

Informe Financiero

Indicación Sustitutiva al PDL que Modifica el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones, y Leyes complementarias.

Mensaje N° 340-363

I. Antecedentes.

La indicación sustitutiva en referencia, tiene por objeto sustituir íntegramente el texto del Proyecto de Ley de Modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcción, mediante la cual se busca implementar un sistema de aportes al espacio público aplicable a todos los proyectos de construcción, incorporando lo siguiente:

1. Se establece con carácter de indispensable, que todos los proyectos, sea que generen crecimiento urbano en extensión (incorporación de nuevo suelo) o por densificación (incremento de densidad de ocupación del suelo), se hagan cargo del impacto en su entorno, para lo cual se establecen mitigaciones, las cuales deben ser predictibles y ágiles en su tramitación y materialización.
2. En lo relativo a mitigaciones, la indicación establece:
 - a. La exigencia a los desarrolladores de proyectos, de la presentación de Informes de Impacto Vial (o Informe de Mitigación) ante la SEREMI de Transportes respectiva al emplazamiento del proyecto para su sanción, para determinar el impacto sobre el transporte local, estableciendo en su caso las medidas que permitan mantener unos niveles de servicio similares a los preexistentes.
Estos informes deben contemplar, a lo menos, las características del proyecto, la definición del área de influencia y las medidas que se relacionan con la gestión, operación e infraestructura de transporte, público y privado, y sus servicios conexos (tales como soluciones de semaforización, señalización, mejoramiento vial, bienes destinados al uso del transporte público, etc.).
 - b. Las mitigaciones propuestas, en conjunto con las medidas consideradas en el plan de inversiones en transporte y espacio público y en el Plan Maestro, deben permitir neutralizar los efectos negativos del proyecto sobre el sistema de transporte local en el área de influencia.
 - c. La indicación distingue entre Mitigaciones Directas e Indirectas, donde las directas, corresponden a las obras que se exigen a los proyectos para hacerse cargo del impacto que se genera en el entorno inmediato sobre el sistema de transporte local, acotado al área de influencia definida, y las indirectas corresponden a los fondos exigidos a los proyectos que generen crecimiento urbano por densificación, para ser invertidos en obras en el espacio público (como vialidades y parques), que contribuyen a resolver el impacto urbano de tales proyectos. Se mantiene así el concepto de la mitigación en dinero, a invertir en una cartera de obras y medidas priorizadas y valorizadas de un plan. Cabe señalar, que cuando se trata de proyectos por extensión (loteos), éstos ceden directamente suelo.
 - d. El proyecto contempla que la metodología y procedimiento para evaluar los informes se fijará mediante reglamento conjunto de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Los informes serán aprobados mediante Resolución, la cual deberá consignar las características del

- proyecto, las medidas de mitigación, y la posibilidad de contemplar etapas y de garantizar las obras respectivas.
- e. La vigencia de la Resolución será de tres años previo la obtención de permisos de urbanización o edificación, tras cuya obtención, se extenderá la vigencia hasta un máximo de 5 años para efectos de solicitar la recepción definitiva de obras, la cual no podrá cursarse de no acreditar la ejecución conforme de las medidas de mitigación contenidas en la Resolución que aprueba el Informe de Mitigación. No obstante, la DOM deberá autorizar ventas y adjudicaciones antes de la recepción definitiva mediante un certificado de mitigación local garantizada, siempre que la Resolución lo hubiera admitido y se hubieran caucionado las garantías previstas.
 - f. El MTT mantendrá en su sitio web todos los informes de mitigación y las Resoluciones finales dictadas por sus SEREMIS.
3. En cuanto a los aportes recaudados por concepto de mitigación indirecta se establece:
- a. Que estos deben calcularse en relación al tamaño del proyecto, su destino, localización e intensidad de uso de suelo, bajo las condiciones que determina la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC), con un tope del monto equivalente al 44% del avalúo fiscal del terreno en que se emplace el proyecto.
 - b. Que los recursos aportados solo podrán invertirse en las obras que incluya el Plan de Transporte y Espacios Públicos por cada ciudad. Este Plan será aprobado por el Concejo Comunal en las ciudades "unicomunales" y por un Concejo Regional, en las ciudades que abarcan varias comunas y que quedan regidas por un plan regulador metropolitano o intercomunal, con intervención de los Municipios respectivos y aprobación de la mayoría de sus Alcaldes.
 - c. En ambas escalas, la indicación propone que los recursos se administren en un fondo especial de administración separada y diferenciada, por un Municipio o Corporación Regional, según corresponda a ciudades unicomunales o comunas incluidas en un plan regulador intercomunal o metropolitano, debiendo el ente administrador dar cuenta anual detallada de los fondos y sus usos, con transparencia activa.
 - d. Se establece que al menos el 70% de los aportes recaudados se invertirán en transporte, siendo el Municipio o el Gobierno Regional, en su caso, quien determinará que parte del remanente será destinado a la inversión en otros espacios públicos. Asimismo, el 30% de los recursos recaudados deberán destinarse a la ejecución de obras situadas en la comuna de emplazamiento del proyecto que los generó.
4. En lo referido a zonas de saturación vehicular:
- a. La indicación establece que los SEREMIS de Transportes pueden declarar como zonas de saturación vehicular aquellos sectores con severa congestión de flujo vehicular, las cuales se definen por oficio o a propuesta de los Municipios, sobre la base de mediciones objetivas de saturación.
 - b. En estas zonas los Municipios deberán elaborar un Plan Maestro de Mitigaciones de transporte que incluya obras y medidas de gestión de tránsito, priorizadas y valorizadas. Este Plan debe ser aprobado por el SEREMI de Transportes respectivo.
 - c. En estas zonas, el 70% del aporte debe destinarse a la ejecución del Plan Maestro de Mitigaciones de transporte y el 30% restante, a la ejecución de obras y medidas del Plan de Inversiones en Transporte y Espacio Público.
5. Para los casos en que los planos reguladores intercomunales establezcan nuevas áreas urbanas o de extensión urbana, mediante la indicación se establece, que se podrán fijar condiciones adicionales de urbanización y equipamiento para el desarrollo de proyectos que en ellas se emplacen, incluyendo por ejemplo obras de urbanización fuera del terreno

del proyecto, obras en el sistema de transporte o de mejoras de espacio público, la inclusión de tipos de vivienda y usos de suelo, equipamientos u otros que promuevan la integración social, todo lo cual se determinará de acuerdo a un Estudio de Impacto Urbano y las reglas de la Ordenanza General. En estos casos, para las mitigaciones directas, se debe considerar el área de influencia la red de vías, existentes o proyectadas, que conectan la nueva área con el territorio o sector con el cual interactúa funcionalmente.

6. En los casos que el interesado prefiera ejecutar obras del Plan de Inversiones de Transporte y Espacio Público o del Plan Maestro de Mitigaciones de Transporte, cuya valorización sea mayor al aporte que le corresponde enterar, podrá acoger dicho excedente a la modalidad de aporte reembolsable que se establece para estos efectos, debiendo la autoridad en tal caso, devolver el exceso aportado en un plazo que no supere los 15 años.
7. Para regir las mitigaciones, la indicación establece los siguientes principios aplicables:
 - a. Universalidad, que atiende a que todo proyecto, privado o público, que genere impacto debe mitigarlo;
 - b. Proporcionalidad, referido a que la mitigación debe ser equivalente a las externalidades producidas por lo proyectos, es decir, a mayor impacto, mayor mitigación. De igual modo, se establece que las mitigaciones no deben incorporar los déficit históricos de infraestructura, de los cuales debe hacerse cargo el Estado.
 - c. Predictibilidad: El cálculo de las mitigaciones deber realizarse de manera objetiva, y en base a procedimientos estándares predefinidos, que permitan conocer su costo con antelación a la decisión de inversión.
8. Se simplifica la valoración del Suelo, pues mediante la indicación sustitutiva se establece el uso del avalúo fiscal para el cálculo de mitigaciones, pues constituye una cifra conocida, que otorga predictibilidad y eficiencia al sistema.
9. Se amplía la figura del Plan de Detalle para fijar con exactitud los trazados y anchos de los espacios declarados de utilidad pública en los planes regulares comunales e intercomunales, reemplazando a los planos seccionales. Mediante el cambio propuesto, se profundiza la figura y se les faculta para fijar con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas áreas del plan, y en el caso de planes reguladores y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas de los proyectos a realizarse en ciertos sectores, lo cual facilitará los procesos de mitigación.
10. La indicación, con el objeto de resguardar la seriedad e idoneidad profesional de quienes elaboren los Informes, crea en la Ley Nro. 18.696, el Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial, de carácter público y permanente y que regirá para todo el territorio nacional, a cargo de la Subsecretaría de Transportes, incorporando en su articulado las regulaciones respecto de, la inscripción en el Registro en cuanto a requisitos necesarios e inhabilidades, así como, respecto procedimientos y sanciones que regulen el actuar de estos entes.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal.

La presente modificación no tiene impacto presupuestario.



Sergio Granados Aguilar
SERGIO GRANADOS AGUILAR
Director de Presupuestos



Visación Subdirección de Presupuestos:

Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública:

