

Pais: **Chile**
Fecha: **2012-08-01**
Medio: **El Mercurio**

Sección: **Nacional**
Página(s): **C6**

Proyecto de ley exige compensaciones a construcciones públicas y privadas según su tamaño, ubicación y tipo:

Vivienda reformula el sistema de mitigación de impacto vial de las nuevas edificaciones

La iniciativa, firmada por el Presidente ayer, además permite determinar que en sectores saturados se pueda construir un número acotado de estacionamientos.

Manuel Fernández Bolvarán

Como "una de las iniciativas más potentes de nuestra agenda sobre desarrollo urbano" define el ministro de Vivienda, Rodrigo Pérez Mackenna, al proyecto de ley que establece un sistema de "Aportes al espacio público". Tras largos meses de elaboración, el Presidente Piñera firmó ayer la iniciativa e ingresará esta semana al Congreso.

El proyecto propone un cambio radical en el sistema mediante el cual los proyectos inmobiliarios se hacen cargo de las consecuencias que tienen sobre el tránsito de la ciudad.

Actualmente, sólo se les exigen obras de mitigación a los proyectos privados que contemplan más de un mínimo de estacionamientos (150 en el caso comercial, 250 si son residenciales), por lo cual muchos terminan construyendo una cifra de aparcaderos justo bajo el límite. Gracias a ese resquicio, "hoy el 95% de los proyectos de densificación urbana no aporta al espacio público y tenemos casos como 'Sanhattan', donde los autos terminaron circulando hasta por las veredas", afirma el ministro.

Los proyectos que superan el piso de estacionamientos se someten a un Estudio de Impacto Sobre el Transporte Urbano (EISTU), que define las obras de mitigación que se le exigirán para operar. Un aspecto sobre el cual Pérez también es crítico: "Es un proceso oscuro y poco transparente, sin objetividad".

Todo esto cambiará radicalmente de aprobarse el actual proyecto. La propuesta señala que todas las obras deben hacerse cargo de su impacto vial, sin importar el número de estacionamientos ni si son impulsadas por un actor público o privado.

Eso significa que deberán pagar un monto que va entre 0% y 44% del avalúo comercial del terreno en que se van a ejecutar. La cifra exacta dependerá del tamaño y ubicación de la construcción (pagan más en zonas más densas), además de su tipo (residencial, comercial, educacional, etcétera).

De este modo, si hoy se quisiera levantar otro Costanera Center, la obra podría tener que aportar unos US\$ 91 millones, bastante más que los US\$ 63 millones que invirtió el mall de "Sanhattan".

Para recibir estos fondos, las municipalidades deben elaborar en dos años un "Plan de inversiones en el espacio público", aprobado por la Seremi de Vivienda, en el que proyecten los ensanches viales, aperturas de calles, áreas verdes, obras de equipamiento y sistemas de transporte que puedan servir para mitigar la densificación de los sectores. El responsable del proyecto inmobiliario podrá elegir entre pagar directamente el monto exigido o realizar él mismo la

obra de mitigación que más le convenga.

"Estas platas van a un fondo que se puede usar sólo para mitigaciones, no para otros fines. Esto permite tener recursos, por ejemplo, para construir el tranvía de Las Condes", afirma el ministro. Si una obra impacta en varias comunas, la Seremi de Vivienda será la que determine cómo se reparten los fondos entre los municipios.

El proyecto de ley otorga a los planes reguladores la inédita potestad de fijar que las nuevas construcciones tengan un número máximo de estacionamientos, a través de estudios de capacidad vial. "En zonas saturadas, como el barrio El Golf, lo lógico es que la autoridad fije un techo", dice Pérez Mackenna.

Además, se establece que los nuevos loteos o condominios deben cumplir con un estándar predefinido de conectividad con la vialidad existente.

"Este proyecto apunta al corazón de un problema muy grave: hoy, el 95% de los proyectos de densificación urbana no aporta al espacio público".

RODRIGO PÉREZ MACKENNA

MINISTRO DE VIVIENDA Y URBANISMO