 8)

Pasa a ser número 4), eliminando de su texto la expresión “, o recepción definitiva de edificaciones,”.

(Unanimidad 5x0. Indicación número 1 bis, Artículo Primero, numeral 4); e indicación número 73).

Número 9)

Suprimirlo.

(Unanimidad 4x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

Número 10)

Pasa a ser número 5).

Letra b)

Intercalar en el inciso propuesto, luego de “inserción urbana”, lo siguiente: “, o su conectividad cuando se trate de proyectos en el área rural conforme al artículo 55”.

(Unanimidad 5x0. Indicación número 1 bis, Artículo Primero, numeral 5), letra b); e indicación número 76).

Números 11) y 12)

Eliminarlos.

(Unanimidad 4x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

o o o

Incorporar el número que se señala a continuación:

“6) Sustitúyese la palabra “Planos” por “Planes” en el inciso primero del artículo 140.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículo Primero, numeral 3)).

o o o

o o o

Introducir el siguiente número, nuevo:

“7) Intercálase el siguiente Título V, nuevo, entre el Título IV y el Título Final, pasando los actuales artículos 168, 169 y 170 a ser artículos 187, 188 y 189, respectivamente:

“TÍTULO V

De las mitigaciones y aportes al espacio público

Capítulo I

Principios aplicables a las mitigaciones y aportes

Artículo 168.- Los siguientes principios serán aplicables a este Título:

a) Universalidad: Todos los proyectos inmobiliarios públicos y privados deberán mitigar y/o aportar conforme las reglas del presente Título.

b) Proporcionalidad: Las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura. Los aportes se ajustarán a la densidad y el destino del proyecto.

c) Predictibilidad: Las mitigaciones y aportes se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados. La Administración velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exigirán.

Artículo 169.- Para los efectos de este Título se entenderá por crecimiento urbano por extensión, el proceso que incorpora nuevo suelo urbanizado a consecuencia de un loteo; y por crecimiento urbano por densificación, el proceso que incrementa la intensidad de ocupación del suelo, sea como consecuencia del aumento de sus habitantes, ocupantes o edificación.

Lo anterior, se aplicará tanto a los proyectos ubicados dentro de los límites urbanos, como a los situados fuera de ellos y autorizados conforme lo dispuesto en esta ley.

Capítulo II

De las mitigaciones directas

Artículo 170.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local deberán mitigarlos a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos, entendiendo que esto incluye soluciones como las siguientes: pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad.

Estas medidas de mitigación considerarán los impactos del proyecto sobre el sistema de movilidad local, dentro de su área de influencia, propendiendo a que tras su puesta en operación aquél mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se emplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

El área de influencia se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares o peatonales, inducidos por el proyecto en la vialidad circundante, considerada desde los accesos y, como máximo, hasta la octava intersección. Para este efecto, se considerarán todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales. Excepcionalmente, el área podrá extenderse hasta la duodécima intersección tratándose de dos o más proyectos cercanos en su localización que presenten, en forma conjunta, un informe de mitigación de impacto vial, en adelante, informe de mitigación, o de proyectos individuales que induzcan mil o más viajes en transporte privado o tres mil o más viajes totales por hora, al menos en un periodo del día.

En el caso de los proyectos de loteos, se considerará un área de influencia comprendida desde los accesos y, como máximo, hasta la vigésima intersección en que se realiza una dispersión del flujo vehicular o peatonal, conforme lo establezca el reglamento a que se refiere el inciso segundo del artículo 171. Para este efecto, se considerarán todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.

Los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, corresponderán al total de viajes en transporte privado y público, como también en modos no motorizados, como lo es la bicicleta y caminata, todos ellos obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes que mejor reflejen la actividad, ubicación, periodo de mayor intensidad y temporalidad del proyecto, para lo cual el reglamento especificará los parámetros y mantendrá actualizado sus valores de acuerdo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La estimación de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, en los términos indicados anteriormente, será implementada en un sistema electrónico que establecerán los Ministerios de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones para este efecto.

Artículo 171.- Todos los proyectos que generen crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán registrar la información que el reglamento determine en el sistema electrónico especificado en el artículo 170. A través de este sistema, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones indicará si el titular debe elaborar un informe de mitigación de impacto vial. En caso positivo, éste se presentará y tramitará, a través del mismo sistema, ante la autoridad que corresponda conforme al inciso siguiente.

El informe de mitigación se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología que fije el reglamento expedido

por decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministro de Vivienda y Urbanismo, aplicando los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización. Atendiendo a las características y el impacto que pueda producir el proyecto en el área de influencia, dicho reglamento:

a) Establecerá categorías diferenciadas de informes, en función de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, pudiendo fundadamente reducir los plazos máximos contemplados en el artículo 172 para una o todas las categorías;

b) Fijará las condiciones para que dos o más proyectos que sean cercanos en su localización puedan realizar un informe de mitigación conjunto, a propuesta de los interesados o de la autoridad respectiva;

c) Determinará en qué categorías los informes podrán ser confeccionados por los proyectistas y deberán ser presentados, a través del sistema electrónico, ante la unidad municipal encargada de la función de tránsito y transporte públicos, en adelante, Dirección de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, y en cuáles deberán ser presentados, a través del mismo sistema, ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones y elaborados por un consultor inscrito en el registro que, para estos efectos, llevará la Subsecretaría de Transportes;

d) Definirá los proyectos que no requerirán elaborar informes de mitigación por no producir alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local, y

e) Detallará el contenido del informe de mitigación del proyecto, que deberá incluir sus características y área de influencia y la justificación de las medidas de mitigación propuestas, representadas gráficamente, todo ello de conformidad a la metodología definida por el reglamento.

Las medidas propuestas en el informe, en conjunto con la ejecución de las consideradas en el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, deberán mitigar los efectos del proyecto sobre el sistema de movilidad dentro del área de influencia para que sus estándares de servicio tengan un nivel semejante al existente, de acuerdo a las características de la zona en que se inserta. El proyecto no podrá recepcionarse si no se han materializado las obras del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público cuya ejecución hubiere previsto el informe.

Artículo 172.- El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte

Públicos Municipal, según corresponda, tendrá un plazo máximo de sesenta días para aprobar, observar o rechazar el informe de mitigación mediante resolución fundada, previa consulta a los demás órganos competentes, incluyéndose, en el caso de las Municipalidades, la Dirección de Obras Municipales, los cuales deberán remitir sus respuestas en un plazo máximo de treinta días, contado desde el envío del respectivo informe. Vencido este plazo sin que se hayan evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente estará facultada para pronunciarse directamente sobre la solicitud.

Si el informe fuese observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, debiendo el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según proceda, pronunciarse en un plazo máximo de treinta días, previa repetición de la consulta que exige el inciso anterior. En este caso, los organismos tendrán un plazo máximo de quince días para pronunciarse, contado desde el envío del respectivo informe corregido. Vencido este plazo sin que se hubieran evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente podrá pronunciarse directamente sobre la solicitud.

La autoridad respectiva, de oficio o a petición del interesado, en este último caso cuando el plazo sea establecido en su favor, podrá prorrogar fundadamente los plazos señalados en los incisos anteriores, por igual periodo y sólo una vez, siempre que la complejidad del informe lo justifique.

Vencidos los plazos o las prórrogas sin que hubiere pronunciamiento por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, el informe de mitigación se entenderá aprobado, lo que deberá certificarse a petición del interesado, sin más trámite.

La resolución que apruebe el informe de mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar. En contra de la resolución que apruebe o rechace el informe de mitigación, se podrá deducir recurso de reposición de conformidad a lo contemplado en la ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado. Tratándose de los Directores de Tránsito y Transporte Públicos Municipal podrá además reclamarse de la legalidad de lo obrado ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, debiendo cumplir para ello las normas sobre plazos y tramitación contempladas para el recurso jerárquico en la ley N° 19.880.

La resolución que apruebe el informe de mitigación o el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe, deberá acompañarse al solicitar los permisos de urbanización o edificación o las autorizaciones correspondientes. La resolución tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación y deberá ser revisada si el proyecto experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se pide la recepción, o si habiendo sido solicitada ésta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo informe de mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.

Artículo 173.- Las Direcciones de Obras Municipales no podrán cursar la recepción del proyecto sin que previamente se acredite, por parte del interesado, la ejecución de las medidas contenidas en la resolución que apruebe el informe de mitigación, aplicándose al titular del proyecto lo previsto en el artículo 136 de esta ley. En caso que la resolución haya considerado etapas con mitigaciones parciales, la recepción de cada etapa requerirá de la ejecución conforme de sus respectivas mitigaciones.

No obstante, la Dirección de Obras deberá autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva mediante un certificado de mitigación local garantizada, siempre que la resolución que apruebe el informe de mitigación así lo admita. Para tales efectos, el interesado deberá presentar los proyectos y presupuestos aprobados por los organismos competentes, pudiendo la Dirección incrementar, por resolución fundada, el valor a garantizar hasta en un 50% considerando imprevistos y costos administrativos de contratación e inspección, todo ello en conformidad a lo que disponga la Ordenanza General de esta ley.

Las garantías caucionarán la correcta ejecución de las medidas de mitigación dentro del o los años siguientes a su emisión, sin que su materialización pueda exceder de los diez años a que se refiere el inciso sexto del artículo 172, y podrán consistir, indistintamente, en una boleta bancaria o una póliza de seguro cuyo período de vigencia exceda en seis meses al plazo para su ejecución. Las instituciones bancarias o aseguradoras que hubieren emitido el respectivo documento de garantía pagarán los valores garantizados con el solo mérito del certificado que otorgue el Director de Obras Municipales señalando que las medidas no se ejecutaron dentro de este plazo, debiendo dichos valores destinarse a la ejecución de las medidas de mitigación garantizadas en la forma y plazos que establezca la Ordenanza General de esta ley.

Artículo 174.- Los informes de mitigación que se presenten y las resoluciones finales que recaigan sobre ellos, tramitados a través del sistema electrónico a que se refiere el artículo 170, se encontrarán a disposición permanente del público en los sitios electrónicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de los respectivos Municipios, según corresponda, conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado. Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y las Direcciones de Tránsito y Transporte Públicos, según sea el caso, serán las encargadas de mantener dicha información actualizada.

Capítulo III
De los aportes al espacio público

Artículo 175.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 70 de esta ley, directamente, o a través de un aporte equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la Municipalidad respectiva, para las finalidades y en la forma que se establecen en los artículos siguientes. Los aportes se ajustarán a la densidad y al destino del proyecto en la forma que disponga la Ordenanza General.

Artículo 176.- Cada Municipio elaborará un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contendrá una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanas. Para estos efectos, el Municipio contará con la asistencia técnica de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, y del Programa de Vialidad y Transporte Urbano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El plan deberá someterse a la aprobación del Concejo Municipal respectivo. Una vez aprobado, será promulgado por el Alcalde, quien remitirá copia al gobierno regional.

Las Municipalidades podrán solicitar al gobierno regional la elaboración de estos planes o también incluirlos en la formulación o actualización del plan comunal de desarrollo a que se refiere el artículo 6° de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Artículo 177.- En las áreas metropolitanas o que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal las

Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, con consulta a las Municipalidades respectivas, elaborarán un proyecto de plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, análogo al previsto en el artículo precedente, pero que contendrá proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación de nivel intercomunal o asociadas a éstos.

El Intendente someterá este proyecto a la aprobación de los Alcaldes de las comunas incluidas en el área correspondiente. Obtenida la conformidad de la mayoría absoluta de aquéllos, el plan será presentado al consejo regional y promulgado por el Intendente luego de su aprobación, remitiendo copia a las Municipalidades respectivas.

Artículo 178.- Los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público deberán actualizarse periódicamente, en un plazo no mayor a diez años, y cuando se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal o intercomunal, siguiendo el mismo procedimiento señalado en los artículos precedentes.

Artículo 179.- Los aportes deberán pagarse en dinero, en forma previa a la recepción municipal del proyecto. Tratándose de cambios de destino o modificaciones o ampliaciones del giro de la patente comercial de una propiedad, los aportes deberán pagarse antes del otorgamiento de la autorización respectiva.

Alternativamente, el interesado podrá solicitar que el aporte se materialice a través de la ejecución de estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas, con tal que lo propuesto esté incluido en el plan comunal o intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público. Podrán, también, proponerse estudios, proyectos, obras y medidas que no estén considerados en estos planes pero sean coherentes con ellos, siempre y cuando no correspondan a mitigaciones directas que deba ejecutar el proyecto. En tal caso, el Alcalde deberá someterlos a la aprobación del Concejo Municipal, requiriendo de un informe favorable previo de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones cuando se trate de estudios, proyectos, obras y medidas de nivel intercomunal.

La solicitud deberá presentarse a través del sistema electrónico especificado en el artículo 170, pudiendo tramitarse en conjunto con el informe de mitigación, e incluirá un presupuesto detallado del costo de ejecución, en los términos que establezca el reglamento a que se

refiere el inciso segundo del artículo 171. La Municipalidad deberá aprobar, rechazar u observar la solicitud, previa consulta a los demás órganos competentes, aplicándose los mismos plazos que señala el artículo 172, incluidas las posibles prórrogas. Tratándose de estudios, proyectos, obras y medidas incluidos en los planes intercomunales, la aprobación requerirá del informe favorable de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones. Vencidos los plazos o sus prórrogas sin pronunciamiento municipal, regirá lo contemplado en el artículo 64 de la ley N° 19.880. Se aplicará a las solicitudes y a las resoluciones finales que recaigan sobre ellas lo dispuesto en el artículo 174 de esta ley, correspondiendo a la Municipalidad mantener esta información actualizada.

Aprobada la solicitud y su presupuesto la Municipalidad y el interesado no podrán reclamar, posteriormente, un aporte adicional o un reembolso del aporte alegando que la obra tuvo un costo inferior o superior al valor que se debía pagar.

Los estudios, proyectos, obras y medidas que se materialicen de acuerdo a los tres incisos anteriores deberán ejecutarse en forma previa a la recepción municipal del proyecto a que corresponden los aportes pertinentes, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173 de esta ley.

Artículo 180.- Los aportes serán recaudados por el Municipio respectivo, el que deberá mantenerlos en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal.

Aquéllos estarán destinados única y exclusivamente a los siguientes fines:

a) Ejecución de obras identificadas en los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, incluida la construcción de las nuevas áreas verdes o espacios públicos allí indicados;

b) Pago de expropiaciones que sean necesarias para la materialización de dichas obras;

c) Actualización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, desarrollo de los instrumentos de planificación que sean necesarios para su ejecución y elaboración de los proyectos de las obras, y

d) Gastos de administración e inspección, incluidos aquellos en personal, hasta por el 10% de los fondos recaudados.

Al menos el 70% de los aportes percibidos, deducidos los gastos de administración, deberán ser invertidos en movilidad. La Municipalidad determinará qué parte del remanente será destinado a la inversión en otros espacios públicos.

En las comunas donde exista un plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, al menos el 40% de los aportes recaudados anualmente deberá destinarse a la ejecución de obras incluidas en dicho plan intercomunal. Para estos efectos, la Municipalidad deberá ejecutar esas obras directamente o transferir los recursos a alguna de las entidades competentes para ejecutarlas mediante un convenio mandato. En este último caso, la entidad receptora solo podrá emplear los recursos en los fines señalados en este artículo.

Por resolución de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, y previa solicitud de la Municipalidad interesada, el porcentaje establecido en el inciso precedente podrá ser modificado para la ejecución de obras determinadas, considerando la priorización establecida en el plan.

Artículo 181.- En sus rendiciones de cuentas anuales, las Municipalidades darán una explicación circunstanciada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recaudados, debiendo publicarse tales rendiciones conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado.

Se incluirán dentro de esta rendición las medidas de mitigación a que se refiere el artículo 170 y los estudios, proyectos, obras y medidas que regula el artículo 179, recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando las garantías a que alude el artículo 173 que obren en poder del Municipio y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.

Artículo 182.- Tratándose de proyectos que incrementen el coeficiente de constructibilidad a través de beneficios urbanísticos conferidos por esta ley, su Ordenanza General o el instrumento de planificación territorial, el avalúo fiscal del terreno sobre el cual se calculará el porcentaje a ceder se aumentará en la misma proporción del beneficio obtenido.

Capítulo IV
De la mitigación y los incentivos en los instrumentos de planificación territorial

Artículo 183.- Cuando los planes reguladores intercomunales establezcan nuevas áreas urbanas o de extensión urbana

podrán determinar condiciones adicionales de urbanización y equipamiento para el desarrollo de los proyectos que se emplacen en ellas, incluyendo la ejecución de obras de urbanización fuera del terreno en que se ubica el proyecto, la ejecución de obras o medidas en el sistema de movilidad urbana o que mejoren los espacios públicos, la inclusión de tipos de vivienda o usos de suelo en sus proyectos, la materialización o mejoramiento de equipamientos públicos u otras medidas que promuevan la integración social, todo lo cual se determinará de acuerdo con un estudio de impacto urbano y las reglas que establezca la Ordenanza General.

El cumplimiento de las condiciones deberá garantizarse mediante cauciones que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 173 y su incumplimiento acarreará, además de su cobro, la caducidad de las autorizaciones otorgadas y no ejecutadas.

En estos casos deberá considerarse el área de influencia total del proyecto para efectos de las mitigaciones directas que regula el Capítulo II de este Título, incorporando, a lo menos, la red de vías estructurantes existentes o proyectadas con las que se conectarán las nuevas áreas y el territorio o sector geográfico con el cual interactuarán funcionalmente.

Artículo 184.- Los planes reguladores comunales podrán otorgar incentivos en las normas urbanísticas aplicadas en todo o parte de su territorio condicionadas al desarrollo de espacios públicos o el mejoramiento de los ya existentes, a la materialización, reparación o mejoramiento de equipamientos públicos, a la instalación o incorporación de obras de arte en el espacio público o al cumplimiento de otras condiciones que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social urbana.

El cumplimiento de las condiciones anteriores será requisito para la recepción de los proyectos, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173.

La aprobación de un plan con estos incentivos dejará sin aplicación en el territorio planificado los artículos 63, 107, 108 y 109 de esta ley.

Capítulo V
De los aportes urbanos reembolsables

Artículo 185.- Cuando un interesado proponga ejecutar un estudio, proyecto, obra o medida del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, conforme admite al artículo 179 de esta ley, y el costo aprobado sea mayor al aporte que le corresponda

enterar, podrá acoger dicho excedente a la modalidad de aportes reembolsables.

Artículo 186.- Para los efectos señalados en el artículo anterior, el interesado firmará un convenio con la Municipalidad respectiva. En dicho Convenio se establecerá:

a) Los estudios, proyectos, obras o medidas a ejecutar y su costo;

b) El valor a reembolsar y su plazo de devolución por parte de la Municipalidad, que no podrá superar los quince años, y

c) La forma en que la Municipalidad reembolsará dichos aportes.

Las devoluciones se entregarán a la persona que se designe en el respectivo convenio, deberán ser en dinero o pagarés reajustables y equivaldrán al valor inicial reajustado.”.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1, Artículo Primero, numeral 4), y 1 bis, Artículo Primero, numeral 6)).

o o o

o o o

Incorporar el número que se señala a continuación:

“8) Introdúcese el siguiente artículo 190, nuevo:

“Artículo 190.- Los plazos de días contenidos en esta ley en que no se indique expresamente que se trata de plazos de días hábiles, son de días corridos.

Con todo, siempre que el último día de un plazo contemplado en esta ley sea inhábil se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente.”.”.

(Unanimidad 5x0. Indicación número 1 bis, Artículo Primero, numeral 7)).

o o o

o o o

Consultar el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo Segundo.- Incorpóranse los siguientes artículos 5° a 17, nuevos, a la ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros:

“Artículo 5º.- Créase un registro de consultores en informes de mitigación de impacto vial a cargo de la Subsecretaría de Transportes, que lo administrará. El registro regirá para todo el territorio nacional y tendrá carácter público y permanente. No obstante, las solicitudes de inscripciones y de modificaciones al registro se presentarán y tramitarán ante la respectiva Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante SEREMI, conforme a los requisitos y procedimiento establecidos en el reglamento que al efecto dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La inscripción realizada en cualquier región permitirá al consultor presentar informes en todo el país.

En contra de las resoluciones emitidas por las SEREMI en el procedimiento de inscripción podrán deducirse los recursos generales contemplados en la ley N° 19.880. El recurso jerárquico se interpondrá ante el Subsecretario de Transportes.

Artículo 6°.- Solo podrán inscribirse en el registro y permanecer inscritas en él las personas naturales y jurídicas que cumplan los requisitos que en cada caso se señalan:

I. Las personas naturales que:

a) Acrediten estar en posesión del título profesional de ingeniero civil con mención en transportes o ingenierías similares, u otros profesionales con posgrado o postítulo en transporte. Con todo, el título profesional deberá ser de una carrera con un currículum de a lo menos ocho semestres de duración;

b) No estén afectas a alguna inhabilidad establecida en el artículo 7°, y

c) Acrediten una experiencia mínima de tres años en la elaboración o revisión de proyectos de ingeniería de transporte.

II. Las personas jurídicas que:

a) Sean sociedades de personas, cuando al menos uno de los socios cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad establecidos en el párrafo anterior.

b) Sean sociedades anónimas, cuando a lo menos uno de los socios miembros de su directorio cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad establecidos en el párrafo precedente.

c) Sean otras sociedades, nacionales o extranjeras, en las cuales a lo menos un socio, director, representante o agente cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad exigidos en el párrafo anterior.

Artículo 7°.- Las inhabilidades para inscribirse y permanecer en el registro serán las siguientes:

a) Ser funcionario o estar empleado a cualquier título en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sus Secretarías Regionales u organismos dependientes o cualquiera de los demás órganos que deban ser consultados a propósito de los informes de mitigación de impacto vial conforme a lo dispuesto en el artículo 172 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

b) Haber sido condenado por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva.

c) Haber sido sancionado con la eliminación o tener la inscripción suspendida en este registro.

Las inhabilidades derivadas de una condena penal o administrativa quedarán sin efecto transcurridos cinco años desde el término del cumplimiento de la pena o sanción.

Artículo 8°.- Los consultores que regula esta ley no podrán elaborar informes de mitigación de impacto vial que vayan a ser presentados en Municipalidades en las que ellos o cualquiera de las personas que les presten servicios sean funcionarios o tengan alguna relación contractual, hasta pasados dos años desde que dicho vínculo haya cesado.

Tratándose de personas jurídicas se aplicará la misma restricción si sus socios, administradores o personas que les presten servicios, reúnen las calidades antes señaladas.

Artículo 9°.- Se considerará como infracción leve, y se sancionará con amonestación por escrito, no comunicar al registro cualquier modificación de antecedentes personales que incidan en el

cumplimiento de los requisitos de inscripción o las causales de inhabilidad. La comunicación deberá efectuarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la modificación.

Artículo 10.- Las siguientes actuaciones del consultor serán constitutivas de infracciones graves y se sancionarán con la suspensión del registro, hasta por el plazo de un año:

a) Reincidir en la comisión de alguna infracción leve dentro de un periodo de tres años.

b) Emitir un informe en contravención con las normas reglamentarias que regulan los informes de mitigación de impacto vial.

c) Emitir informes con antecedentes o datos incompletos, cuya omisión pudiera afectar la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas.

Artículo 11.- Las siguientes actuaciones del consultor serán constitutivas de infracciones gravísimas y se sancionarán con multa de 10 a 100 Unidades Tributarias Mensuales a beneficio fiscal, suspensión de entre uno y tres años y/o la eliminación del registro:

a) Reincidir en la comisión de alguna infracción grave dentro de un periodo de tres años.

b) Actuar encontrándose afectado por alguna causal de inhabilidad o habiendo perdido alguno de los requisitos habilitantes para la inscripción en el registro.

c) Proporcionar información inexacta relativa al cumplimiento de los requisitos de inscripción u omitir información referida a este mismo punto.

d) Aportar datos o antecedentes falsos, respecto al levantamiento de la información, la simulación de los sistemas de transporte o la estimación de los impactos del proyecto analizado, induciendo a error o impidiendo la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas en el informe emitido.

e) Ser condenado por sentencia ejecutoriada debido a responsabilidades civiles o penales derivadas de la elaboración de los informes de mitigación de impacto vial.

f) Emitir un informe en contravención con las normas legales que regulan los informes de mitigación de impacto vial.

g) Infringir lo dispuesto en el artículo 8° de esta ley.

Artículo 12.- Las inhabilidades y sanciones que afecten a personas jurídicas se harán extensivas a la totalidad de sus socios, si se trata de sociedades de personas, y a sus directores, administradores y/o representantes, si se trata de sociedades anónimas u otras personas jurídicas. De igual manera, las inhabilidades y sanciones que afecten a una persona natural, socia de una sociedad de personas, o directora, administradora y/o representante de una sociedad anónima u otra persona jurídica, se harán extensivas a la respectiva persona jurídica.

Artículo 13.- Será competente para conocer de las infracciones en que incurran los consultores y aplicar las sanciones establecidas en la presente ley, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región en que se cometió la infracción.

El procedimiento sancionatorio deberá iniciarse de oficio, cuando la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente tome conocimiento de hechos que pudieren ser constitutivos de alguna de las infracciones a que se refiere esta ley.

El procedimiento también podrá iniciarse mediante denuncia escrita, ante la Secretaría Regional Ministerial competente, formulada y suscrita por una persona interesada. Las denuncias deberán ser fundadas y contendrán una descripción de los hechos concretos que se estiman constitutivos de infracción, debiendo acompañarse copia de los antecedentes en que se fundan. De no cumplirse estos requisitos, la denuncia no será admitida a trámite.

Artículo 14.- El procedimiento sancionatorio se iniciará mediante una resolución de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente en la que deberán constar los cargos precisos formulados contra el presunto infractor, la cual se le notificará por carta certificada enviada al domicilio que tenga registrado, adjuntando los antecedentes en que se funda.

La formulación de cargos deberá señalar el modo en que se ha iniciado el procedimiento, una descripción de los hechos que se estiman constitutivos de infracción, la norma eventualmente infringida y la disposición que establece la sanción asignada a la infracción. El presunto infractor tendrá un plazo de treinta días para formular descargos, contado desde la notificación.

Artículo 15.- Recibidos los descargos o transcurrido el término establecido para ello, la Secretaría Regional Ministerial examinará el mérito de los antecedentes y, en caso de ser necesario, ordenará la realización de las pericias e inspecciones que sean pertinentes y la recepción de los demás medios probatorios que procedan. Los hechos investigados y las responsabilidades de los infractores podrán acreditarse mediante cualquier medio de prueba admisible en derecho, apreciándose en conciencia.

Artículo 16.- La resolución que ponga fin al procedimiento sancionatorio será fundada y resolverá todas las cuestiones planteadas, pronunciándose sobre cada una de las alegaciones y defensas del imputado, debiendo declarar la sanción que impone al infractor o su absolución.

La resolución final deberá dictarse dentro de los treinta días siguientes a aquel en que se haya evacuado la última diligencia ordenada en el expediente.

Las sanciones se anotarán en el registro.

En contra de las resoluciones emitidas por las SEREMI en los procedimientos sancionatorios podrán deducirse los recursos generales contemplados en la ley N° 19.880. El recurso jerárquico se interpondrá ante el Subsecretario de Transportes.

Artículo 17.- Las acciones para perseguir las infracciones a que se refiere la presente ley prescribirán en el plazo de dos años, respecto de las leves y graves, y de cuatro, tratándose de las gravísimas, contado desde la fecha en que se cometió la infracción.

El cobro de las multas aplicadas conforme a esta ley prescribirá a los dos años desde la fecha en que la respectiva resolución sancionatoria haya quedado a firme. Las demás sanciones se aplicarán de pleno derecho desde esa misma fecha.”.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículo Segundo).

o o o

<u>Artículo 2°</u>

Eliminarlo.

(Unanimidad 5x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

Artículos 3° y 4°

Suprimirlos.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 96 y 99, respectivamente, y artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

Artículo 5°

Eliminarlo.

(Unanimidad 5x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

o o o

Intercalar los siguientes artículos, nuevos:

"Artículo Tercero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, del año 2006:

1) Modifícase el artículo 5° en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en el literal j) la expresión final ", y" por un punto y coma ";", y en los literales k) y l) los correspondientes puntos finales ".", por un punto y coma ";".

b) Incorpóranse los siguientes literales m) y n), nuevos:

"m) Elaborar, aprobar, modificar y materializar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, y

n) Recaudar, administrar y ejecutar, en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal, los aportes al espacio público que se perciban, de conformidad a las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula el mismo cuerpo legal.".

2) Agrégase en el literal b) del inciso tercero del artículo 21, antes de la frase “los planos de detalle”, la expresión “el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y”.

3) Reemplázase el literal e) del artículo 24, por el siguiente:

“e) Ejecutar medidas relacionadas con la vialidad urbana y rural y pronunciarse sobre los informes de mitigación de impacto vial presentados en la comuna a petición de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o de la Dirección de Tránsito y Transporte Públicos Municipal respectivas;”.

4) Modifícase el artículo 26 en el siguiente sentido:

a) Sustitúyese en el literal c) la expresión final “, y” por un punto y coma “;”.

b) Intercálase el siguiente literal d), nuevo, pasando el actual literal d) a ser literal e):

“d) Aprobar, observar o rechazar los informes de mitigación de impacto vial o emitir opinión sobre ellos, a petición de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y”.

5) Modifícase el artículo 63 de la siguiente forma:

a) Reemplázase en el literal n) la expresión final “, y” por un punto y coma “;”.

b) Sustitúyese en el literal ñ) el punto final “.” por la expresión “, y”.

c) Incorpórase el siguiente literal o), nuevo:

“o) Aprobar, observar o rechazar las solicitudes de materializar los aportes al espacio público que contempla la Ley General de Urbanismo y Construcciones a través de la ejecución de estudios, proyectos, obras y medidas de acuerdo a lo que dispone el mismo cuerpo legal.”.

6) Modifícase el artículo 65 en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el literal b), después de la expresión “y sus planos de detalle,”, la frase “el plan de inversiones en

infraestructura de movilidad y espacio público y los estudios, proyectos, obras y medidas no incluidos en éstos que sean propuestos por los interesados conforme establece el artículo 179 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en su caso,”.

b) Agrégase en el literal i), después de la expresión “de dicho concejo”, lo siguiente: “. Asimismo, suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones”.

7) Modifícase el inciso segundo del artículo 67 de la siguiente manera:

a) Reemplázase en el literal g) la expresión final “, y” por un punto y coma “;”, y en el literal h), el punto final por la expresión “, y”.

b) Agrégase, a continuación del literal h), el siguiente literal i), nuevo:

“i) Una relación detallada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recibidos para la ejecución del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público a que se refiere la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la asignación de aportes en dinero a obras específicas, las obras ejecutadas, los fondos disponibles en la cuenta especial, la programación de obras para el año siguiente y las medidas de mitigación directa, estudios, proyectos, obras y medidas por concepto de aportes al espacio público recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando además las garantías a que alude el artículo 173 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones que obren en su poder y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.”.

8) Intercálase en el literal a) del inciso segundo del artículo 98, después de la expresión “presupuesto municipal”, la frase “, el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, en su caso,”.

Artículo Cuarto.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, del año 2005:

1) Modifícase el artículo 16 en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en los literales i) y j), párrafo segundo, respectivamente, la expresión final “, y” por un punto y coma “;”, y el punto final “.”, por “, y”.

b) Agrégase el siguiente literal k), nuevo:

“k) Elaborar y aprobar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o los planes reguladores metropolitanos o intercomunales existentes en la región, consultando a las respectivas municipalidades.”.

2) Sustitúyese en la letra f) del artículo 20 la frase “y los planes seccionales” por la siguiente: “, los planes seccionales y los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público”.

3) Reemplázase en el literal o) del artículo 24 la expresión “y los planos de detalle de planes reguladores intercomunales” por la frase “, los planos de detalle de planes reguladores intercomunales y los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público”.

4) Agrégase en el literal i) del artículo 30 ter el siguiente numeral 4 ter), nuevo:

“4 ter) Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.”.

5) Intercálase en el artículo 36 el siguiente literal c bis), nuevo:

“c bis) Aprobar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o los planes reguladores metropolitanos o intercomunales de la región, los que serán elaborados por las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, previa consulta a las municipalidades respectivas, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Antes de la aprobación del consejo, se requerirá la conformidad de la mayoría absoluta de los alcaldes de las municipalidades correspondientes. El consejo regional deberá pronunciarse dentro del plazo de sesenta días, contado desde su recepción, transcurrido el cual se entenderá aprobado;”.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, Artículos Tercero y Cuarto).

o o o

Disposiciones transitorias

o o o

Introducir el siguiente artículo primero transitorio, nuevo:

"Artículo primero.- Las mitigaciones viales y los aportes al espacio público que establecen los Capítulos I, II y III del Título V, que esta ley introduce a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal.

Mientras no se cumpla dicho plazo, las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones evaluarán los estudios de impacto sobre el transporte urbano conforme a la Resolución Exenta N° 2.379, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 2003, y a lo establecido en los artículos 2.4.3., 4.5.4., 4.8.3. y 4.13.4. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y los informes viales básicos, de acuerdo al D.S. N° 83, de 1985, y la Resolución Exenta N° 511, de 2012, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, artículo primero transitorio).

o o o

<u>Artículo primero</u>

Pasa a ser artículo segundo, reemplazado por el siguiente:

"Artículo segundo.- Si cumplido el plazo que establece el artículo precedente no se hubiere aprobado en una comuna el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, la municipalidad respectiva estará obligada a cobrar los aportes en dinero, pero no podrá destinarlos a ejecutar estudios, proyectos, obras y/o medidas; únicamente estará facultada para emplear hasta un tercio de los aportes recaudados en la elaboración de dichos planes.

Si transcurridos otros dos años aún no se hubieren aprobado tales planes, las municipalidades también podrán utilizar los aportes recaudados para las siguientes finalidades:

a) El pago de las expropiaciones derivadas de las declaratorias de utilidad pública a que se refiere el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones;

b) Tratándose de comunas que formen parte de áreas metropolitanas o que estén normadas por un plan regulador metropolitano o intercomunal, en los proyectos, obras, medidas y estudios incluidos en el plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, y

c) En cuanto a comunas que estén normadas por un plan regulador, en financiar estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas que sean coherentes con el plan regulador o, en su defecto, el plan comunal de desarrollo, propuestas por el alcalde y aprobadas y ejecutadas conforme al procedimiento establecido en los incisos segundo y siguientes del artículo 179 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Mediante el mismo mecanismo los interesados podrán solicitar que sus aportes se materialicen ejecutando estudios, proyectos, obras y/o medidas.”.

(Unanimidad 5x0. Indicaciones números 1 y 1 bis, artículo segundo transitorio, y artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

Artículos segundo, tercero y cuarto

Eliminarlos.

(Unanimidad 5x0. Artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

o o o

Consultar los siguientes artículos transitorios, nuevos:

“Artículo tercero.- Las municipalidades que carezcan de plan regulador, en todo o parte de su territorio, podrán incluir en sus planes comunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, tratándose de dichas zonas, proyectos, obras y medidas que sean coherentes con el plan comunal de desarrollo.

Artículo cuarto.- Los primeros planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna o territorio intercomunal o metropolitano deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante treinta días.”.

(Unanimidad 5x0. Indicación número 1 bis, artículos tercero y cuarto, transitorios).

o o o

Artículo quinto

Reemplazar su texto por el siguiente:

“Artículo quinto.- Los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Vivienda y Urbanismo deberán publicar y someter a consulta pública, durante treinta días, el proyecto del reglamento a que se refiere el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

El reglamento deberá dictarse dentro del plazo de seis meses, contado desde la publicación de esta ley.”.

(Unanimidad 5x0. Indicación número 1 bis, artículo quinto transitorio, y artículo 121, inciso final, Reglamento del Senado).

- - -

TEXTO DEL PROYECTO:

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY

“Artículo Primero.- Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones, de la siguiente forma:

1) Agrégase el siguiente artículo 28 ter, nuevo:

“Artículo 28 ter.- Asimismo, a través de planos de detalle subordinados a los planes reguladores comunales,

seccionales o intercomunales, podrán fijarse con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas zonas o áreas del plan y, en el caso de los planes reguladores comunales y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas de los proyectos a realizarse en sectores vinculados con monumentos nacionales, en inmuebles o zonas de conservación histórica o en sectores en que el plan regulador exija la adopción de una determinada morfología o un particular estilo arquitectónico de fachadas.

Estos planos de detalle serán elaborados y aprobados conforme señala el artículo precedente, con los siguientes cambios:

a) Deberán contener una breve memoria y disposiciones reglamentarias.

b) Se deberá realizar una o más audiencias públicas en los barrios o sectores afectados para exponer la propuesta de plan de detalle a la comunidad, en la forma establecida en la ordenanza de participación ciudadana de la respectiva Municipalidad.

c) Antes de su aprobación, se expondrán a la comunidad por un plazo de treinta días, vencido el cual los interesados podrán formular observaciones escritas y fundadas hasta por otros treinta días, aplicándoseles lo previsto en el artículo 43.".

2) Deróganse los incisos primero y tercero del artículo 46.

3) Sustitúyese la palabra "Planos" por "Planes" en el artículo 75.

4) Reemplázase, en el inciso primero del artículo 129, la expresión "y adjudicaciones de sitios" por **"y adjudicaciones de lotes"**.

5) Modifícase el artículo 134 de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el inciso segundo, la frase "cuando las obras de alimentación y desagüe que deban ejecutarse", por la siguiente: "cuando las obras que deban ejecutarse".

b) Agrégase, a continuación del inciso tercero, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"La Ordenanza General establecerá los estándares mínimos de obras de urbanización exigibles fuera del terreno propio, cuando se trate de proyectos desvinculados de la vialidad existente, para los efectos de su adecuada inserción urbana**, o su conectividad cuando se trate de proyectos en el área rural conforme al artículo 55**.".

6) Sustitúyese la palabra "Planos" por "Planes" en el inciso primero del artículo 140.

7) Intercálase el siguiente Título V, nuevo, entre el Título IV y el Título Final, pasando los actuales artículos 168, 169 y 170 a ser artículos 187, 188 y 189, respectivamente:

"TÍTULO V

De las mitigaciones y aportes al espacio público

Capítulo I

Principios aplicables a las mitigaciones y aportes

Artículo 168.- Los siguientes principios serán aplicables a este Título:

a) Universalidad: Todos los proyectos inmobiliarios públicos y privados deberán mitigar y/o aportar conforme las reglas del presente Título.

b) Proporcionalidad: Las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura. Los aportes se ajustarán a la densidad y el destino del proyecto.

c) Predictibilidad: Las mitigaciones y aportes se calcularán según métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados. La Administración velará porque puedan conocerse en forma oportuna las obras y aportes que se exigirán.

Artículo 169.- Para los efectos de este Título se entenderá por crecimiento urbano por extensión, el proceso que incorpora nuevo suelo urbanizado a consecuencia de un loteo; y por crecimiento urbano por densificación, el proceso que incrementa la intensidad de ocupación del suelo, sea como consecuencia del aumento de sus habitantes, ocupantes o edificación.

Lo anterior, se aplicará tanto a los proyectos ubicados dentro de los límites urbanos, como a los situados fuera de ellos y autorizados conforme lo dispuesto en esta ley.

Capítulo II

De las mitigaciones directas

Artículo 170.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local deberán mitigarlos a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos, entendiendo que esto incluye soluciones como las siguientes: pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad.

Estas medidas de mitigación considerarán los impactos del proyecto sobre el sistema de movilidad local, dentro de su área de influencia, propendiendo a que tras su puesta en operación aquél mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se emplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

El área de influencia se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares o peatonales, inducidos por el proyecto en la vialidad circundante, considerada desde los accesos y, como máximo, hasta la octava intersección. Para este efecto, se considerarán todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales. Excepcionalmente, el área podrá extenderse hasta la duodécima intersección tratándose de dos o más proyectos cercanos en su localización que presenten, en forma conjunta, un informe de mitigación de impacto vial, en adelante, informe de mitigación, o de proyectos individuales que induzcan mil o más viajes en transporte privado o tres mil o más viajes totales por hora, al menos en un periodo del día.

En el caso de los proyectos de loteos, se considerará un área de influencia comprendida desde los accesos y, como máximo, hasta la vigésima intersección en que se realiza una dispersión del flujo vehicular o peatonal, conforme lo establezca el reglamento a que se refiere el inciso segundo del artículo 171. Para este

efecto, se considerarán todas las intersecciones, salvo aquellas que incluyan calles sin salida, pasajes o calles peatonales.

Los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, corresponderán al total de viajes en transporte privado y público, como también en modos no motorizados, como lo es la bicicleta y caminata, todos ellos obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes que mejor reflejen la actividad, ubicación, periodo de mayor intensidad y temporalidad del proyecto, para lo cual el reglamento especificará los parámetros y mantendrá actualizado sus valores de acuerdo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La estimación de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, en los términos indicados anteriormente, será implementada en un sistema electrónico que establecerán los Ministerios de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones para este efecto.

Artículo 171.- Todos los proyectos que generen crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán registrar la información que el reglamento determine en el sistema electrónico especificado en el artículo 170. A través de este sistema, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones indicará si el titular debe elaborar un informe de mitigación de impacto vial. En caso positivo, éste se presentará y tramitará, a través del mismo sistema, ante la autoridad que corresponda conforme al inciso siguiente.

El informe de mitigación se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología que fije el reglamento expedido por decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministro de Vivienda y Urbanismo, aplicando los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización. Atendiendo a las características y el impacto que pueda producir el proyecto en el área de influencia, dicho reglamento:

a) Establecerá categorías diferenciadas de informes, en función de los flujos vehiculares y peatonales inducidos por el proyecto, pudiendo fundadamente reducir los plazos máximos contemplados en el artículo 172 para una o todas las categorías;

b) Fijará las condiciones para que dos o más proyectos que sean cercanos en su localización puedan realizar un informe de mitigación conjunto, a propuesta de los interesados o de la autoridad respectiva;

c) Determinará en qué categorías los informes podrán ser confeccionados por los proyectistas y deberán ser presentados, a través del sistema electrónico, ante la unidad municipal encargada de la función de tránsito y transporte públicos, en adelante, Dirección de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, y en cuáles deberán ser presentados, a través del mismo sistema, ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones y elaborados por un consultor inscrito en el registro que, para estos efectos, llevará la Subsecretaría de Transportes;

d) Definirá los proyectos que no requerirán elaborar informes de mitigación por no producir alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local, y

e) Detallará el contenido del informe de mitigación del proyecto, que deberá incluir sus características y área de influencia y la justificación de las medidas de mitigación propuestas, representadas gráficamente, todo ello de conformidad a la metodología definida por el reglamento.

Las medidas propuestas en el informe, en conjunto con la ejecución de las consideradas en el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, deberán mitigar los efectos del proyecto sobre el sistema de movilidad dentro del área de influencia para que sus estándares de servicio tengan un nivel semejante al existente, de acuerdo a las características de la zona en que se inserta. El proyecto no podrá recepcionarse si no se han materializado las obras del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público cuya ejecución hubiere previsto el informe.

Artículo 172.- El Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según corresponda, tendrá un plazo máximo de sesenta días para aprobar, observar o rechazar el informe de mitigación mediante resolución fundada, previa consulta a los demás órganos competentes, incluyéndose, en el caso de las Municipalidades, la Dirección de Obras Municipales, los cuales deberán remitir sus respuestas en un plazo máximo de treinta días, contado desde el envío del respectivo informe. Vencido este plazo sin que se hayan evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente estará facultada para pronunciarse directamente sobre la solicitud.

Si el informe fuese observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, debiendo el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y

Transporte Públicos Municipal, según proceda, pronunciarse en un plazo máximo de treinta días, previa repetición de la consulta que exige el inciso anterior. En este caso, los organismos tendrán un plazo máximo de quince días para pronunciarse, contado desde el envío del respectivo informe corregido. Vencido este plazo sin que se hubieran evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente podrá pronunciarse directamente sobre la solicitud.

La autoridad respectiva, de oficio o a petición del interesado, en este último caso cuando el plazo sea establecido en su favor, podrá prorrogar fundadamente los plazos señalados en los incisos anteriores, por igual periodo y sólo una vez, siempre que la complejidad del informe lo justifique.

Vencidos los plazos o las prórrogas sin que hubiere pronunciamiento por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, el informe de mitigación se entenderá aprobado, lo que deberá certificarse a petición del interesado, sin más trámite.

La resolución que apruebe el informe de mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar. En contra de la resolución que apruebe o rechace el informe de mitigación, se podrá deducir recurso de reposición de conformidad a lo contemplado en la ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado. Tratándose de los Directores de Tránsito y Transporte Públicos Municipal podrá además reclamarse de la legalidad de lo obrado ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, debiendo cumplir para ello las normas sobre plazos y tramitación contempladas para el recurso jerárquico en la ley N° 19.880.

La resolución que apruebe el informe de mitigación o el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe, deberá acompañarse al solicitar los permisos de urbanización o edificación o las autorizaciones correspondientes. La resolución tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación y deberá ser revisada si el proyecto experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se pide la recepción, o si habiendo sido solicitada

ésta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo informe de mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.

Artículo 173.- Las Direcciones de Obras Municipales no podrán cursar la recepción del proyecto sin que previamente se acredite, por parte del interesado, la ejecución de las medidas contenidas en la resolución que apruebe el informe de mitigación, aplicándose al titular del proyecto lo previsto en el artículo 136 de esta ley. En caso que la resolución haya considerado etapas con mitigaciones parciales, la recepción de cada etapa requerirá de la ejecución conforme de sus respectivas mitigaciones.

No obstante, la Dirección de Obras deberá autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva mediante un certificado de mitigación local garantizada, siempre que la resolución que apruebe el informe de mitigación así lo admita. Para tales efectos, el interesado deberá presentar los proyectos y presupuestos aprobados por los organismos competentes, pudiendo la Dirección incrementar, por resolución fundada, el valor a garantizar hasta en un 50% considerando imprevistos y costos administrativos de contratación e inspección, todo ello en conformidad a lo que disponga la Ordenanza General de esta ley.

Las garantías caucionarán la correcta ejecución de las medidas de mitigación dentro del o los años siguientes a su emisión, sin que su materialización pueda exceder de los diez años a que se refiere el inciso sexto del artículo 172, y podrán consistir, indistintamente, en una boleta bancaria o una póliza de seguro cuyo período de vigencia exceda en seis meses al plazo para su ejecución. Las instituciones bancarias o aseguradoras que hubieren emitido el respectivo documento de garantía pagarán los valores garantizados con el solo mérito del certificado que otorgue el Director de Obras Municipales señalando que las medidas no se ejecutaron dentro de este plazo, debiendo dichos valores destinarse a la ejecución de las medidas de mitigación garantizadas en la forma y plazos que establezca la Ordenanza General de esta ley.

Artículo 174.- Los informes de mitigación que se presenten y las resoluciones finales que recaigan sobre ellos, tramitados a través del sistema electrónico a que se refiere el artículo 170, se encontrarán a disposición permanente del público en los sitios electrónicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de los respectivos Municipios, según corresponda, conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de

Acceso a la Información de la Administración del Estado. Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y las Direcciones de Tránsito y Transporte Públicos, según sea el caso, serán las encargadas de mantener dicha información actualizada.

Capítulo III
De los aportes al espacio público

Artículo 175.- Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 70 de esta ley, directamente, o a través de un aporte equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la Municipalidad respectiva, para las finalidades y en la forma que se establecen en los artículos siguientes. Los aportes se ajustarán a la densidad y al destino del proyecto en la forma que disponga la Ordenanza General.

Artículo 176.- Cada Municipio elaborará un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contendrá una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanas. Para estos efectos, el Municipio contará con la asistencia técnica de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, y del Programa de Vialidad y Transporte Urbano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El plan deberá someterse a la aprobación del Concejo Municipal respectivo. Una vez aprobado, será promulgado por el Alcalde, quien remitirá copia al gobierno regional.

Las Municipalidades podrán solicitar al gobierno regional la elaboración de estos planes o también incluirlos en la formulación o actualización del plan comunal de desarrollo a que se refiere el artículo 6° de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Artículo 177.- En las áreas metropolitanas o que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, con consulta a las Municipalidades respectivas, elaborarán un proyecto de plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, análogo

al previsto en el artículo precedente, pero que contendrá proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación de nivel intercomunal o asociadas a éstos.

El Intendente someterá este proyecto a la aprobación de los Alcaldes de las comunas incluidas en el área correspondiente. Obtenida la conformidad de la mayoría absoluta de aquéllos, el plan será presentado al consejo regional y promulgado por el Intendente luego de su aprobación, remitiendo copia a las Municipalidades respectivas.

Artículo 178.- Los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público deberán actualizarse periódicamente, en un plazo no mayor a diez años, y cuando se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal o intercomunal, siguiendo el mismo procedimiento señalado en los artículos precedentes.

Artículo 179.- Los aportes deberán pagarse en dinero, en forma previa a la recepción municipal del proyecto. Tratándose de cambios de destino o modificaciones o ampliaciones del giro de la patente comercial de una propiedad, los aportes deberán pagarse antes del otorgamiento de la autorización respectiva.

Alternativamente, el interesado podrá solicitar que el aporte se materialice a través de la ejecución de estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas, con tal que lo propuesto esté incluido en el plan comunal o intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público. Podrán, también, proponerse estudios, proyectos, obras y medidas que no estén considerados en estos planes pero sean coherentes con ellos, siempre y cuando no correspondan a mitigaciones directas que deba ejecutar el proyecto. En tal caso, el Alcalde deberá someterlos a la aprobación del Concejo Municipal, requiriendo de un informe favorable previo de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones cuando se trate de estudios, proyectos, obras y medidas de nivel intercomunal.

La solicitud deberá presentarse a través del sistema electrónico especificado en el artículo 170, pudiendo tramitarse en conjunto con el informe de mitigación, e incluirá un presupuesto detallado del costo de ejecución, en los términos que establezca el reglamento a que se refiere el inciso segundo del artículo 171. La Municipalidad deberá aprobar, rechazar u observar la solicitud, previa consulta a los demás órganos competentes, aplicándose los mismos

plazos que señala el artículo 172, incluidas las posibles prórrogas. Tratándose de estudios, proyectos, obras y medidas incluidos en los planes intercomunales, la aprobación requerirá del informe favorable de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones. Vencidos los plazos o sus prórrogas sin pronunciamiento municipal, regirá lo contemplado en el artículo 64 de la ley N° 19.880. Se aplicará a las solicitudes y a las resoluciones finales que recaigan sobre ellas lo dispuesto en el artículo 174 de esta ley, correspondiendo a la Municipalidad mantener esta información actualizada.

Aprobada la solicitud y su presupuesto la Municipalidad y el interesado no podrán reclamar, posteriormente, un aporte adicional o un reembolso del aporte alegando que la obra tuvo un costo inferior o superior al valor que se debía pagar.

Los estudios, proyectos, obras y medidas que se materialicen de acuerdo a los tres incisos anteriores deberán ejecutarse en forma previa a la recepción municipal del proyecto a que corresponden los aportes pertinentes, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173 de esta ley.

Artículo 180.- Los aportes serán recaudados por el Municipio respectivo, el que deberá mantenerlos en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal.

Aquéllos estarán destinados única y exclusivamente a los siguientes fines:

a) Ejecución de obras identificadas en los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, incluida la construcción de las nuevas áreas verdes o espacios públicos allí indicados;

b) Pago de expropiaciones que sean necesarias para la materialización de dichas obras;

c) Actualización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, desarrollo de los instrumentos de planificación que sean necesarios para su ejecución y elaboración de los proyectos de las obras, y

d) Gastos de administración e inspección, incluidos aquellos en personal, hasta por el 10% de los fondos recaudados.

Al menos el 70% de los aportes percibidos, deducidos los gastos de administración, deberán ser invertidos en movilidad. La Municipalidad determinará qué parte del remanente será destinado a la inversión en otros espacios públicos.

En las comunas donde exista un plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, al menos el 40% de los aportes recaudados anualmente deberá destinarse a la ejecución de obras incluidas en dicho plan intercomunal. Para estos efectos, la Municipalidad deberá ejecutar esas obras directamente o transferir los recursos a alguna de las entidades competentes para ejecutarlas mediante un convenio mandato. En este último caso, la entidad receptora solo podrá emplear los recursos en los fines señalados en este artículo.

Por resolución de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, y previa solicitud de la Municipalidad interesada, el porcentaje establecido en el inciso precedente podrá ser modificado para la ejecución de obras determinadas, considerando la priorización establecida en el plan.

Artículo 181.- En sus rendiciones de cuentas anuales, las Municipalidades darán una explicación circunstanciada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recaudados, debiendo publicarse tales rendiciones conforme dispone el artículo 7° de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado.

Se incluirán dentro de esta rendición las medidas de mitigación a que se refiere el artículo 170 y los estudios, proyectos, obras y medidas que regula el artículo 179, recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando las garantías a que alude el artículo 173 que obren en poder del Municipio y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.

Artículo 182.- Tratándose de proyectos que incrementen el coeficiente de constructibilidad a través de beneficios urbanísticos conferidos por esta ley, su Ordenanza General o el instrumento de planificación territorial, el avalúo fiscal del terreno sobre el cual se calculará el porcentaje a ceder se aumentará en la misma proporción del beneficio obtenido.

Capítulo IV
De la mitigación y los incentivos en los instrumentos de planificación territorial

Artículo 183.- Cuando los planes reguladores intercomunales establezcan nuevas áreas urbanas o de extensión urbana podrán determinar condiciones adicionales de urbanización y equipamiento para el desarrollo de los proyectos que se emplacen en ellas, incluyendo la ejecución de obras de urbanización fuera del terreno en que se ubica el proyecto, la ejecución de obras o medidas en el sistema de movilidad urbana o que mejoren los espacios públicos, la inclusión de tipos de vivienda o usos de suelo en sus proyectos, la materialización o mejoramiento de equipamientos públicos u otras medidas que promuevan la integración social, todo lo cual se determinará de acuerdo con un estudio de impacto urbano y las reglas que establezca la Ordenanza General.

El cumplimiento de las condiciones deberá garantizarse mediante cauciones que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 173 y su incumplimiento acarreará, además de su cobro, la caducidad de las autorizaciones otorgadas y no ejecutadas.

En estos casos deberá considerarse el área de influencia total del proyecto para efectos de las mitigaciones directas que regula el Capítulo II de este Título, incorporando, a lo menos, la red de vías estructurantes existentes o proyectadas con las que se conectarán las nuevas áreas y el territorio o sector geográfico con el cual interactuarán funcionalmente.

Artículo 184.- Los planes reguladores comunales podrán otorgar incentivos en las normas urbanísticas aplicadas en todo o parte de su territorio condicionadas al desarrollo de espacios públicos o el mejoramiento de los ya existentes, a la materialización, reparación o mejoramiento de equipamientos públicos, a la instalación o incorporación de obras de arte en el espacio público o al cumplimiento de otras condiciones que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social urbana.

El cumplimiento de las condiciones anteriores será requisito para la recepción de los proyectos, aplicándoseles lo dispuesto en el artículo 173.

La aprobación de un plan con estos incentivos dejará sin aplicación en el territorio planificado los artículos 63, 107, 108 y 109 de esta ley.

Capítulo V
De los aportes urbanos reembolsables

Artículo 185.- Cuando un interesado proponga ejecutar un estudio, proyecto, obra o medida del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, conforme admite al artículo 179 de esta ley, y el costo aprobado sea mayor al aporte que le corresponda enterar, podrá acoger dicho excedente a la modalidad de aportes reembolsables.

Artículo 186.- Para los efectos señalados en el artículo anterior, el interesado firmará un convenio con la Municipalidad respectiva. En dicho Convenio se establecerá:

a) Los estudios, proyectos, obras o medidas a ejecutar y su costo;

b) El valor a reembolsar y su plazo de devolución por parte de la Municipalidad, que no podrá superar los quince años, y

c) La forma en que la Municipalidad reembolsará dichos aportes.

Las devoluciones se entregarán a la persona que se designe en el respectivo convenio, deberán ser en dinero o pagarés reajustables y equivaldrán al valor inicial reajustado.".

8) Introdúcese el siguiente artículo 190, nuevo:

"Artículo 190.- Los plazos de días contenidos en esta ley en que no se indique expresamente que se trata de plazos de días hábiles, son de días corridos.

Con todo, siempre que el último día de un plazo contemplado en esta ley sea inhábil se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente.".

Artículo Segundo.- Incorpóranse los siguientes artículos 5° a 17, nuevos, a la ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros:

"Artículo 5º.- Créase un registro de consultores en informes de mitigación de impacto vial a cargo de la Subsecretaría de Transportes, que lo administrará. El registro regirá para todo el territorio nacional y tendrá carácter público y permanente. No obstante,

las solicitudes de inscripciones y de modificaciones al registro se presentarán y tramitarán ante la respectiva Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante SEREMI, conforme a los requisitos y procedimiento establecidos en el reglamento que al efecto dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La inscripción realizada en cualquier región permitirá al consultor presentar informes en todo el país.

En contra de las resoluciones emitidas por las SEREMI en el procedimiento de inscripción podrán deducirse los recursos generales contemplados en la ley N° 19.880. El recurso jerárquico se interpondrá ante el Subsecretario de Transportes.

Artículo 6°.- Solo podrán inscribirse en el registro y permanecer inscritas en él las personas naturales y jurídicas que cumplan los requisitos que en cada caso se señalan:

I. Las personas naturales que:

a) Acrediten estar en posesión del título profesional de ingeniero civil con mención en transportes o ingenierías similares, u otros profesionales con posgrado o postítulo en transporte. Con todo, el título profesional deberá ser de una carrera con un currículum de a lo menos ocho semestres de duración;

b) No estén afectas a alguna inhabilidad establecida en el artículo 7°, y

c) Acrediten una experiencia mínima de tres años en la elaboración o revisión de proyectos de ingeniería de transporte.

II. Las personas jurídicas que:

a) Sean sociedades de personas, cuando al menos uno de los socios cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad establecidos en el párrafo anterior.

b) Sean sociedades anónimas, cuando a lo menos uno de los socios miembros de su directorio cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad establecidos en el párrafo precedente.

c) Sean otras sociedades, nacionales o extranjeras, en las cuales a lo menos un socio, director, representante o agente cumpla con los requisitos profesionales y de habilidad exigidos en el párrafo anterior.

Artículo 7°.- Las inhabilidades para inscribirse y permanecer en el registro serán las siguientes:

a) Ser funcionario o estar empleado a cualquier título en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sus Secretarías Regionales u organismos dependientes o cualquiera de los demás órganos que deban ser consultados a propósito de los informes de mitigación de impacto vial conforme a lo dispuesto en el artículo 172 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

b) Haber sido condenado por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva.

c) Haber sido sancionado con la eliminación o tener la inscripción suspendida en este registro.

Las inhabilidades derivadas de una condena penal o administrativa quedarán sin efecto transcurridos cinco años desde el término del cumplimiento de la pena o sanción.

Artículo 8°.- Los consultores que regula esta ley no podrán elaborar informes de mitigación de impacto vial que vayan a ser presentados en Municipalidades en las que ellos o cualquiera de las personas que les presten servicios sean funcionarios o tengan alguna relación contractual, hasta pasados dos años desde que dicho vínculo haya cesado.

Tratándose de personas jurídicas se aplicará la misma restricción si sus socios, administradores o personas que les presten servicios, reúnen las calidades antes señaladas.

Artículo 9°.- Se considerará como infracción leve, y se sancionará con amonestación por escrito, no comunicar al registro cualquier modificación de antecedentes personales que incidan en el cumplimiento de los requisitos de inscripción o las causales de inhabilidad. La comunicación deberá efectuarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la modificación.

Artículo 10.- Las siguientes actuaciones del consultor serán constitutivas de infracciones graves y se sancionarán con la suspensión del registro, hasta por el plazo de un año:

a) Reincidir en la comisión de alguna infracción leve dentro de un periodo de tres años.

b) Emitir un informe en contravención con las normas reglamentarias que regulan los informes de mitigación de impacto vial.

c) Emitir informes con antecedentes o datos incompletos, cuya omisión pudiera afectar la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas.

Artículo 11.- Las siguientes actuaciones del consultor serán constitutivas de infracciones gravísimas y se sancionarán con multa de 10 a 100 Unidades Tributarias Mensuales a beneficio fiscal, suspensión de entre uno y tres años y/o la eliminación del registro:

a) Reincidir en la comisión de alguna infracción grave dentro de un periodo de tres años.

b) Actuar encontrándose afectado por alguna causal de inhabilidad o habiendo perdido alguno de los requisitos habilitantes para la inscripción en el registro.

c) Proporcionar información inexacta relativa al cumplimiento de los requisitos de inscripción u omitir información referida a este mismo punto.

d) Aportar datos o antecedentes falsos, respecto al levantamiento de la información, la simulación de los sistemas de transporte o la estimación de los impactos del proyecto analizado, induciendo a error o impidiendo la correcta evaluación de las medidas de mitigación propuestas en el informe emitido.

e) Ser condenado por sentencia ejecutoriada debido a responsabilidades civiles o penales derivadas de la elaboración de los informes de mitigación de impacto vial.

f) Emitir un informe en contravención con las normas legales que regulan los informes de mitigación de impacto vial.

g) Infringir lo dispuesto en el artículo 8° de esta ley.

Artículo 12.- Las inhabilidades y sanciones que afecten a personas jurídicas se harán extensivas a la totalidad de sus socios, si se trata de sociedades de personas, y a sus directores, administradores y/o representantes, si se trata de sociedades anónimas u otras personas jurídicas. De igual manera, las inhabilidades y sanciones que afecten a una persona natural, socia de una sociedad de

personas, o directora, administradora y/o representante de una sociedad anónima u otra persona jurídica, se harán extensivas a la respectiva persona jurídica.

Artículo 13.- Será competente para conocer de las infracciones en que incurran los consultores y aplicar las sanciones establecidas en la presente ley, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la región en que se cometió la infracción.

El procedimiento sancionatorio deberá iniciarse de oficio, cuando la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente tome conocimiento de hechos que pudieren ser constitutivos de alguna de las infracciones a que se refiere esta ley.

El procedimiento también podrá iniciarse mediante denuncia escrita, ante la Secretaría Regional Ministerial competente, formulada y suscrita por una persona interesada. Las denuncias deberán ser fundadas y contendrán una descripción de los hechos concretos que se estiman constitutivos de infracción, debiendo acompañarse copia de los antecedentes en que se fundan. De no cumplirse estos requisitos, la denuncia no será admitida a trámite.

Artículo 14.- El procedimiento sancionatorio se iniciará mediante una resolución de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente en la que deberán constar los cargos precisos formulados contra el presunto infractor, la cual se le notificará por carta certificada enviada al domicilio que tenga registrado, adjuntando los antecedentes en que se funda.

La formulación de cargos deberá señalar el modo en que se ha iniciado el procedimiento, una descripción de los hechos que se estiman constitutivos de infracción, la norma eventualmente infringida y la disposición que establece la sanción asignada a la infracción. El presunto infractor tendrá un plazo de treinta días para formular descargos, contado desde la notificación.

Artículo 15.- Recibidos los descargos o transcurrido el término establecido para ello, la Secretaría Regional Ministerial examinará el mérito de los antecedentes y, en caso de ser necesario, ordenará la realización de las pericias e inspecciones que sean pertinentes y la recepción de los demás medios probatorios que procedan. Los hechos investigados y las responsabilidades de los infractores podrán acreditarse mediante cualquier medio de prueba admisible en derecho, apreciándose en conciencia.

Artículo 16.- La resolución que ponga fin al procedimiento sancionatorio será fundada y resolverá todas las cuestiones planteadas, pronunciándose sobre cada una de las alegaciones y defensas del imputado, debiendo declarar la sanción que impone al infractor o su absolución.

La resolución final deberá dictarse dentro de los treinta días siguientes a aquel en que se haya evacuado la última diligencia ordenada en el expediente.

Las sanciones se anotarán en el registro.

En contra de las resoluciones emitidas por las SEREMI en los procedimientos sancionatorios podrán deducirse los recursos generales contemplados en la ley N° 19.880. El recurso jerárquico se interpondrá ante el Subsecretario de Transportes.

Artículo 17.- Las acciones para perseguir las infracciones a que se refiere la presente ley prescribirán en el plazo de dos años, respecto de las leves y graves, y de cuatro, tratándose de las gravísimas, contado desde la fecha en que se cometió la infracción.

El cobro de las multas aplicadas conforme a esta ley prescribirá a los dos años desde la fecha en que la respectiva resolución sancionatoria haya quedado a firme. Las demás sanciones se aplicarán de pleno derecho desde esa misma fecha.".

Artículo Tercero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, del año 2006:

1) Modifícase el artículo 5° en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en el literal j) la expresión final ", y" por un punto y coma ";", y en los literales k) y l) los correspondientes puntos finales ".", por un punto y coma ";".

b) Incorpóranse los siguientes literales m) y n), nuevos:

"m) Elaborar, aprobar, modificar y materializar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, y

n) Recaudar, administrar y ejecutar, en una cuenta especial y separada del resto del presupuesto municipal, los aportes al espacio público que se perciban, de conformidad a las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula el mismo cuerpo legal.".

2) Agrégase en el literal b) del inciso tercero del artículo 21, antes de la frase "los planos de detalle", la expresión "el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y".

3) Reemplázase el literal e) del artículo 24, por el siguiente:

"e) Ejecutar medidas relacionadas con la vialidad urbana y rural y pronunciarse sobre los informes de mitigación de impacto vial presentados en la comuna a petición de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o de la Dirección de Tránsito y Transporte Públicos Municipal respectivas;".

4) Modifícase el artículo 26 en el siguiente sentido:

a) Sustitúyese en el literal c) la expresión final ", y" por un punto y coma ";".

b) Intercálase el siguiente literal d), nuevo, pasando el actual literal d) a ser literal e):

"d) Aprobar, observar o rechazar los informes de mitigación de impacto vial o emitir opinión sobre ellos, a petición de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y".

5) Modifícase el artículo 63 de la siguiente forma:

a) Reemplázase en el literal n) la expresión final ", y" por un punto y coma ";".

b) Sustitúyese en el literal ñ) el punto final "." por la expresión ", y".

c) Incorpórase el siguiente literal o), nuevo:

“o) Aprobar, observar o rechazar las solicitudes de materializar los aportes al espacio público que contempla la Ley General de Urbanismo y Construcciones a través de la ejecución de estudios, proyectos, obras y medidas de acuerdo a lo que dispone el mismo cuerpo legal.”.

6) Modifícase el artículo 65 en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el literal b), después de la expresión “y sus planos de detalle,”, la frase “el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y los estudios, proyectos, obras y medidas no incluidos en éstos que sean propuestos por los interesados conforme establece el artículo 179 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en su caso,”.

b) Agrégase en el literal i), después de la expresión “de dicho concejo”, lo siguiente: “. Asimismo, suscribir los convenios sobre aportes urbanos reembolsables que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones”.

7) Modifícase el inciso segundo del artículo 67 de la siguiente manera:

a) Reemplázase en el literal g) la expresión final “, y” por un punto y coma “;”, y en el literal h), el punto final por la expresión “, y”.

b) Agrégase, a continuación del literal h), el siguiente literal i), nuevo:

“i) Una relación detallada del uso, situación y movimiento de todos y cada uno de los aportes recibidos para la ejecución del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público a que se refiere la Ley General de Urbanismo y Construcciones, la asignación de aportes en dinero a obras específicas, las obras ejecutadas, los fondos disponibles en la cuenta especial, la programación de obras para el año siguiente y las medidas de mitigación directa, estudios, proyectos, obras y medidas por concepto de aportes al espacio público recepcionadas y garantizadas y las incluidas en los permisos aprobados, consignando además las garantías a que alude el artículo 173 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones que obren en su poder y la situación de los fondos obtenidos por el cobro de garantías.”.

8) Intercálase en el literal a) del inciso segundo del artículo 98, después de la expresión “presupuesto municipal”, la

frase “, el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, en su caso,”.

Artículo Cuarto.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, del año 2005:

1) Modifícase el artículo 16 en el siguiente sentido:

a) Reemplázase en los literales i) y j), párrafo segundo, respectivamente, la expresión final “, y” por un punto y coma “;”, y el punto final “.”, por “, y”.

b) Agrégase el siguiente literal k), nuevo:

“k) Elaborar y aprobar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o los planes reguladores metropolitanos o intercomunales existentes en la región, consultando a las respectivas municipalidades.”.

2) Sustitúyese en la letra f) del artículo 20 la frase “y los planes seccionales” por la siguiente: “, los planes seccionales y los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público”.

3) Reemplázase en el literal o) del artículo 24 la expresión “y los planos de detalle de planes reguladores intercomunales” por la frase “, los planos de detalle de planes reguladores intercomunales y los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público”.

4) Agrégase en el literal i) del artículo 30 ter el siguiente numeral 4 ter), nuevo:

“4 ter) Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.”.

5) Intercálase en el artículo 36 el siguiente literal c bis), nuevo:

“c bis) Aprobar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o los planes reguladores metropolitanos o intercomunales de la región, los que

serán elaborados por las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, previa consulta a las municipalidades respectivas, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Antes de la aprobación del consejo, se requerirá la conformidad de la mayoría absoluta de los alcaldes de las municipalidades correspondientes. El consejo regional deberá pronunciarse dentro del plazo de sesenta días, contado desde su recepción, transcurrido el cual se entenderá aprobado;".

Disposiciones transitorias

Artículo primero.- Las mitigaciones viales y los aportes al espacio público que establecen los Capítulos I, II y III del Título V, que esta ley introduce a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal.

Mientras no se cumpla dicho plazo, las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones evaluarán los estudios de impacto sobre el transporte urbano conforme a la Resolución Exenta N° 2.379, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 2003, y a lo establecido en los artículos 2.4.3., 4.5.4., 4.8.3. y 4.13.4. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y los informes viales básicos, de acuerdo al D.S. N° 83, de 1985, y la Resolución Exenta N° 511, de 2012, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo segundo.- Si cumplido el plazo que establece el artículo precedente no se hubiere aprobado en una comuna el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, la municipalidad respectiva estará obligada a cobrar los aportes en dinero, pero no podrá destinarlos a ejecutar estudios, proyectos, obras y/o medidas; únicamente estará facultada para emplear hasta un tercio de los aportes recaudados en la elaboración de dichos planes.

Si transcurridos otros dos años aún no se hubieren aprobado tales planes, las municipalidades también podrán utilizar los aportes recaudados para las siguientes finalidades:

a) El pago de las expropiaciones derivadas de las declaratorias de utilidad pública a que se refiere el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones;

b) Tratándose de comunas que formen parte de áreas metropolitanas o que estén normadas por un plan regulador

metropolitano o intercomunal, en los proyectos, obras, medidas y estudios incluidos en el plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, y

c) En cuanto a comunas que estén normadas por un plan regulador, en financiar estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, obras de infraestructura pública u otras medidas que sean coherentes con el plan regulador o, en su defecto, el plan comunal de desarrollo, propuestas por el alcalde y aprobadas y ejecutadas conforme al procedimiento establecido en los incisos segundo y siguientes del artículo 179 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Mediante el mismo mecanismo los interesados podrán solicitar que sus aportes se materialicen ejecutando estudios, proyectos, obras y/o medidas.

Artículo tercero.- Las municipalidades que carezcan de plan regulador, en todo o parte de su territorio, podrán incluir en sus planes comunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, tratándose de dichas zonas, proyectos, obras y medidas que sean coherentes con el plan comunal de desarrollo.

Artículo cuarto.- Los primeros planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna o territorio intercomunal o metropolitano deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante treinta días.

Artículo quinto.- Los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Vivienda y Urbanismo deberán publicar y someter a consulta pública, durante treinta días, el proyecto del reglamento a que se refiere el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

El reglamento deberá dictarse dentro del plazo de seis meses, contado desde la publicación de esta ley.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 14 y 21 de enero; 10 de junio; 1 y 15 de julio; 2, 23 y 30 de septiembre, y 18 de noviembre, todas de 2014; en sesiones de 7, 14 y 20 de abril; 12 de mayo; 9, 16 y 30 de junio; 7, 14 y 21 de julio; 4, 11 y 18 de agosto; 20 de octubre; 3 y 17 de noviembre, y 15 y 22 de diciembre, todas de 2015; y en sesiones de 5, 12, 19 y 26 de enero; 1, 8, 15 y 22 de marzo; 5, 12 y 19 de abril, y 3 de mayo, todas de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señores Eugenio Tuma Zedán (Presidente) (Rabindranath Quinteros Lara), Ignacio Walker Prieto (Presidente), señora Lily Pérez San Martín (Presidenta) y señores Carlos Montes Cisternas (Presidente), Manuel José Ossandón Irarrázabal (José García Ruminot), Manuel Antonio Matta Aragay, Iván Moreira Barros, Víctor Pérez Varela y Patricio Walker Prieto, y del ex Senador señor Hosaín Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 10 de mayo de 2016.

Milena Karelovic Ríos
Secretaria de la Comisión

Jorge Jenschke Smith
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE VIVIENDA y URBANISMO, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción. **BOLETÍN Nº 8.493-14.**

I. **OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y otros cuerpos legales, con el objeto de generar un sistema orientado a que todos los proyectos inmobiliarios, públicos y privados, mitiguen los impactos relevantes que generen en la movilidad de su entorno y, cuando corresponda, aporten al mejoramiento del espacio público.

II. **ACUERDOS:** Indicaciones:

Números

1.- Aprobada 5X0, sin enmiendas, Artículo Primero, numerales 2) y 3).

1.- Aprobada 5X0, con modificaciones, salvo las normas precedentemente singularizadas, y las rechazadas que se precisan a continuación.

1.- Rechazada 4X0, Artículo Primero, numeral 4) -en lo relativo a los artículos 178, 179 y 180-; y rechazada 5X0, Artículo Cuarto, numerales 6) y 7).

1 bis.- Aprobada 5X0, sin enmiendas, salvo las siguientes.

1 bis.- Aprobada 5X0, con enmiendas, Artículo Primero, numerales 1), 6) -en lo relativo a los artículos 169, 170, 171, 172, 179 y 180- y 7); Artículo Segundo -en lo referido a los artículos 9°, 10, 11, 14 y 15- y artículo segundo transitorio.

2.- Aprobada 4X1 abstención

3.- Aprobada con modificaciones 5X0

4.- Rechazada 5X0

5.- Inadmisible

6.- Rechazada 5X0

7.- Rechazada 5X0

8.- Rechazada 5X0

9.- Retirada

10.- Rechazada 4X0

11.- Rechazada 4X0

12.- Rechazada 4X0

13.- Rechazada 4X0

14.- Retirada

15.- Inadmisible

16.- Rechazada 5X0
17.- Rechazada 5X0
18.- Rechazada 5X0
19.- Rechazada 5X0
20.- Rechazada 5X0
21.- Rechazada 5X0
22.- Rechazada 5X0
23.- Rechazada 5X0
24.- Inadmisible
25.- Rechazada 5X0
26.- Rechazada 5X0
27.- Inadmisible
28.- Inadmisible
29.- Rechazada 5X0
30.- Rechazada 5X0
31.- Rechazada 5X0
32.- Rechazada 5X0
33.- Rechazada 5X0
34.- Rechazada 5X0
35.- Rechazada 5X0
36.- Rechazada 5X0
37.- Inadmisible
38.- Rechazada 5X0
39.- Inadmisible
40.- Inadmisible
41.- Inadmisible
42.- Rechazada 5X0
43.- Inadmisible
44.- Inadmisible
45.- Inadmisible
46.- Inadmisible
47.- Rechazada 5X0
48.- Inadmisible
49.- Rechazada 5X0
50.- Inadmisible
51.- Inadmisible
52.- Rechazada 5X0
53.- Inadmisible
54.- Rechazada 5X0
55.- Inadmisible
56.- Inadmisible
57.- Inadmisible
58.- Rechazada 5X0
59.- Rechazada 5X0
60.- Rechazada 5X0
61.- Rechazada 5X0
62.- Inadmisible

63.-	Inadmisible	
64.-	Inadmisible	
65.-	Rechazada	5X0
66.-	Rechazada	5X0
67.-	Rechazada	5X0
68.-	Rechazada	5X0
69.-	Inadmisible	
70.-	Rechazada	5X0
71.-	Rechazada	5X0
72.-	Rechazada	5X0
73.-	Aprobada	5X0
74.-	Rechazada	4X0
75.-	Rechazada	4X0
76.-	Aprobada	5X0
77.-	Retirada	
78.-	Rechazada	4X0
79.-	Rechazada	4X0
80.-	Rechazada	4X0
81.-	Rechazada	4X0
82.-	Retirada	
83.-	Retirada	
84.-	Retirada	
85.-	Retirada	
86.-	Inadmisible	
87.-	Retirada	
88.-	Rechazada	4X0
89.-	Inadmisible	
90.-	Retirada	
91.-	Inadmisible	
92.-	Inadmisible	
93.-	Rechazada	4X0
94.-	Inadmisible	
95.-	Rechazada	4X1 abstención
96.-	Aprobada	5X0
97.-	Rechazada	5X0
98.-	Rechazada	5X0
99.-	Aprobada	5X0
100.-	Inadmisible	
101.-	Inadmisible	
102.-	Rechazada	5X0
103.-	Inadmisible	
104.-	Rechazada	5X0
105.-	Inadmisible	
106.-	Rechazada	5X0
107.-	Inadmisible	
108.-	Inadmisible	

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de cuatro artículos permanentes -el primero se compone de ocho números, el segundo contiene trece preceptos, el tercero cuenta con ocho numerales y el cuarto con cinco- y cinco disposiciones transitorias.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: los siguientes preceptos tienen carácter orgánico constitucional: Artículo Primero, números 2), 5) y 7) -artículos 172, 173, 176, 177, 179, 180, 181 y 186-; Artículo Tercero, números 1) a 8); Artículo Cuarto, números 1) a 5); y disposiciones transitorias, artículos segundo, tercero y cuarto.

Lo anterior, en virtud de lo señalado en las normas constitucionales identificadas a continuación:

- Artículo 118, en lo relativo a: Artículo Primero, números 2), 5) y 7) -artículos 172, 173, 176, 179, 180, 181 y 186 (en el caso del referido artículo 172, también según lo contemplado en el artículo 38)-; Artículo Tercero, números 1) a 8); y disposiciones transitorias, artículos segundo, tercero y cuarto (este último, también en razón de lo consagrado en el artículo 113).

- Artículo 113, en cuanto a: Artículo Primero, número 7) -artículo 177-; y Artículo Cuarto, números 1) a 5).

Todo lo consignado, en correspondencia con el artículo 66, inciso segundo, de la Carta Fundamental.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: mayoría de votos (76 a favor; 5 en contra y 3 abstenciones).

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 5 de marzo de 2013.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: segundo informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:
1) Decreto con fuerza de ley N° 458, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 1975 -publicado en 1976-, Ley General de Urbanismo y Construcciones.

2) Ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.
3) Decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.
4) Decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2005, que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la ley Nº 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.
5) Decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 2000 -publicado en 2001-, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.
6) Ley N° 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
7) Ley N° 20.285, sobre Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado.
8) Decreto supremo N° 47, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 1992, que fija nuevo texto de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Valparaíso, 10 de mayo de 2016.

Milena Karelovic Ríos
Secretaria de la Comisión

Jorge Jenschke Smith
Secretario de la Comisión

ÍNDICE DEL INFORME

	PÁGINA
Asistentes e invitados.	1
Normas de quórum especial.	4
Cuadro relacionado con el artículo 124 del Reglamento del Senado.	4
Debate previo.	5
Discusión en particular.	91
Artículo 1° del texto aprobado en general, modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones.	91
Artículo Primero de las indicaciones sustitutivas del Ejecutivo, modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones.	91
Artículo Segundo de las indicaciones sustitutivas del Ejecutivo, modificaciones a la ley N° 18.696.	238
Artículo 2° del texto aprobado en general, modificaciones a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.	255
Artículo Tercero de las indicaciones sustitutivas del Ejecutivo, modificaciones a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.	256
Artículo 3° del texto aprobado en general, modificaciones a la Ley sobre Copropiedad Inmobiliaria.	267
Artículo 4° del texto aprobado en general, modificaciones a la ley N° 8.946.	267
Artículo 5° del texto aprobado en general, modificación a la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.	268
Artículo Cuarto de las indicaciones sustitutivas del Ejecutivo, modificaciones a la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.	268
Disposiciones transitorias.	274

Modificaciones. 284

Texto del proyecto. 310

Sesiones celebradas y asistencia. 334

Resumen ejecutivo. 335