

**INNOVA CHILE
CORFO**

**PROYECTOS DE TRANSFERENCIA
TECNOLÓGICA**

ANTECEDENTES GENERALES

Código Proyecto	09MTEC-4170
Título Proyecto	Misión Tecnológica a EEUU 2009 "Experiencia en la aplicación de mecanismos de internalización de externalidades urbanas"
Empresa Gestora	Corporación de Desarrollo Tecnológico
R.U.T.	71.630.200-8
Fecha de preparación informe final	19/06/2009

Contenido Informe Técnico

Fecha salida/llegada de la Misión Tecnológica

FECHA DE SALIDA: Santiago – Miami
18 de Abril de 2009

FECHA DE LLEGADA: San Diego-Dallas-Santiago
30 de Abril de 2009

La misión se desarrolla en el período comprendido entre el Lunes 20 y Miércoles 29 de Abril en las Ciudades de Miami, Houston y San Diego.

IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS QUE PARTICIPARON EN LA MISION

Nº	EMPRESA	RUT Empresa	NOMBRE PARTICIPANTE	RUT	FONO	E'MAIL
1	Corporación de Desarrollo Tecnológico	71.630.200-8	María Pilar Giménez	10.036.635-5	7187500	pgimenez@cchc.cl
2	Inmobiliaria Martabid Ltda.	76.062.760-7	José Miguel Martabid	8.355.114-5	45-732900	josemartabid@martabid.com
3	Octavio Pérez y Asociados Ltda.	78.560.550-0	Octavio Pérez Abarzúa	8.340.295-4	32-2684020	opa@oparquitectos.cl
4	Comercial e Inmobiliaria Morrillos S.A.	96.678.580-2	Fernando Herrera García	6.376.874-k	3354574	fherrera@itn.cl
5	Soc.Comercial Industrial Proyectos Agua Sur Ltda.	78.221.940-5	Osvaldo Cartagena Anguita	9.967.093-5	72-221443	proyectos@aquasur.cl
6	S y V Consultores Ltda.	77.015.750-1	Carmen Silvia Viguera Falcón	7.276.530-3	41-2855121	cvfalcon@entelchile.net
7	DINAMO Arquitectura y Construcción Ltda.	76.561.950-5	Jacqueline Leiva Jurac	12.837.862-6	55-284105	jacquieleiva@gmail.com
8	IRH Ingenieros Consultores Ltda.	84.715.200-1	Pilar Godoy Correa	11.889.249-6	3411490	pgodoy@irh.cl
9	Propuesta Inmobiliaria S.A.	99.520.800-9	Rodrigo Páez Cañoles	8.037.953-6	2077371	contabilidad@propuesta21.cl
10	Constructora Miramar Ltda.	79.905.090-0	Manuel Jesús Duran	5.654.024-5	41-2542310	mdi@entelchile.net
11	Cristian Michell Vergara	8.492.664-7	Cristian Ricardo Michell Vergara	8.492.664-7	32-2682139	cristianmichell@michell.cl

GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE LA MISION

Actividad Planificada	Actividad Realizada	% Cumplimiento
Reunión con Miami Planning and Zoning Department.	Esta reunión permitió conocer la estructura de gobierno a cargo de la planificación (estado, condados y la ciudad), con los roles muy diferentes entre ellos y respetando la autonomía de la ciudad (gobierno local). Además permitió conocer los instrumentos de planificación propiamente tal, especialmente el " comprehensive plan" que es desarrollado por el condado. Esta reunión fue la introducción a los impact fees, que son cobrados por los condados y distribuidos a los distintos niveles de gobierno y servicios.	100%
Reunión con GAMMA CONSTRUCTIONS	Esta reunión entregó a la Misión una visión de las dificultades y facilidades para el desarrollo de obras de construcción en Florida (costos, tiempos de tramitación, requisitos legales de las empresas, etc.) Además fue interesante conocer algunos datos que reflejan la magnitud de la crisis inmobiliaria.	100%
Reunión con el Departamento de Planificación y Desarrollo de Houston.	Estas reuniones fueron excelentes. Nos permitieron conocer cómo funciona una ciudad que no tiene límite urbano ni zonificación (planes reguladores). Por el contrario, presenta regulaciones privadas ("deed") y una regulación especial para los usos molestos (nuisance laws"). Además conocimos sistema de "tax increments" que permite financiar infraestructura con el impuesto territorial recaudado, para así efectivamente renovar barrios deteriorados.	100%
Visita a DUNCAN ASSOCIATED	Acerca de los impact fees: El gobierno no se involucra en los impact fees, deja el cálculo a las ciudades; estos fondos deben usarse en desarrollos, no se debe pagar por mayores niveles de servicios que el existente , es proporcional a la demanda; existen 2 metodologías base para calcularlos: en base al Master Plan (según geografía, crecimiento), y en base a estándar (según el nivel de servicio estándar) esta última metodología nos explican que se usa más habitualmente.	100%

Actividad Planificada	Actividad Realizada	% Cumplimiento
Visita a proyecto de urbanización y recorrido general de la ciudad para apreciar su organización.	Se visitaron varios barrios de Houston , que no tiene regulación en el uso de suelo, donde se observó la convivencia entre sectores universitarios, de uso mixto, de townhouses, de casas antiguas, sectores de renovación, sectores de restaurantes, de museos y de parques. Todo en gran armonía a pesar de la inexistencia de regulaciones en el uso del terreno. Se visitó la ciudad de Sugar Land ubicada a 30 km al sur oeste de Houston. Previo a la visita, una excelente exposición sobre la ciudad. Se destaca el conocimiento de planificación estratégica presentado.	100%
Reunión con City of San Diego Planning Department	Excelentes reuniones con expositores preparados para atender la Misión. Se aprendió que la renovación urbana de San Diego se hace a través de un Plan Maestro y varios planes locales (Community plans) que recogen las opinión de los ciudadanos por medio de comités de planificación. En total en el estado de California hay 110 regulaciones, mientras que en todo el resto de estados hay un total de 100. En California hay presiones de particulares con más fuerza que otros estados; en San Diego hay 43 organizaciones comunitarias que tienen peso en la aprobación de proyectos.	100%
Reunión con la City of San Diego Redevelopment Agency	Reunión con una agencia pública, orientada a la recuperación, conservación y desarrollo de un sector de gran valor ecológico y estratégicamente ubicado. La conservación entendida desde la perspectiva del desarrollo y no desde la óptica del abandono. Actualmente San Diego está en Alerta de Sequía 2 (de 3 niveles) en el abastecimiento de agua. En 1958, The City Council crea The Redevelopment Agency de la ciudad de San Diego con objeto de mejorar las condiciones sanitarias, físicas y económicas de sectores antiguos. Actualmente tiene 17 sectores de renovación urbana con 29.000 hectáreas. La agencia se financia con aportes del City Council y apoya a la ciudad para re dirigir los planes reguladores de la comunidad. Los derechos de construcción y los Impact Fees permiten la existencia este tipo de Agencias y el desarrollo de infraestructura que apoyan la inversión inmobiliaria.	100%

Actividad Planificada	Actividad Realizada	% Cumplimiento
Visita a diferentes urbanizaciones de la ciudad.	<p>La exposición y salida a terrenos por el puerto de San Diego mostró la interacción entre un puerto comercial, un puerto militar, protección del medio ambiente, seguridad pública y proveedor de servicios culturales y centro de convención para la comunidad, generando 77 mil empleos y 41 millones de dólares en impuestos para la ciudad.</p> <p>Fue interesante conocer la experiencia de intervención en el borde costero y reconversión de base naval.</p> <p>Se visita el puerto , llama la atención que todo se ha construido en base a rellenos (sectores artificiales, quitándole terreno al mar).</p> <p>En cuanto a renovación urbana, en el centro de San Diego vimos un excelente ejemplo de "tax increment zone".</p>	100%
Reunión en URBAN LAND INSTITUTE, coordinada por la Universidad de California	<p>Con una organización sin fines de lucro equivalente al Colegio de Arquitectos, pero enfocados en la planificación urbana: comentan las fortalezas de San Diego, como el comercio, puerto, base naval, universidades, clima, actividad tecnológica, así como las preocupaciones tales como la escasez de agua, transporte, vivienda social, crecer hacia arriba y no hacia fuera por escasez de terrenos (esto aumenta el costo de construcción, y el valor de la tierra es caro, lo contrario a Houston). Las generaciones antiguas se rehusan a vivir en altura, este es un problema real; quieren vivir en una casa con jardín. El desafío es encontrar una forma de construir que satisfaga plenamente sus necesidades. Existe ley de 90 días luego de otorgado el permiso para efectuar reclamos, luego de eso nadie puede demandar. Debido a la gran cantidad de regulaciones existen negociaciones entre desarrolladores y los</p>	100%
Reunión en " Corky McMillin Companies" (No especificada en los TR)	<p>Reunión con representantes de esta compañía y visita a terreno de LIBERTY STATION; proyecto que participó fuertemente la comunidad, así como debió aprobarlo la Marina, la ciudad y la comisión de borde costero. Se solicitó remodelar los edificios antiguos de la escuela naval sin demolerlos, dado al tamaño del proyecto, en vez de pagar los impact fees desarrollaron las obras</p>	100%
Reunión en Port of San Diego	<p>Nacen en 1942 para planificar el borde costero, incluyendo instalaciones militares. Uno de los negocios principales es el de los cruceros; el estado lo definió como " motor de negocio". Afirman, que no se requiere tener el puerto más grande, sino mover negocios; se financian con un % de los tax.</p>	100%

LOGROS DESTACABLES DE LA MISION TECNOLOGICA

Se deja abierta la opción de que las empresas que lo deseen, incluida la empresa gestora manifiesten "logros destacables" durante el desarrollo del proyecto de Misión Tecnología.

Nº	EMPRESA	NOMBRE PARTICIPANTE	LOGROS O BENEFICIOS ALCANZADOS
1	Corporación de Desarrollo Tecnológico	Pilar Gimenez	<p>Conocimos los pro y los contra del el sistema de impact fees para financiar infraestructura urbana.</p> <p>Conocimos sistemas efectivos de renovación urbana (tax incremente zone).</p> <p>Conocimos el "opportunity urbanisim" como línea de pensamiento que permite a una ciudad desarrollarse sin las regulaciones urbanas tradicionales..</p>
2	Proyectos Agua Sur Ltda.	Osvaldo Cartagena A.	<p>Aprender que existe otra forma de regular el uso del suelo que es menos centralizada y que permite una mejor expresión de los deseos ciudadanos, conjugando los derechos de las personas con crecimiento. Los Inspact Fees permiten superar la excesiva planificación, dejando operar al mercado en los desarrollos urbanos.</p> <p>Es de suma urgencia que nuestro país cuente con profesionales capacitados en desarrollo urbano que incorporen dentro de sus conocimientos variables de mercado como la planificación estratégica, marketing y gestión.</p> <p>Es probable desarrollar los bordes costeros nacionales de acuerdo al modelo de San Diego, revalorizando la zona, permitiendo la actividad marítima con actividad comercial y turismo.</p>
3	Cristian Michell Vergara	Cristian Michell Vergara	<p>La Misión se da por cumplida, destacándose la calidad de las reuniones y el expertiz de los charlistas, así como la impecable recepción a nuestra delegación, sobre todo en Miami y Hosuton. Se logró un buen conocimiento del funcionamiento de la Planificación Urbana en USA, extendiéndose este conocimiento a las políticas gubernamentales de USA para la distribución de recursos y el respectivo financiamiento de la infraestructura para otorgar calidad de vida.</p> <p>Se distinguen claramente las diferencias en planificación entre un país desarrollado y uno subdesarrollado.</p> <p>Se logró un buen conocimiento de los impact fees, a pesar que las ciudades son muy reservadas en transmitir su forma de cálculo.</p>

Nº	EMPRESA	NOMBRE PARTICIPANTE	LOGROS O BENEFICIOS ALCANZADOS
4	DINAMO Arquitectura y Construcción Ltda.	Jacqueline Leiva Jurac	Sin duda el logro destacable fue conocer distintos mecanismos a través de los cuales nuestras ciudades pueden ser mejores y a través de ello elevar nuestro estándar de vida .Está claro que no hay una receta sin embargo a través de nuevas herramientas es posible generar otras condiciones que hoy no están dadas para responder a las necesidades de la población .Temáticas como los Tax Increment , los Impact fee como herramientas para propiciar el desarrollo y renovación urbanas son sin duda fundamentales para la consecución de objetivos como una mejora en infraestructura , existencia de parques ,colegios, hospitales, bomberos y servicios a la comunidad en general .Yo destacaría ,además , el concepto de participación ciudadana y el de cooperación público-privada y el cómo la solución a problemáticas en nuestras ciudades involucra todos estos conceptos , algunos de ellos dados en Chile , pero que necesitan potenciarse y en otras crearse como nuevas formas de conseguir la inclusión de externalidades , conjuntamente con la creación de mecanismos que fomenten la inversión y la creación de oportunidad.
5	IRH Ingenieros Consultores	Pilar Godoy Correa	<p>El mayor logro fue conocer directamente de la fuente el funcionamiento y aplicación de los impact fees. Saber que errores se pueden cometer y como se han solucionado en distintos estados y como la justicia en USA a resuelto casos referentes a este pago definiendo sus principios fundamentales.</p> <p>Ver distintas realidades y formas de plantear el desarrollo urbano, en particular como Houston a pesar de no tener zonificación es una ciudad que se observa muy ordenada con áreas o distritos muy específicos por ejemplo el distrito de los museos o el centro médico. Con este ejemplo también se demuestra que no siempre un mismo tipo de regulación es bueno para todas las ciudades.</p> <p>Como resultado se puede indicar que se obtuvo una visión de distintas experiencias de los Impact fees y del manejo del desarrollo urbano y la forma en que estas alternativas pueden ser aplicadas a la realidad de las ciudades chilenas.</p>
6	Comercial e Inmobiliaria Morrillos S.A.	Fernando Herrera Garcia	<p>Muy interesante conocer la experiencia práctica del desarrollo de una ciudad sin regulación de uso de suelo, sólo existiendo estándares que cumplir para los nuevos proyectos.</p> <p>También fue muy importante conocer su experiencia en renovación urbana y los incentivos que se requieren, en base a la reinversión de los mayores impuestos territoriales en infraestructura urbana del sector que se renueva.</p> <p>Lo más relevante fue conocer en terreno las diferentes experiencias sobre regulación urbana y políticas de renovación.</p>

RESULTADOS Y CONCLUSIONES DE LA MISION

Conclusiones Generales:

Después de haber realizado la exitosa misión a EEUU 2009 - *la que tuvo un cumplimiento cabal del programa de trabajo diseñado* – y que permitió entre otros aspectos, conocer distintos métodos de regulación urbana y políticas de renovación, sostener entrevistas con empresas usuarias, entidades privadas y de gobierno, conocer el marco legal de USA y finalmente compartir experiencias entre los participantes de la misión, se puede dar cuenta de las siguientes conclusiones y reflexiones:

Internalización de Externalidades Urbanas: Un nuevo Enfoque

La forma en que los proyectos inmobiliarios internalizan las externalidades¹ que generan en el territorio, es hoy en día un tema de debate y estudio en nuestro país. El propio Ministerio de Vivienda y Urbanismo ha puesto sobre la mesa el tema en algunos proyectos y anteproyectos de ley y en la actual discusión de modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, donde se busca que los desarrollos "mitiguen sus externalidades".

Detrás de estos intentos por modernizar el marco regulatorio que rige el desarrollo de nuestras ciudades, hay un claro reconocimiento de que los mecanismos con que hoy día se manejan las externalidades en nuestro país, son deficientes y no están logrando su propósito. Nos referimos básicamente a la zonificación del territorio, expresada en los planes reguladores comunales e intercomunales.

¹ En economía, el término externalidades se refieren a los impactos o efectos que un proyecto o desarrollo generan sobre otros. Pueden ser externalidades positivas o negativas.

Recuadro: Problemas la planificación urbana en Chile:

- (i) Es centralizada y con escasa participación ciudadana, alejándose de las demandas y requerimientos de las personas.
- (ii) Requiere de gran cantidad de información no siempre disponible, por lo que normalmente falla en sus predicciones.
- (iii) Es estática, mientras que las variables territoriales son dinámicas, por lo que queda obsoleta rápidamente.
- (iv) Tiene serios efectos redistributivos, favoreciendo ciertas zonas y perjudicando otras.
- (v) Normalmente, no se observa una correlación entre la norma y la infraestructura requerida para sustentarla.

En conclusión, nuestra planificación urbana constata lo que ocurre en un momento del tiempo y establece zonas y normas fijas, más que lograr la internalización de las externalidades.

¿Pero existe alguna forma distinta para manejar las externalidades de los proyectos?. Esta fue la pregunta que se formuló la Comisión de Urbanismo de la CChC y que se resolvió con una Misión Tecnológica a Miami, Houston y San Diego, en Estados Unidos, para estudiar mecanismos alternativos a la zonificación.

Los resultados de esta misión se expusieron el pasado 16 de Junio el Seminario "Internalización de Externalidades Urbanas" planteando algunas ideas innovadoras.

1. Impact Fees: una herramienta para internalizar externalidades

Los Impact Fees son cargos aplicados sobre los nuevos desarrollos para cubrir los costos de expansión de la infraestructura requerida por el nuevo proyecto. No son impuestos, sino cobros regulados para materias específicas tales como aumento capacidad vial, expansión de las redes de servicios públicos (electricidad, agua potable, alcantarillado), manejo de inundaciones por lluvias, áreas verdes, infraestructura escolar y vivienda subsidiada.

Estos Impact Fees se pagan una sola vez con el permiso de construcción, aunque también se permite que el desarrollador ejecute directamente las obras. Su cálculo está pre determinado en base a fórmulas según estándares de servicio. Son predecibles y no están sujetos a negociación. Se paga sólo por el costo de la inversión inicial, no por mantención.

La experiencia en Estados Unidos en los cobros de Impact Fees comenzó en la década del 70 y ha demostrado ser una herramienta efectiva para internalizar las externalidades, tanto es así que hoy en día 27 Estados tienen una legislación base para aplicar Impact Fees.

La clave del éxito de este sistema radica en la claridad de sus principios rectores:

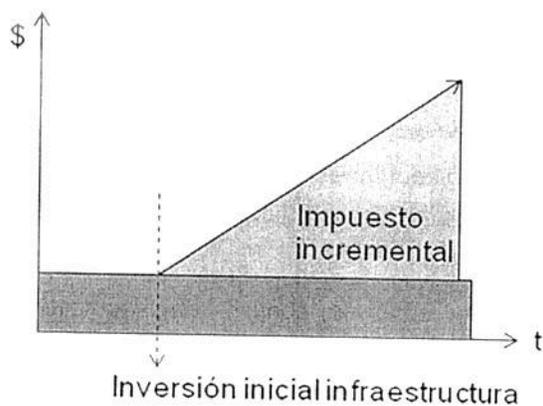
- Aplicación universal, proporcional e igualitaria, evitándose los "free riders".
- "Rational Nexus". Se exige una relación directa entre el impacto generado por el proyecto y el cobro realizado.
- Se excluye del cobro los déficit de infraestructura ("Not be used to pay for the sins of the past").
- Nunca se cobra dos veces por el mismo concepto (mediante otros impuestos o contribuciones).

2. Tax Increment Zone: una herramienta para la renovación urbana

Los Tax Increment Zones, son un mecanismo utilizado en varias ciudades de EEUU para reactivar áreas o barrios en deterioro o abordar la declinación de los centros de actividad. Ello se logra mediante la inyección de recursos en la zona, de tal forma de generar un quiebre en la tendencia negativa de deterioro.

El sistema comienza con la declaración de una de estas zonas, por iniciativa del gobierno local o de los propios vecinos. Luego, gobierno local realiza inversiones en infraestructura y espacios públicos para detonar el proceso de reconversión del barrio y atraer nueva demanda.

Mecanismo financiero: Las obras en estas zonas son financiadas por el gobierno local a través de deuda (emisión de bonos), la cual se va pagando a través del aumento de la recaudación fiscal de esa zona por concepto de impuesto territorial. De esta forma el impuesto incremental, aquello extra que se recauda luego de la inversión inicial, se utiliza para pagar la deuda o, si hay excedentes, estos se reinvierten en la misma zona. El plazo establecido por el ley para este mecanismo es de 45 años (de estos, los 15 últimos años no se permite la generación de nueva deuda). Luego de los 45 años, toda la recaudación por impuesto territorial va a la arcas generales del gobierno local.



Mecanismo de Administración: para la administración de los fondos y obras, generalmente los gobiernos locales crean organismos público-privados, con participación de vecinos de la zona. De este modo, los mismos habitantes del sector deciden en qué se reinvierten los fondos extraídos del incremento de la recaudación tributaria. Tal es el caso del Centre City Development Corporation en San Diego y de Midtown en Houston.

3. Desarrollo urbano sin plan regulador y sin límite urbano. El caso de Houston

La Ciudad de Houston, con una población en su área metropolitana de 3.822.509 hab. (2000), tiene una particularidad que la diferencia de la gran mayoría de las ciudades del mundo: no tiene límite urbano ni plan regulador comunal. En otras palabras, hay altura y densidad libre en toda la ciudad.

¿Cómo se controlan entonces las externalidades de los proyectos?. Básicamente través de algunos mecanismos alternativos:

1. **Código Base de Construcción.** Es una normativa urbana específica que no señala usos de suelo, sino normas referentes a subdivisión predial, línea de edificación, distanciamientos, etc. Más parecido a nuestra Ley General de Urbanismo y Construcciones que a un Plan Regulador.
2. **Nuisance Law.** Es una normativa específica para usos molestos tales como industria molesta, locales entretenimiento nocturno etc y que se ha ido construyendo en base a jurisprudencia de la corte. Con el uso de "nuisance law" se asegura que nadie use su propiedad en forma irracional interfiriendo con los derechos de propiedad de sus vecinos. Funciona como una herramienta pública o privada.
3. **Deed Restriction.** Es una normativa urbana que se anexa a la escritura de la propiedad, y que es propuesta por los propios vecinos o por el desarrollador privado. En ella se establecen todas las normas de construcción y diseño que se desee, así como los plazos y mecanismos que se seguirán para modificarlas.

Los resultados. En términos físicos, Houston es una ciudad muy extensa y con densidad bastante baja (1.139,4 hab/km² al año 2000). Sin embargo no difiere especialmente de otras ciudades de Estados Unidos, como Miami o San Diego, lo cual indica que estas características de extensión y baja densidad responden más bien a un estilo de vida del ciudadano norteamericano.

Por otra parte, Houston presenta indicadores que superan considerablemente los indicadores de otras áreas metropolitanas más reguladas tales como atracción de nueva población en todos los quintiles de ingreso, menor índice de costo de vida, menor valor promedio de vivienda, alto crecimiento del empleo no agrícola, entre otros. La fórmula de Houston ha sido impulsada un nuevo concepto de desarrollo urbano llamado "opportunity urbanism", que se centra en generar oportunidades para la clase media común y corriente.

Opportunity Urbanism: Un nuevo concepto de desarrollo urbano

Principios:

- Apertura a los de afuera
- Economía empresarial altamente diversa
- Clima amigable a los negocios
- Compromiso de desarrollo continuo de infraestructura (especialmente movilidad)
- Actitud positiva hacia el crecimiento

Ciudades que se enmarcan en este concepto:

- Phoenix
- Dallas
- Charlotte
- Houston

Posibilidades de aplicación en Chile

Pese a que en nuestro país existe bastante consenso sobre las deficiencias de la planificación urbana tradicional, cultural e institucionalmente resulta difícil generar los consensos para implementar ideas tan innovadoras como el pago proporcional y equitativo de las externalidades. Menos aún plantear la eliminación del límite urbano y de los planes reguladores. Sin embargo, poco a poco se están aceptando algunos principios base más modernos tales como que (i) el crecimiento es bueno, (ii) la gente quiere espacio, (iii) la densidad es atractiva solo para algunas personas y (iv) existen limitadas estrategias de oposición al automóvil.

* Aporte de Pilar Gimenez, Departamento de Estudios, Jefa de la Misión Tecnológica

Conclusiones Especificas

(Aportadas por los demás participantes de la Misión)

1. Ver in situ la factibilidad de generar un desarrollo urbano basado en el mercado y las demandas detectadas por éste, y no con planes reguladores masivos.
2. Conocer el vínculo positivo y necesario que debe producirse entre recaudación de impuestos y renovación urbana.
3. Conocer los principios y metodología de cálculo de los impact fees, que bien administrados puede ser una respuesta al problema de la infraestructura urbana de los nuevos desarrollos.
4. Es fundamental conocer experiencias internacionales para flexibilizar los modelos utilizados tradicionalmente en Chile, comprobando que hay cosas que se han pensado y ejecutado exitosamente en otras latitudes.
5. Es posible mejorar significativamente la efectividad de la gestión urbana, mejorar notablemente la productividad empresarial y la gestión pública.
6. No sólo existe en esta materia el estado y los privados, de hecho, los casos conocidos en esta Misión demuestra que las organizaciones mixtas resultan muy apropiadas y efectivas para la administración del territorio.
7. Importante fue conocer que en el estado de California cuentan con normativa específica para usos molestos .Lo anterior forma parte de una idea de concepción de ciudad, el llamado urbanismo de oportunidad , del cual podemos inferir que en general tiene una actitud positiva respecto del crecimiento y el desarrollo económico de la ciudad creando el soporte adecuado para que ello se produzca .En ese sentido se destaca que la búsqueda del bien común viene dado por este rasgo de crear el soporte para que desarrollos cuenten con la infraestructura necesaria , aportada por el gobierno , en una mutua cooperación con el objetivo del bien común y de que la ciudad tenga alternativas para todos en cuanto a vivienda ,educación, negocios y urbanísticamente con resultados de densidad donde es requerida , un costo de vida más bajo, vivienda más accesible , impuestos más bajos y una mínima regulación que atrae al desarrollador.
8. La regulación del libre mercado con una buena guía gubernamental (como es el caso de regulación de emisiones) funciona muy bien en el caso de Houston, por ejemplo, a pesar de no tener zonificación, el valor de los terrenos o los costos de producción se encargan de mover a las industrias sacándolas de las zonas habitacionales.
9. No es necesaria una regulación extrema respecto de la zonificación o los límites urbanos cuando existen normas claras y bien estudiadas que permiten la libertad de crecimiento y desarrollo, además al no tener zonificación existe una mayor flexibilidad de crecimiento que incrementa las posibilidades económicas de un terreno.

INDICADORES DE RESULTADOS

(informar contactos realizados, acuerdos estratégicos, etc)

En el tema de los impact fees, el contacto es Clancy Mullen, de Duncan Associates, que ha desarrollado más de 135 estudios de impact fees para gobiernos locales y condados en USA. También él puede prestar asesoría para la definición de un marco de principios a seguir en la gestión de las corporaciones viales en Chile, recientemente validadas por una modificación a La Constitución en materia de asociación municipal, en Ley N° 20.346.

En cuanto el modelo de planificación urbana en Houston se podría invitar a Chile a Christof Spieler de Morris Architects, y Kendall Miller de Houstonians for Responsible Growth.

Quedó realizado el contacto con cada uno de las reparticiones públicas y empresas privadas que nos atendieron en las tres ciudades. Todos en general mostraron gran experiencia en los temas de Planificación Urbana y están abiertos a apoyar a la Cámara y a cada uno de los profesionales participantes de la Misión en el caso de requerir mayor información o antecedentes de su experiencia en el manejo de las externalidades y los impactos que generan los desarrollos inmobiliarios.

Actividad	Expositor	Ciudad
Miami Planning and Zoning Department	Mr. Subrata Basu, Assistant Director Eric Silva, Chief Community Planning Mark Woerner, Chief Metropolitan Planning Larry Jensen, Impact Fee Section Manager	Miami
Weiss Serota Helfman Pastoriza Cole & Boniske.	Mr. Pastoriza	Miami
Gamma Constructions	Mr. Patricio Cervantes	Miami
Duncan Associated	Clancy Mullen	Houston
Morris Architects	Mr. Miguel Kaled , Senior Associate, Director of International Business Development	Houston
Department of Planning and Development, City of Houston	Ms. Marlene L. Gafrick, Director	Houston
Tory Gattis	Mr. Tory Gattis	Houston
Midtown, Houston Texas.		Houston
San Diego Redevelopment Agency	Ms. Janice L. Weinrick Deputy Executive Director, Board Member California Redevelopment Association	San Diego

Building Industry Association	Ms. Jennie Bottalico; Marketing Director	San Diego
Port of San Diego	Mr. Shahriar Afshar, Real State Division Manager,	San Diego
Urban Land Institute	Ms. Mary Lydon, Executive Director	San Diego
Centre City Development Corp	Mr. Jeff Graham	San Diego
University of San Diego	Mr. Norman Miller	San Diego
The Corky McMillin Companies	Mr. Kimberley K. Elliott,	San Diego
San Diego City Planning Dept.	Mr. Howard Greenstein	San Diego
USD urnham-Moores Center for real state	Mr. Sherm Harmer	San Diego

Agencias públicas y privadas de Urban Planning en Miami, Houston y San Diego.

Particularmente cabe destacar las propuestas de asesoría del Midtown Management District en Houston respecto a modelos de gestión público-privada en recuperación de zonas urbanas, de la Universidad de San Diego en materia de Impact Fees, y del Miami Dade-County Department of Planning and Zoning respecto al mismo tema.

Adicionalmente es destacable el alto interés de la generalidad de agencias y oficinas privadas visitadas en orden a apoyar con información y opinión experta los procesos de diseño de políticas, instrumentos y modelos de gestión relacionados con los Impact Fees (pagos por mitigación urbana), lo que resulta muy atractivo en la perspectiva de generar un seminario público-privado orientado al análisis de estos casos en USA.

Propuesta de Iniciativas para impulsar en Chile

- En la actual discusión de modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) se debieran aplicar algunos de los principios discutidos, tales como la diferenciar roles en los distintos niveles de planificación y descentralización en la gestión urbana (autonomía de los gobiernos locales).
- El sistema de impact fees, con una administración adecuada, puede contribuir a financiar infraestructura de los nuevos desarrollos (que se hacen cargo sólo de su propio impacto y no de los déficits).
- Importancia de mejorar procesos de aprobación de proyectos en las Direcciones de Obras.
- Tener una ciudad sin zonificación es un esquema impensable y grotesco para la mayoría de los urbanistas de Chile. Sería muy interesante desarrollar un seminario internacional para conocer este caso paradigmático y que por lo demás está elaborando una línea de pensamiento llamada "opportunity urbanism" que es totalmente desconocida en Chile. Por otro lado, nuestro país necesita avanzar en su esquema tributario, logrando que el contribuyente perciba los beneficios directos de sus impuestos territoriales. El sistema de "tax increment zone" es una estrategia positiva a seguir en cuanto a la renovación urbana.
- Ser podría propiciar el uso de incentivos tributarios para generar inversión, también de impuestos a los desarrollos, tales como los Impact Fee, usados básicamente para la creación de nueva infraestructura, establecimientos educacionales, servicios básicos, áreas verdes y vivienda subsidiada. En este sentido es importante que exista previamente una planificación a largo plazo. El impacto que podría producir serán ciudades más planificadas y de paso con un sistema menos rígido que de paso a la inversión.
- La ausencia de límite urbano y de Plan Regulador desconcierta a cualquiera, sin embargo, la normativa urbana que lo reemplaza señala las restricciones clave respecto de subdivisión predial, línea de edificación accesos, estacionamientos y procedimientos y reglas para nuevos desarrollos. Lo anteriormente mencionado podría caber como tema de aplicación en Chile con el objetivo fundamental de desdensificar nuestras ciudades, o por lo menos crear la discusión sobre planificación por condiciones y un sistema continuo de mejoramiento de infraestructura general, donde colaboren para ello el sector público y el privado. Es fundamental realizar cambios en materia de infraestructura y en el tema de las mantenciones de las mismas a lo largo del tiempo. Instrumentos como los impact fee o el incentivo tributario son herramientas capaces de revertir la realidad de muchos sectores que no cuentan con soporte para la inversión. Se conseguirían más oportunidades para el emprendimiento y conjuntamente con ello mejoraría la calidad de vida de la gente más necesitada dando herramientas para la superación de la pobreza no sólo con la entrega de beneficios sino con la oportunidad de hacer negocios de distinta escala y tener voz en los asuntos que respectan a su entorno más próximo.

- Los incentivos tributarios es materia que se utiliza para el desarrollo urbano en distintas ciudades de EEUU , en relación a motivar la inversión en sectores que se quieran renovar .La participación de los ciudadanos es una herramienta fundamental para entender lo que la comunidad necesita .A su vez los tributos recaudados, que son claramente conocidos y se quedan en la misma región recaudada para la inversión en infraestructura .Por lo tanto una estrategia posible en Chile sería que las Municipalidades pudieran tener la posibilidad de encausar acciones similares a las anteriormente expuestas a través de organismos como los Consejos Municipales , de tal forma de garantizar que las zonas de recaudación sean directamente beneficiados con los impuestos que se obtuvieron y que estos sean ampliamente conocidos y discutidos por la comunidad.
- En Chile podría aplicarse la forma en que se definen los usos del suelo para finalmente crear un Plan Maestro de una ciudad, en primer lugar se determinan los estándares de calidad de vida que se quiere entregar a los ciudadanos, en base a esto se define todo el desarrollo de infraestructura de la ciudad luego viene la zonificación.Para ello se requiere una normativa mas clara y detallada respecto de las etapas y objetivos que busca un Plan Maestro. Definir con claridad la forma y los pasos para realizar modificaciones a los Planes Maestros.
- La medición de los niveles de servicio también podría aplicarse como una forma clara de determinar las condiciones en las cuales funcionan los servicios públicos y es una forma clara de determinar el nivel de impacto que tendrá una nueva obra.
- Respecto de la experiencia del condado de Miami Dade no tuvieron grandes problemas para implementar el pago de los Impact Fees, las complicaciones surgieron al momento de calcularlos. De esta forma previo a la implementación de algún sistema de cobro por impacto de externalidades debería plantearse en Chile una forma de medir los niveles de servicio de la infraestructura existente.
- Los permisos de construcción, aproximadamente el 1,5 % del valor de la vivienda, y las contribuciones no pagaban en EEUU la implementación de todos los servicios públicos que requiere un crecimiento inmobiliario, es por esto que nacieron los impact fees (asociado al uso de infraestructura pública que harán los habitantes de una vivienda) que es un pago para solventar la infraestructura pública que requerirá la nueva obra, esto es estaciones de policia, bomberos, escuela, parque, vialidad, redes sanitarias y otros. En Chile se podría implementar un pago de este tipo, a nivel regional. El impacto que esto podría tener es que debería implicar un mayor control de los presupuestos a nivel local, debería plantearse previo a una medida de este tipo una descentralización real y la autonomía de cada gobierno regional.

- Además deberían aplicarse medidas de fiscalización que permitan un adecuado gasto de los montos cobrados por cada ítem, por ejemplo en el caso de Miami el Impact fee por escuelas es entregado al Departamento de Educación de la ciudad y debe ser gastado solo para aumentar o mejorar la infraestructura existente de las escuelas, no puede ser usado para pagar sueldos de funcionarios municipales.
- Un plan de corredores urbanos que considera un Metro tren liviano que circula a nivel de calzada, esta es una iniciativa que puede ser llevada a cabo en varias ciudades de Chile para mejorar el sistema de transporte público en cuanto a calidad de servicio y respeto por el medio ambiente.
- Una forma de aumentar la densidad en algunas ciudades de Chile, podría ser replicando el plan "Houston Midtown Redevelopment", haciendo obras públicas de mejoramiento de servicios, publicidad y políticas de mantenimiento (destinadas a eliminar el rallado de muros, por ejemplo), estos montos se transforman en inversión debido al aumento de inversiones privadas en la zona.
- De acuerdo a la jurisprudencia en USA el dinero recolectado por Impact fees debe ser usado en el sector y con la finalidad que fue cobrado y esto debe ser demostrado, es importante que si en Chile se aplica un cobro similar a los impact fees junto con esto se regule y legisle sobre sus usos, plazos y fiscalización.
- Tener Departamentos de Obras Municipales que verifiquen el cumplimiento de las normas de construcción y que los impuestos a los desarrollos inmobiliarios sean destinados al desarrollo de infraestructura de caminos, agua potable y otras obras de uso público que estén cerca de la obra que paga los derechos.
- La creación de organizaciones sin fines de lucro que apoyen a las Municipalidades en las funciones de promover el bien común, el bienestar general y el desarrollo económico. Su financiamiento debería ser a través de los impuestos recaudados de las nuevas inversiones y los dineros deberían ir para mejorar la infraestructura pública como plazas, iluminación de calles y mejoras en equipamiento comunitario.
- Aumentar los conocimientos sobre una ciudad en términos de planificación estratégica y desarrollar programas de gestión territorial que contengan elementos de gestión de corto, mediano y largo plazo.
- Aumentar la participación ciudadana para que un plan de desarrollo de una ciudad sea el reflejo de los habitantes, disminuyendo regulaciones, aumentando las libertades y tomando conceptos del crecimiento sustentable. Las regulaciones deberían ir más en sentido de generar oportunidades económicas a los ciudadanos y de mejorar la infraestructura para tener una vida agradable.

ANEXOS

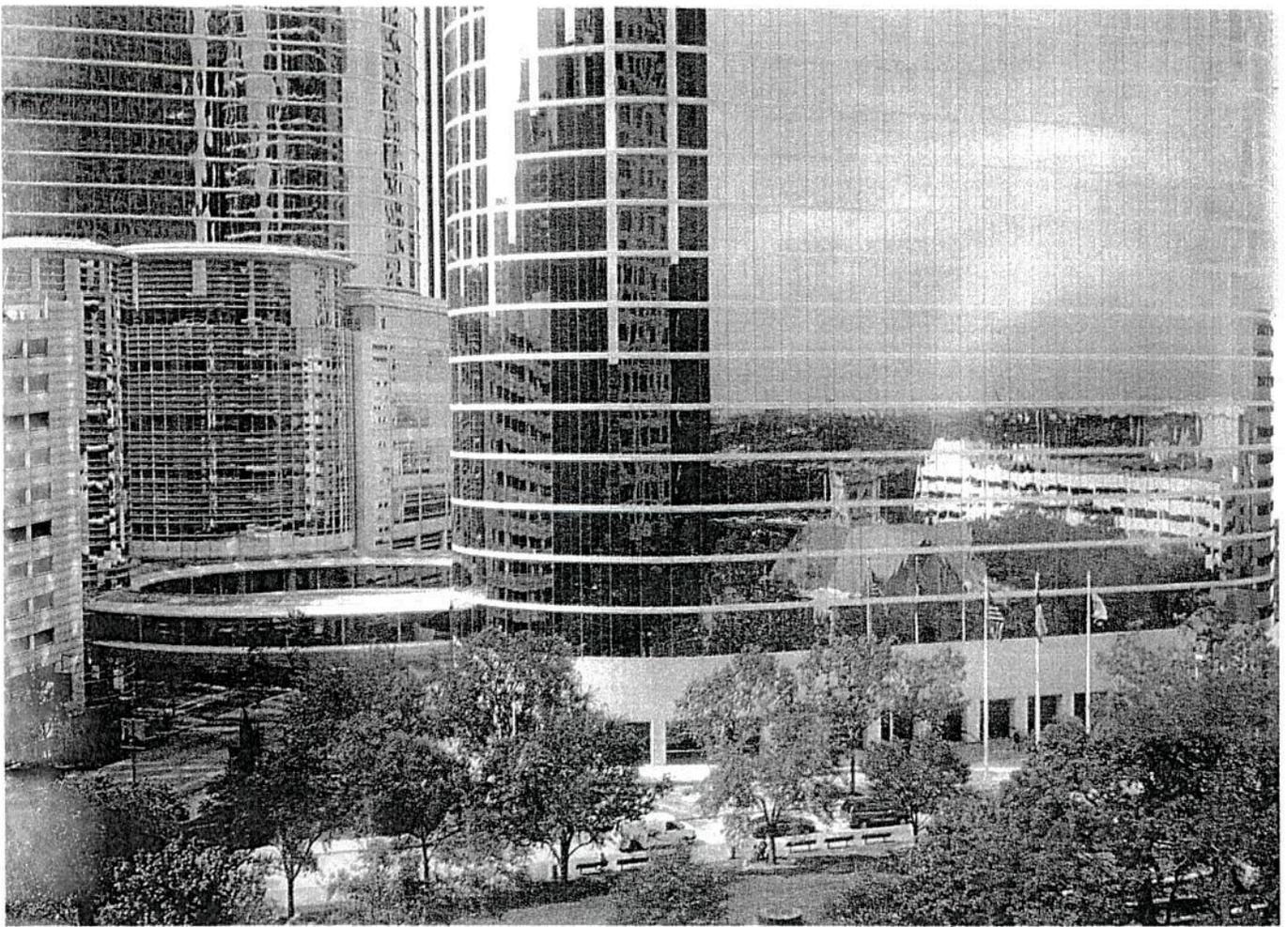
FOTOGRAFIAS



McMillon - Liberty Station 8/8



Group photo Gamma Construction from 8/8



HOUSTON



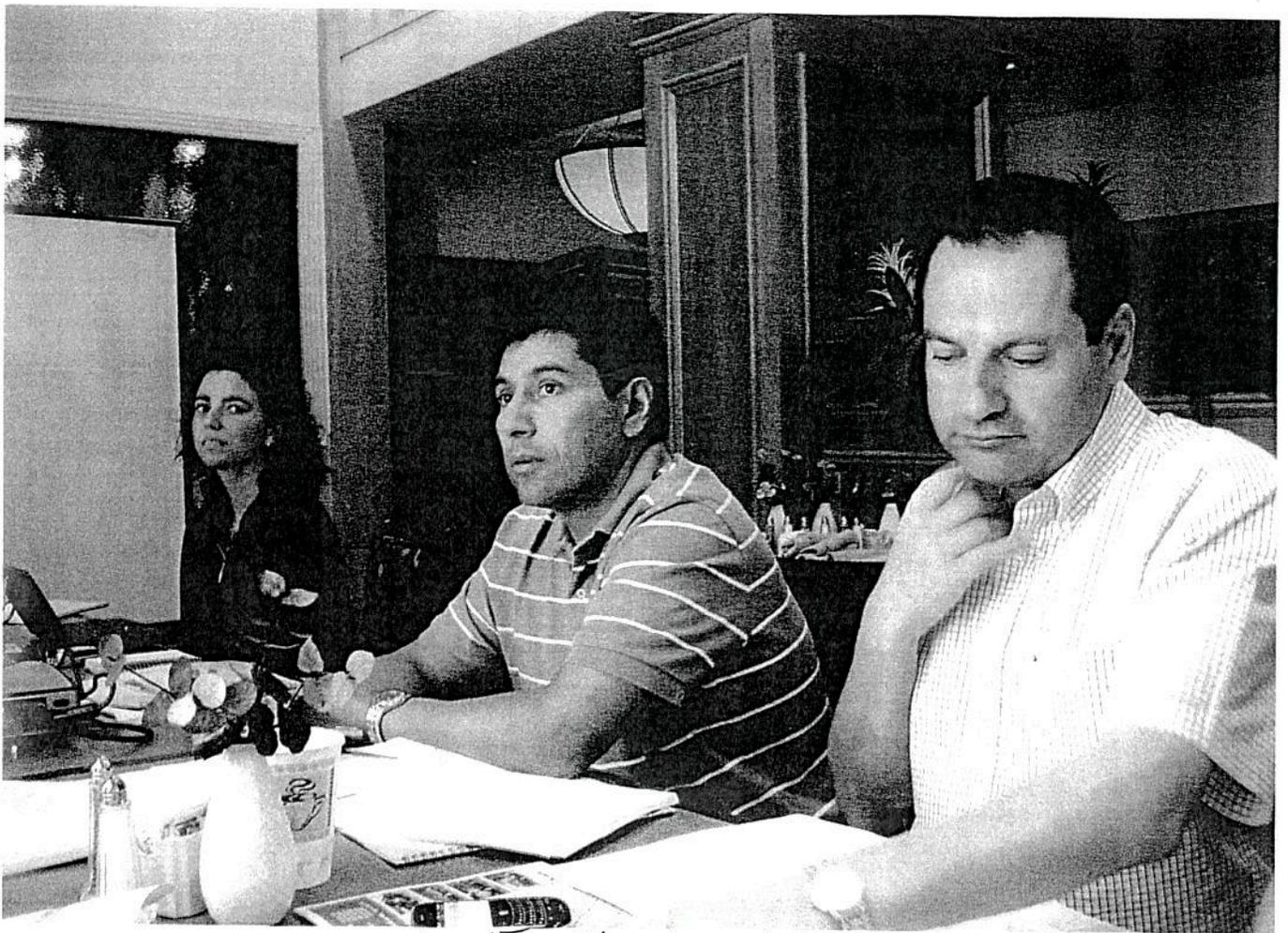
VISITING GROUP IN HOUSTON



PLANNING DEPARTMENT HOUSTON TX



ALAN, TRACY, GARY



HOUSTON CHORIA DUNCAN ASSOCIATES





Revelado por Houston



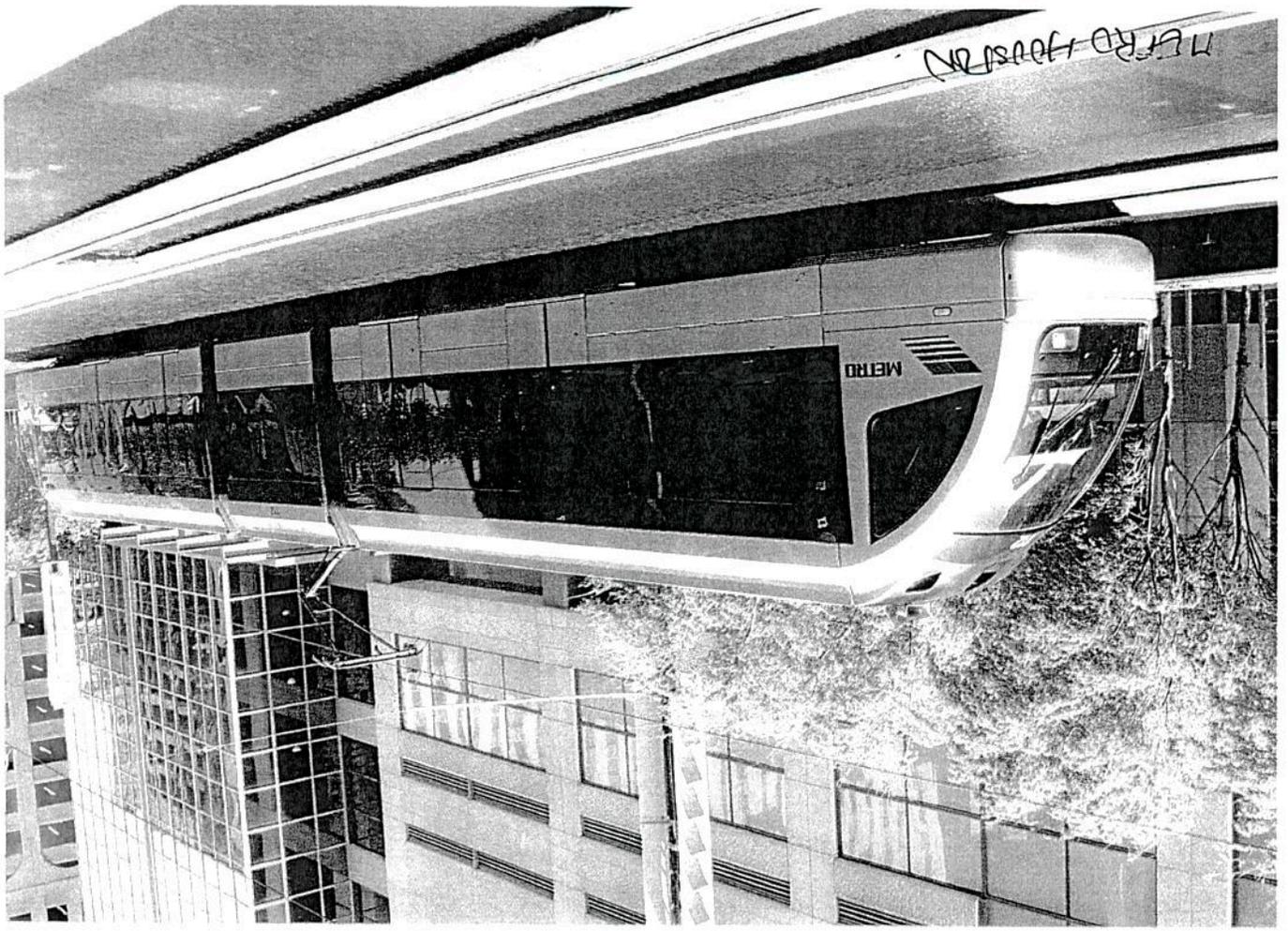
Building to the Future



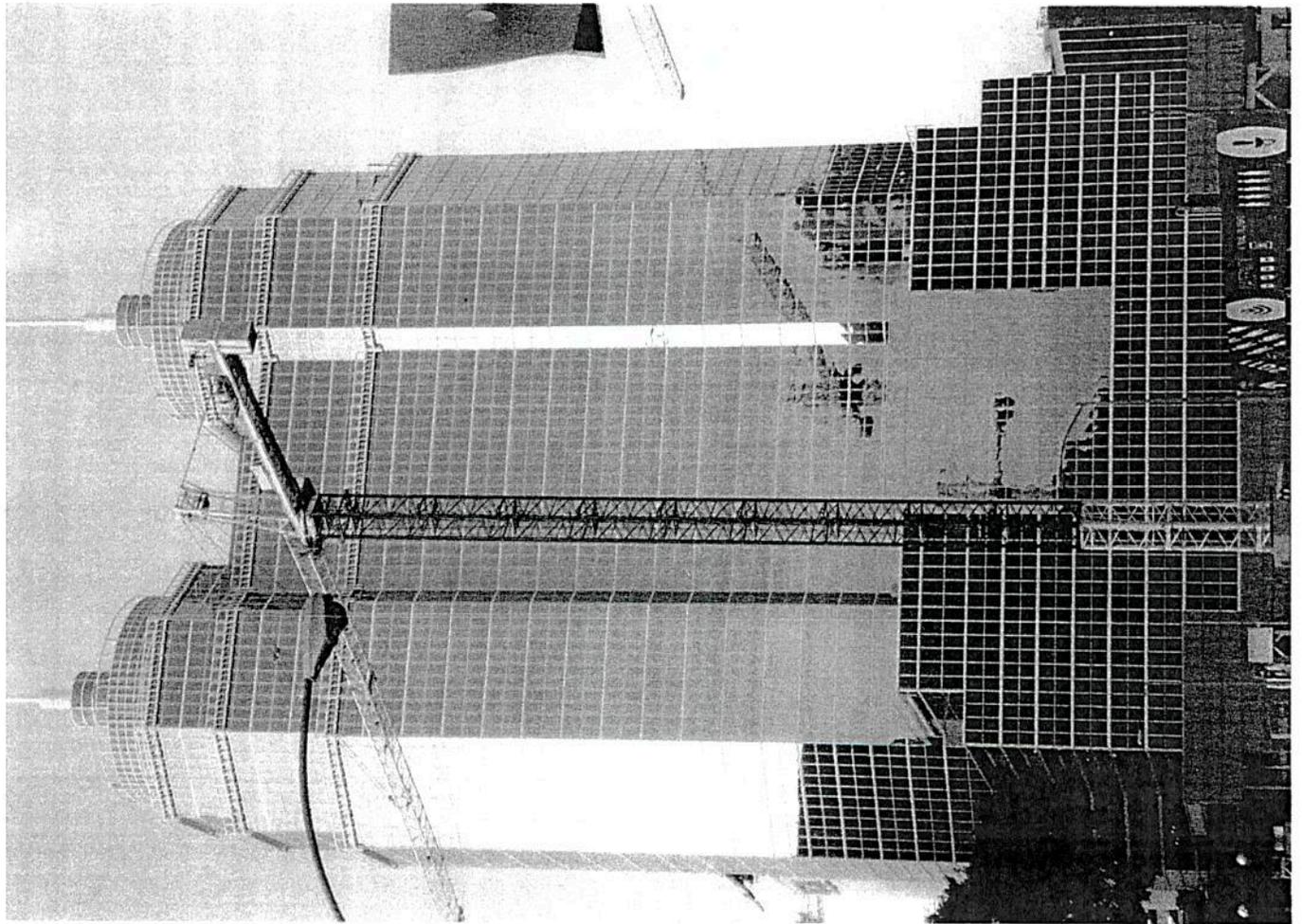
LIBERTY STATION SD.



DOWNTOWN SAN DIEGO ARCHITECTURAL MODEL



1760 HOUSTON



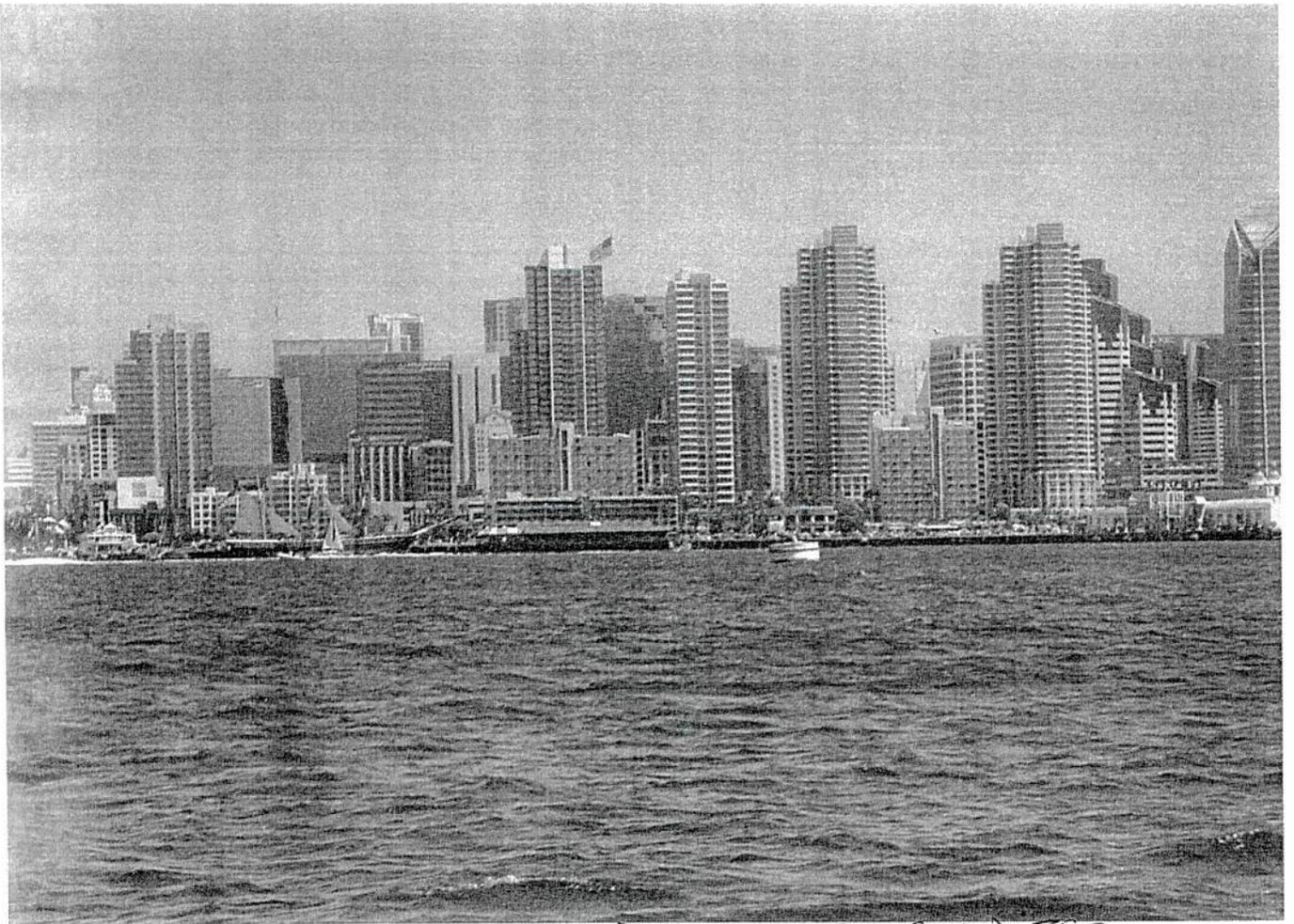
Medical Center Houston



MIDTOWN HOUSTON



PORT OF SAN DIEGO CHADLER EN TREPADA

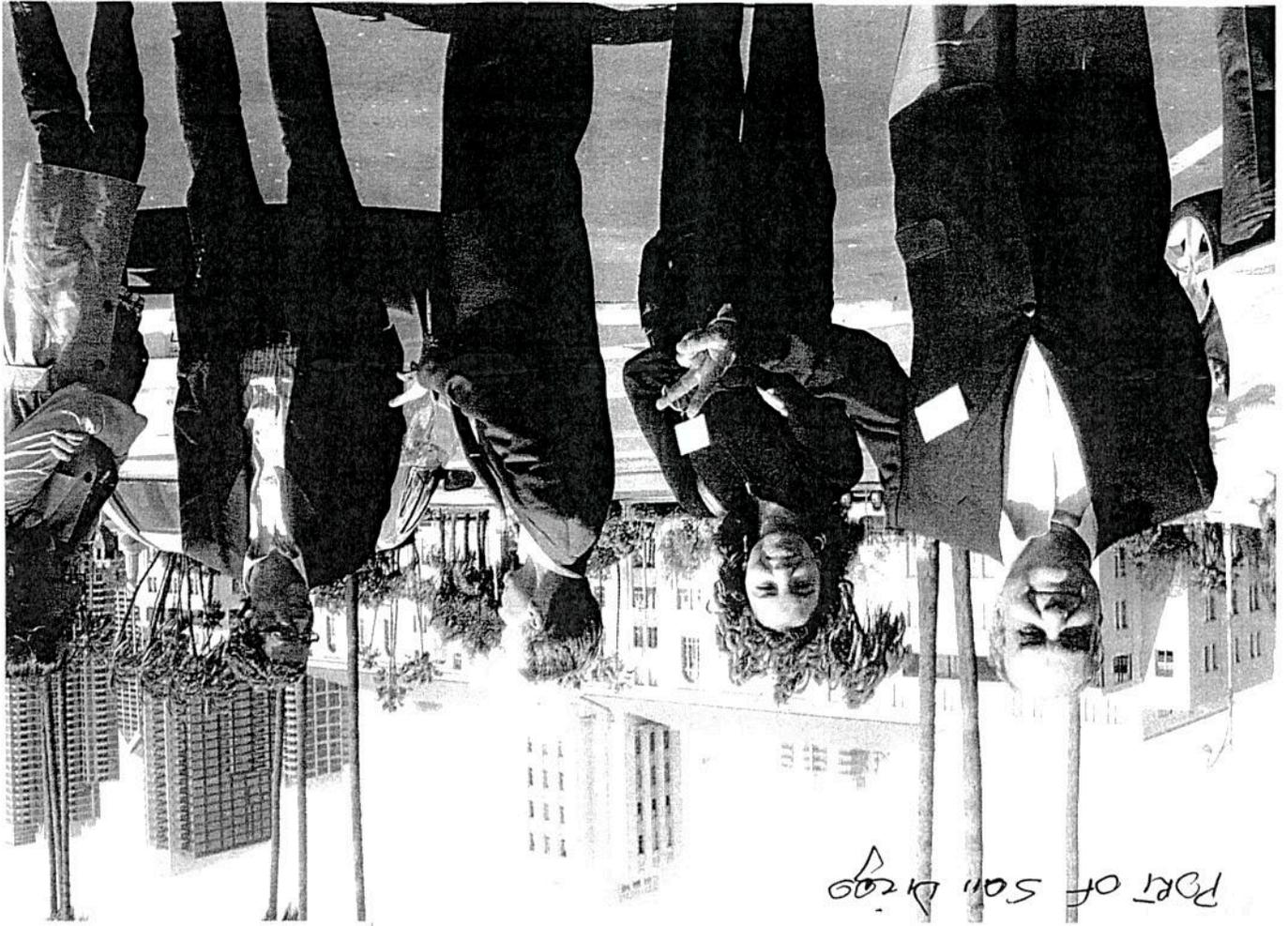


DOWNTOWN SAN DIEGO



DOWNTOWN SAN DIEGO





PORT OF SAN DIEGO



UNIVERSIDAD DE SAN DIEGO

PRESENTACIONES EXPOSICIONES



Desarrollo Urbano sin Plan Regulador ni Límite Urbano: El caso de Houston, USA

Presentación preparada por:

Pilar Giménez C.

Arquitecta, Gerencia de Estudios
Cámara Chilena de la Construcción

Santiago, 16 Junio 2009

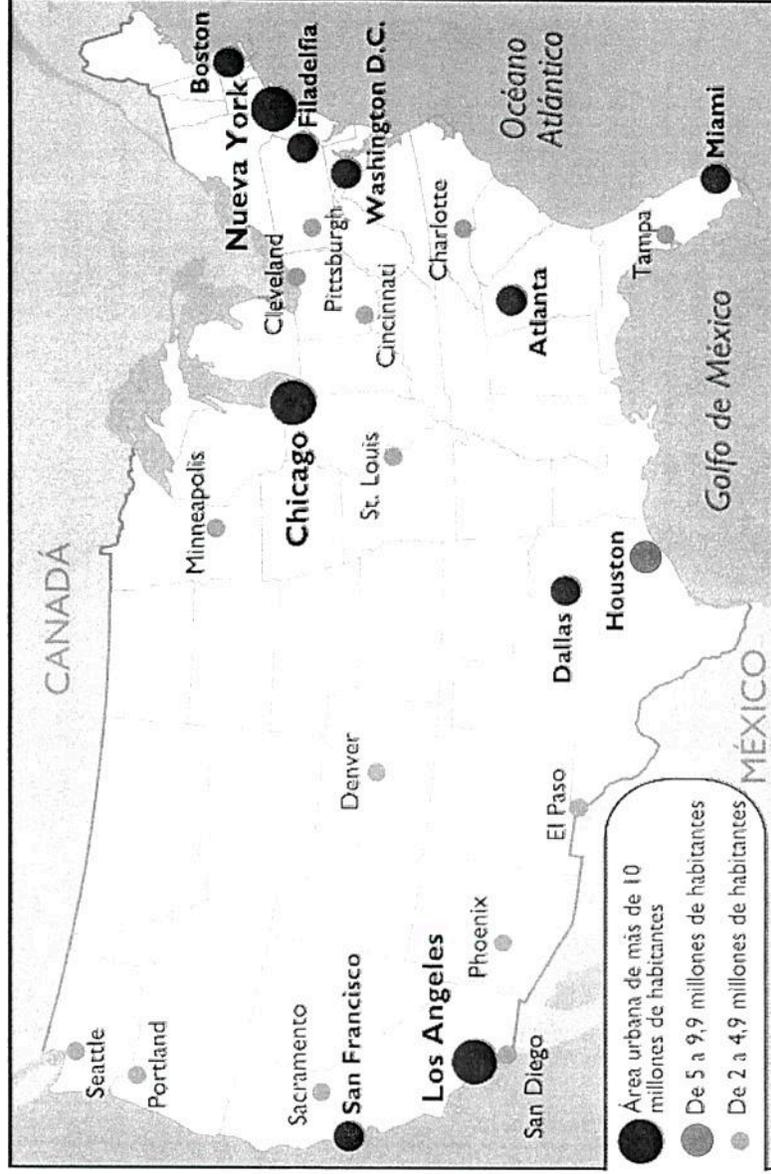


Contenidos

- I. Antecedentes de la Ciudad
- II. Planificación Urbana en Houston
- III. Resultados
- IV. Posibilidades de aplicación en Chile



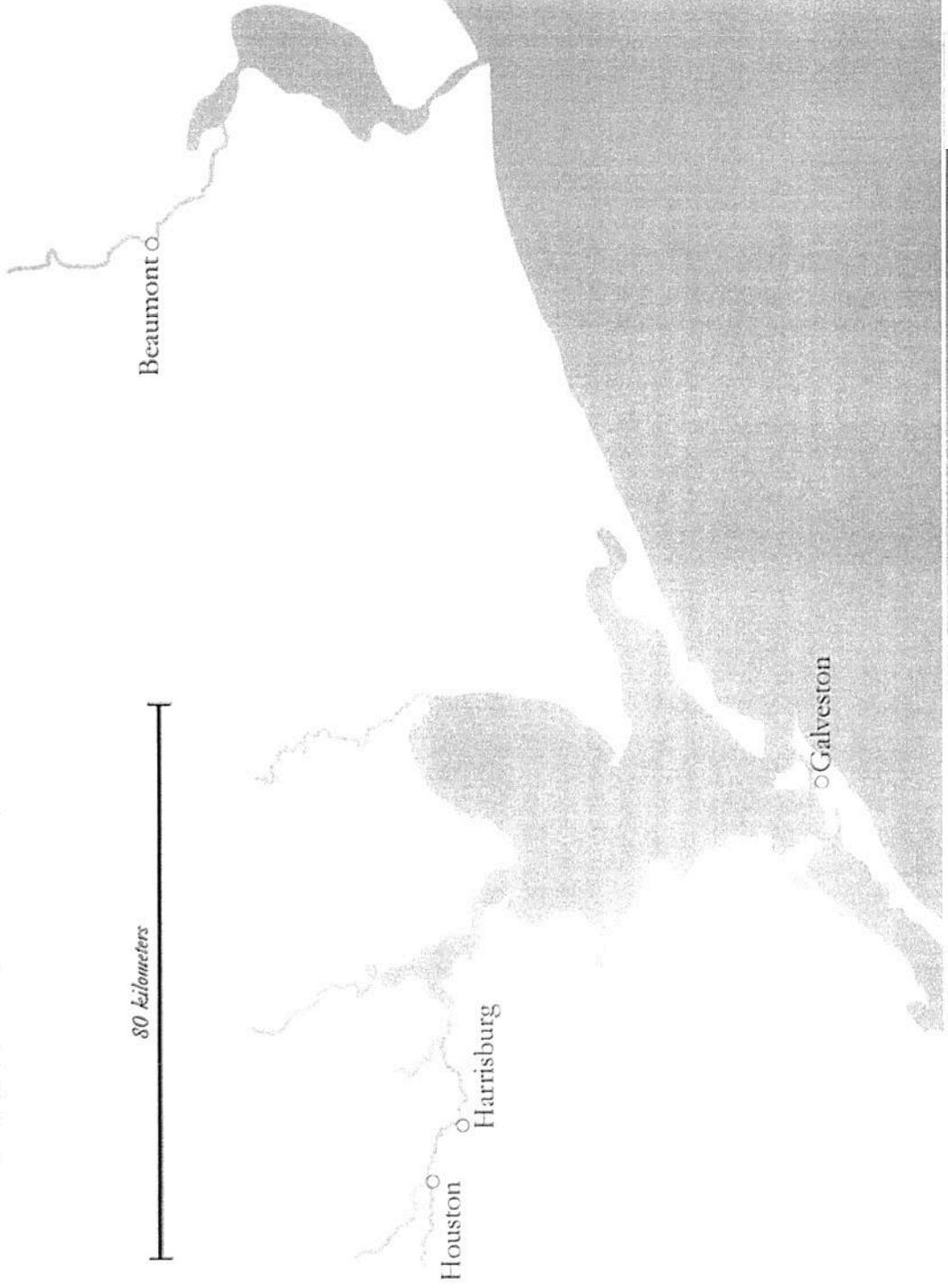
I. Antecedentes_localización



- Estado de Texas
- Capital de Harris County, abarca también Fort Bend County y Montgomery County

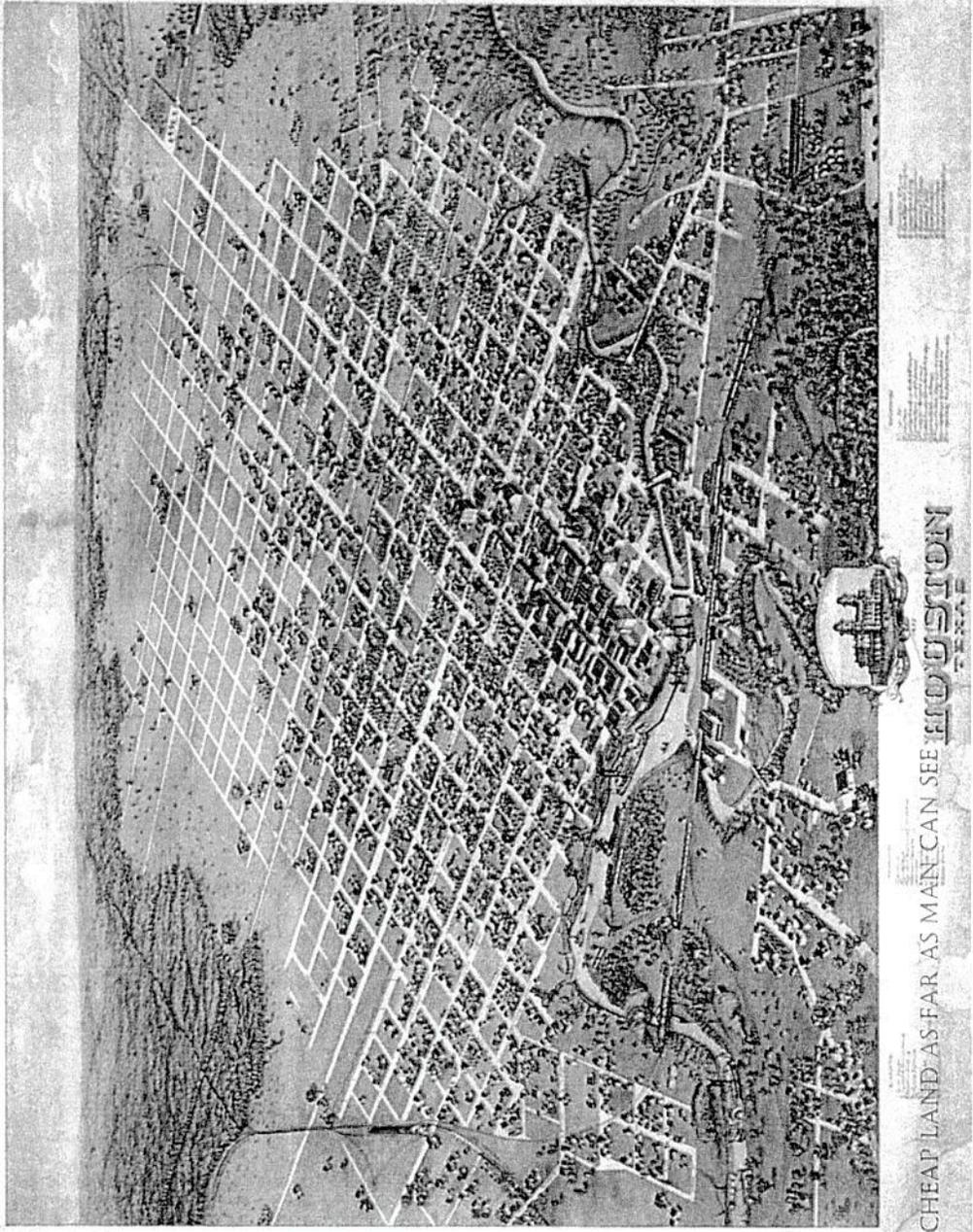


I. Antecedentes_localización





I. Antecedentes_fundación

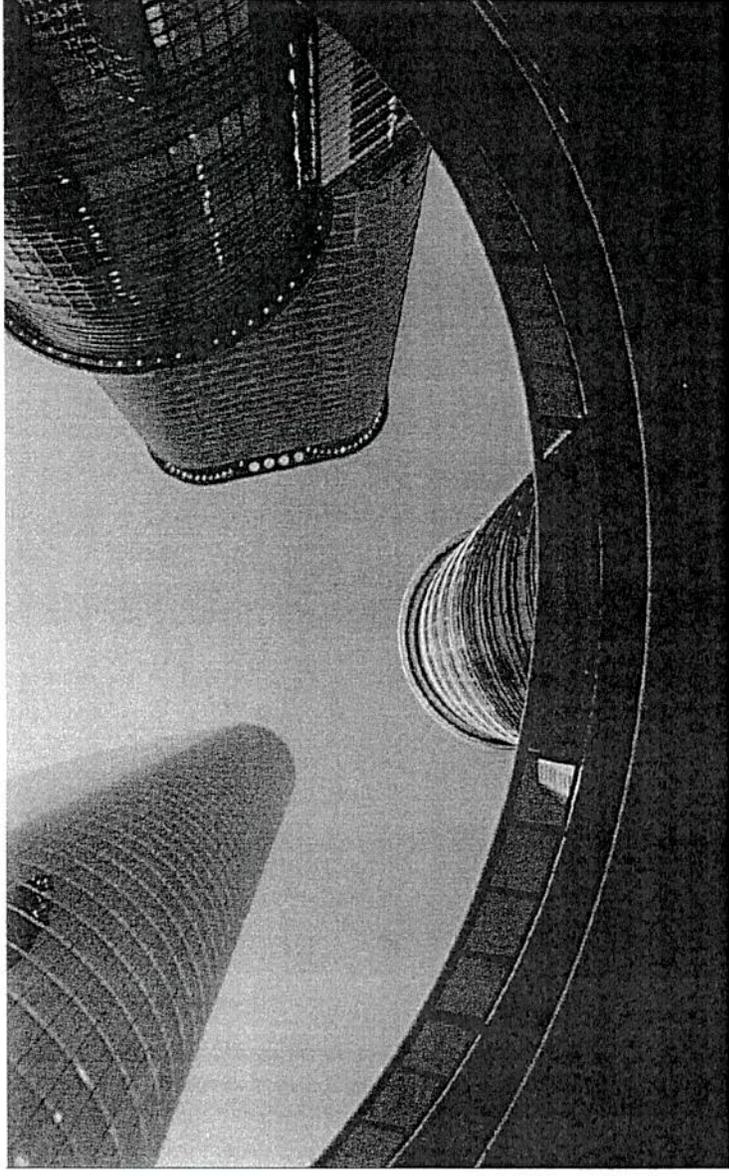


- Fundación de la ciudad:
1836.
- Hermanos Allen comienzan
venta de tierra.



I. Antecedentes_actividad económica

- Economía en base a fuentes de energía, principalmente petróleo.
- Creciente diversificación en industrias de alta tecnología, investigación médica, cuidado a la salud y servicios profesionales
- Centro de operaciones de la NASA
- Puerta de acceso a mercado norteamericano para compañías extranjeras.



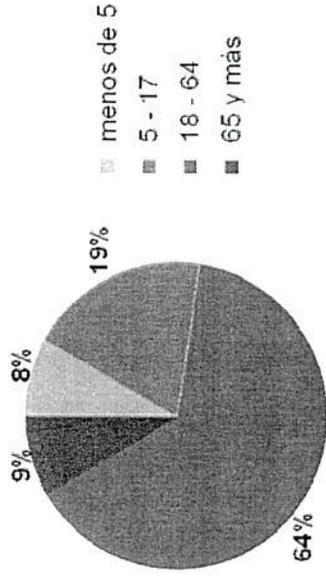
Oil Business Consolidation-



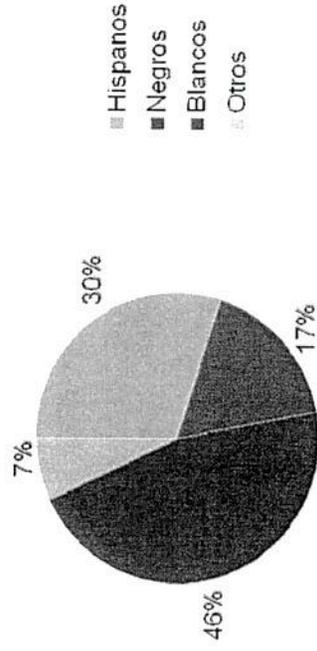
I. Antecedentes_población

- Población metropolitana: 3.822.509 hab. (2000)
- 6ta ciudad de EEUU en población
- Superficie: 3.354,72 km² (2000)
- Densidad: 1.139,4 hab/km² (2000)

Distribución etárea de la población



Distribución étnica de la población



- Amplia diversidad cultural, con inmigrantes de México, India, El Salvador, Vietnam, China y Pakistán, entre otros, a la par con la población blanca.



I. Antecedentes_sistema de gobierno

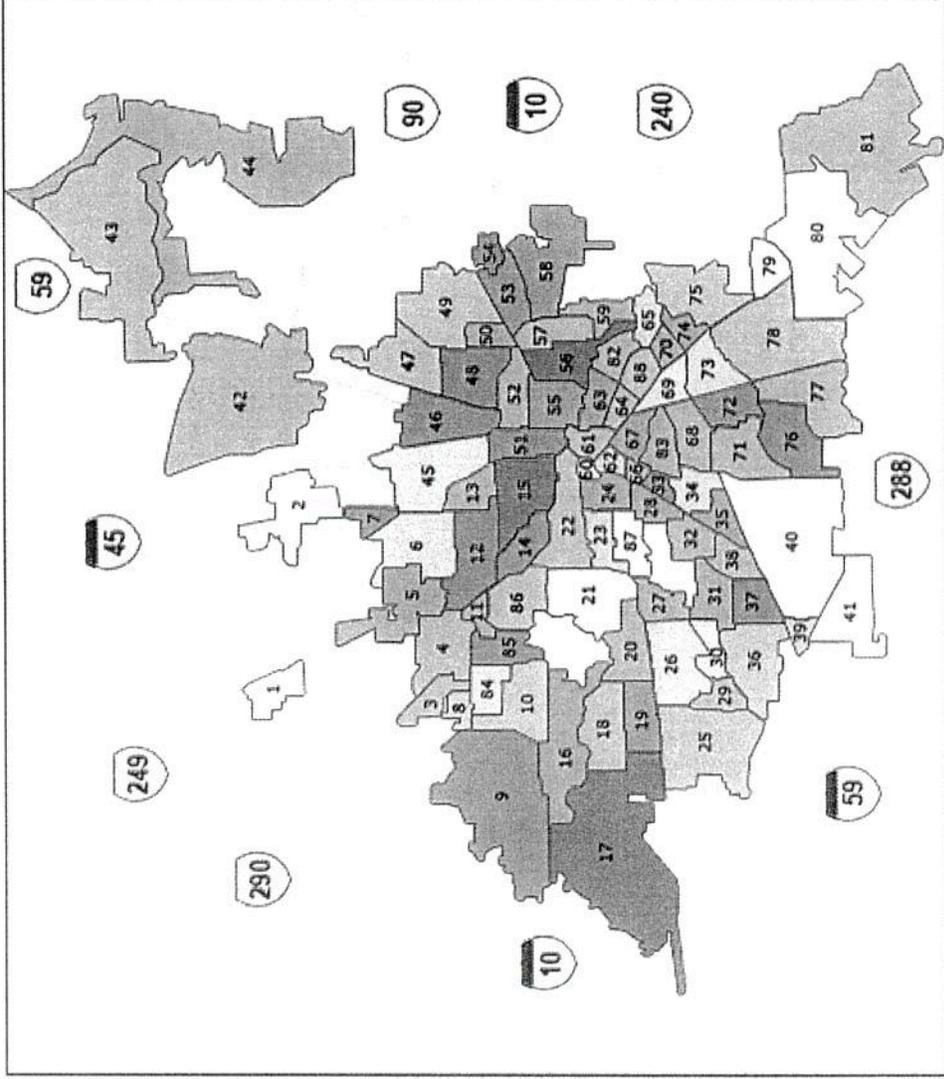


Alcalde mayor
Contralor de la ciudad
Concejo: 5 concejales
generales y 9 concejales por
distritos

9 distritos (A – I)



I. Antecedentes_sistema de gobierno



Los 9 distritos se dividen a su vez en:
88 vecindarios



II. Planificación Urbana en Houston

Preguntas:

- ¿Realmente no hay límite urbano?
No hay límite urbano. A cambio territorio jurisdiccional
- ¿Realmente no hay planes reguladores?
No hay planes reguladores.
- ¿Cómo se controlan las externalidades urbanas entonces?
A través de nuisance laws y de regulación privada_deed
- ¿Tiene un nombre esta línea de pensamiento?
Opportunity urbanisim.



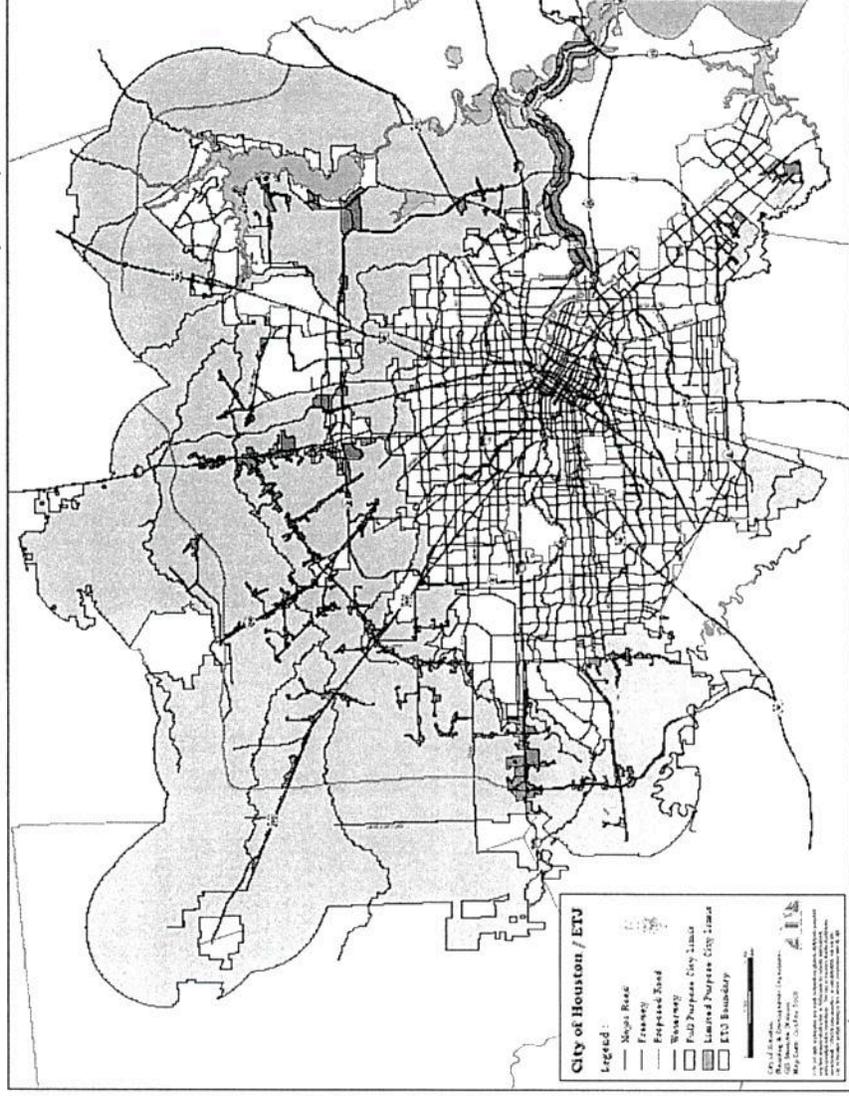
II. Planificación Urbana en Houston

Houston no tiene límite urbano. A cambio territorio jurisdiccional

Existe un Código de Gobierno Local que define los derechos y responsabilidades de la ciudad con respecto a las servicios a las propiedades dentro de su jurisdicción y de las que se encuentran fuera de ella, en la Jurisdicción Extraterritorial (ETJ).

En el ETJ los servicios son provistos por el Condado o por el sector privado.

Jurisdicción extraterritorial de Houston (ETJ)





II. Planificación Urbana en Houston

PLAN DE ANEXIONES Y DESVINCULACIONES

En el ETJ la ciudad tiene limitada autoridad regulatoria, excepto por dos herramientas:

1. Autoridad para anexión o desvinculación de propiedades al área jurisdiccional

Anexión para propósitos generales: Tiene requisito de notificación pública e incorporación al plan de anexiones por 3 años, a menos que el propietario solicite la anexión. Los territorios anexados pasan a ser sujeto de todas las regulaciones, impuestos y servicios de la ciudad.

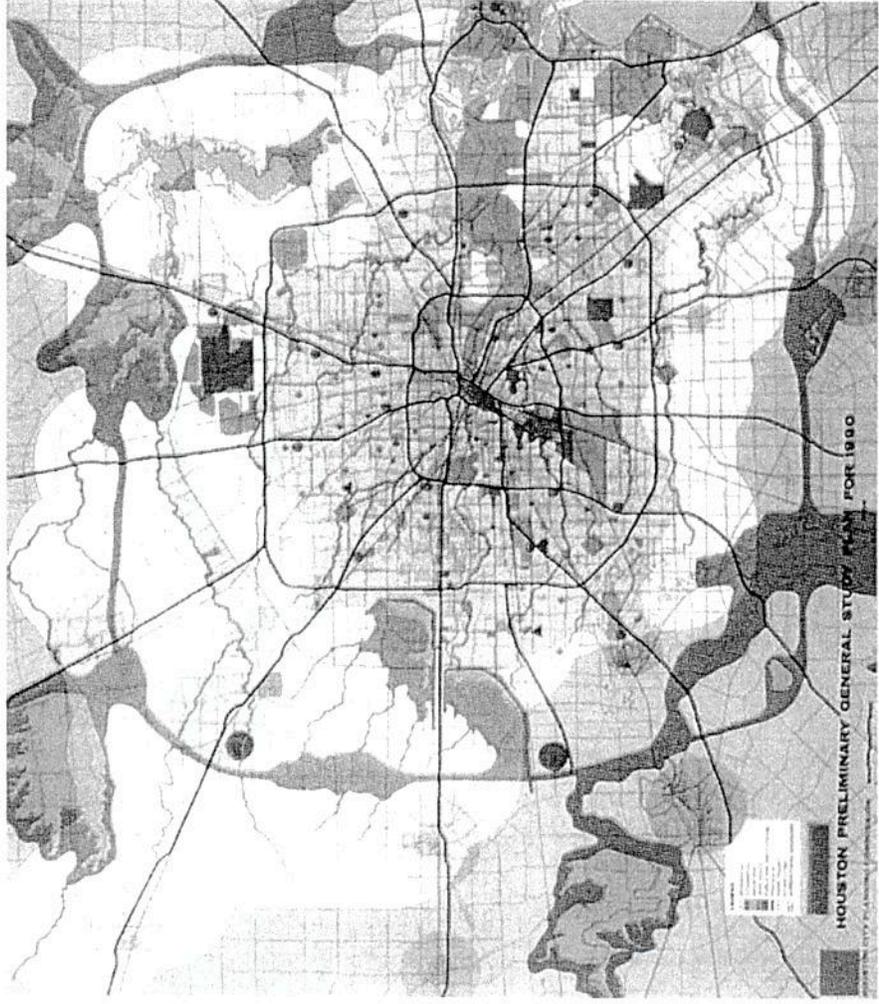
Anexión para propósitos limitados: Parte de un Acuerdo de Asociación Estratégica (SPA), con un distrito de utilidad. Normalmente incluye únicamente la anexión comercial y define qué regulaciones y servicios se le imponen. Tiene requisitos menos estrictos de notificación pública y de tiempo para la anexión.

2. Creación de otras entidades gubernamentales tales como los distritos municipales de utilidad.



II. Planificación Urbana en Houston

Sin planificación centralizada. A cambio hay planificación de infraestructura vial



Houston Plan 1967

'Planning by Infrastructure'

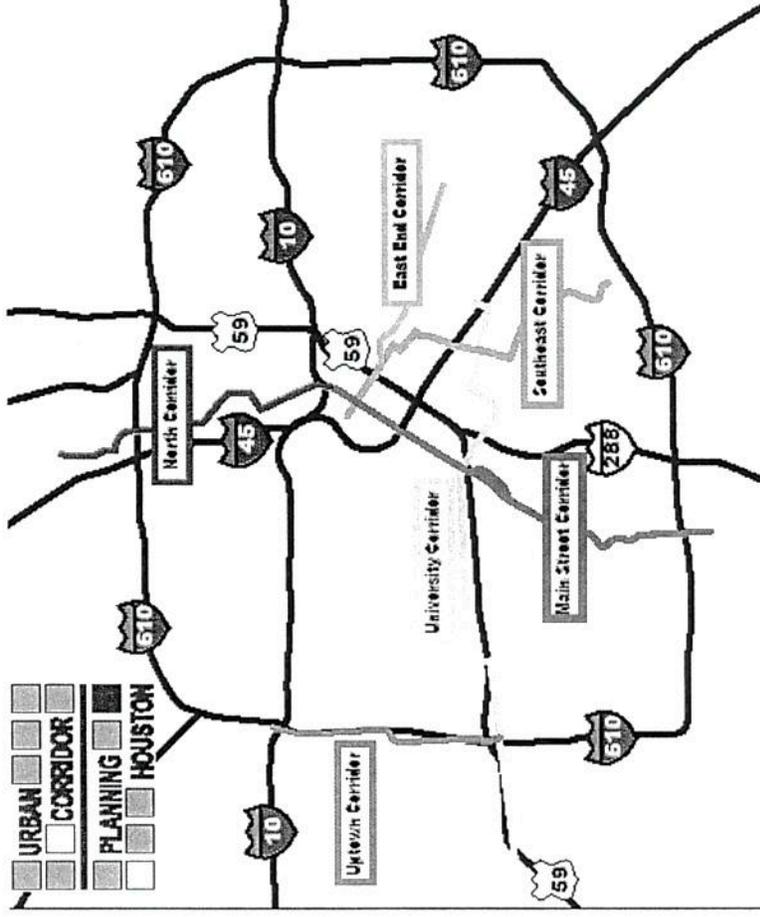


II. Planificación Urbana en Houston

PLANNING BY INFRAESTRUCTURE

A esto se suma una reciente propuesta de **corredores urbanos de transporte**.

A partir de junio 2006, enfocada a acomodar una variedad de modos de transporte (caminatas, bicicleta, transporte público, vehículo privado) en las áreas a lo largo de los corredores de Metro.





II. Planificación Urbana en Houston

Sin planes reguladores de la ciudad. A cambio hay:

1. Código Base, 2. Nuisance Law, 3. Deed Restriction

1. Código Base:

normativa urbana específica que no señala usos de suelo, sino normas referentes a:

- subdivisión predial
- línea de edificación
- distanciamientos
- accesos
- estacionamientos
- áreas verdes (árboles y arbustos)
- calles y servidumbres de paso
- cumplimiento con “*Chapter 42, the City’s land development ordinance*”, que contiene los procedimientos y reglas generales para los desarrollos.

2. Nuisance Laws:

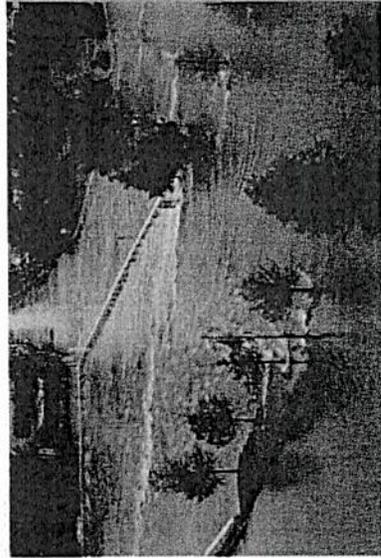
normativa específica para usos molestos (mayor parte construida en casos en la corte):

- industria molesta
- locales entretenimiento nocturno
- etc.

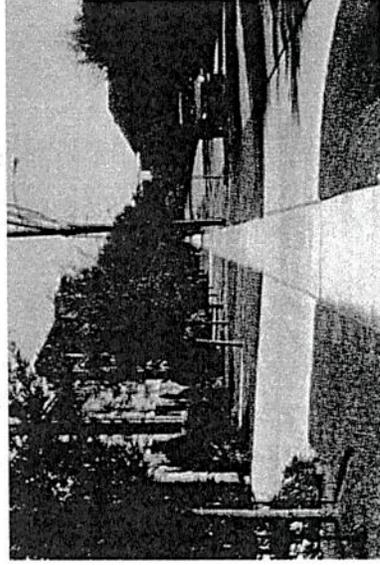
Con el uso de “nuisance law” se asegura que nadie use su propiedad en forma irracional interfiriendo con los derechos de propiedad de sus vecinos. Funciona como una herramienta pública o privados.



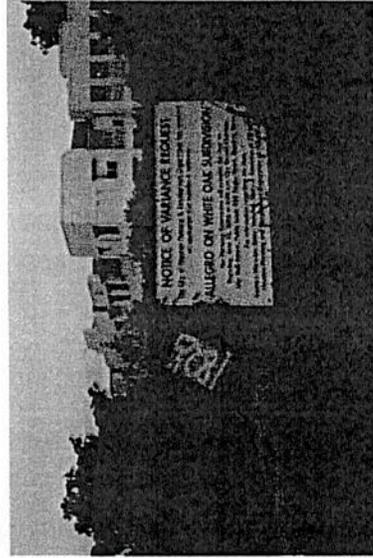
II. Planificación Urbana en Houston



Flooding



Tree Ordinance



Setbacks

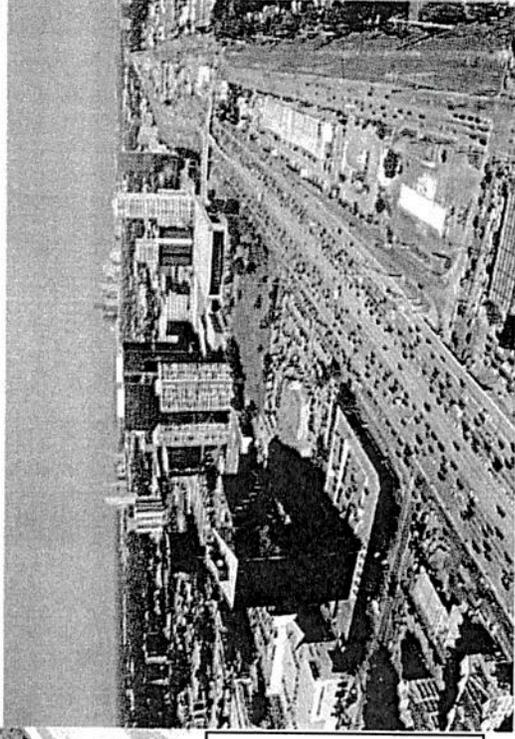
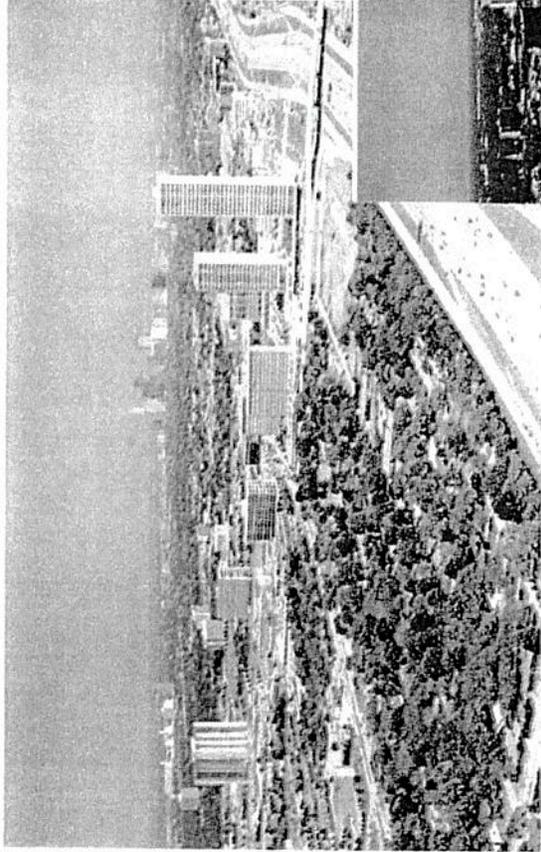


Airport Noise

'Reactive Regulation'



II. Planificación Urbana en Houston



3. Normativa privada "deed restriction":

normativa urbana propuesta por el sector privado (propietarios o desarrolladores)

'Private Planning'



II. Planificación Urbana en Houston

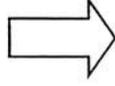
Concepto opportunity urbanisim en lugar de new urbanisim y smarth growth

Smart Growth:
Regulación fuertemente inspirada en límites urbanos y zonificación. Impulsan el “comprehensive plan” y el “transit oriented development”.

New Urbanisim:
Andrés Duany and Elizabet Plater-Zyber
Regulación orientada a lograr un “perfecto diseño urbano”

Super Star Cities:

New York
Boston
Miami
San Francisco
Seattle
Portland



Ciudades exitosas que han logrado atraer a la “clase creativa”: educada, con actitud cultural y sofisticada.



II. Planificación Urbana en Houston

Concepto opportunity urbanism en lugar de new urbanism y smarth growth

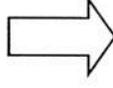
Opportunity Urbanism:

Principios:

- Apertura a los de afuera
- Economía empresarial altamente diversa
- Clima amigable a los negocios
- Compromiso de desarrollo continuo de infraestructura (especialmente movilidad)
- Actitud positiva hacia el crecimiento

Opportunity Cities:

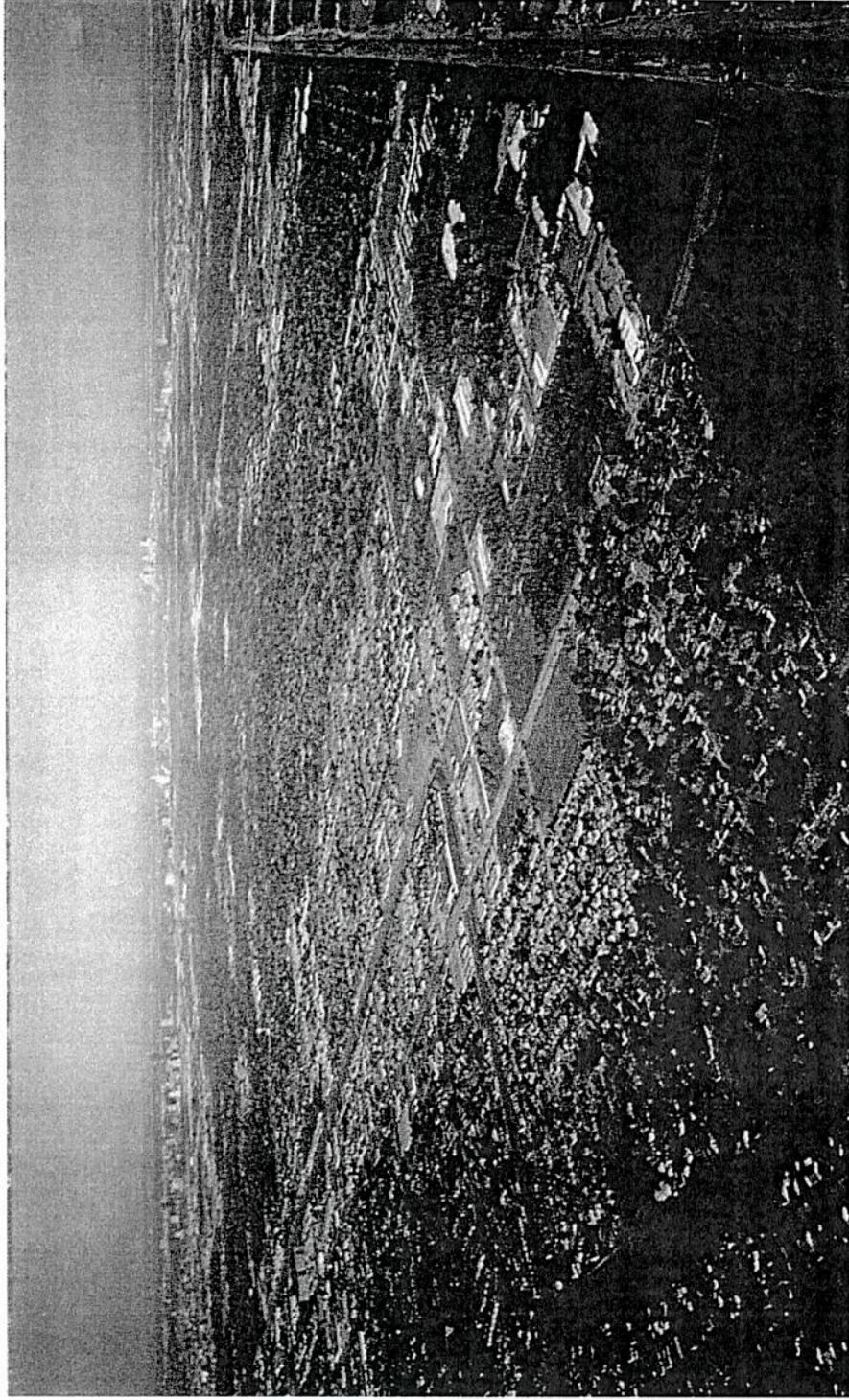
Phoenix
Dallas
Charlotte
Houston



Estas ciudades han tenido la capacidad de atraer no solo a la clase creativa, sino que a la clase media común y corriente.



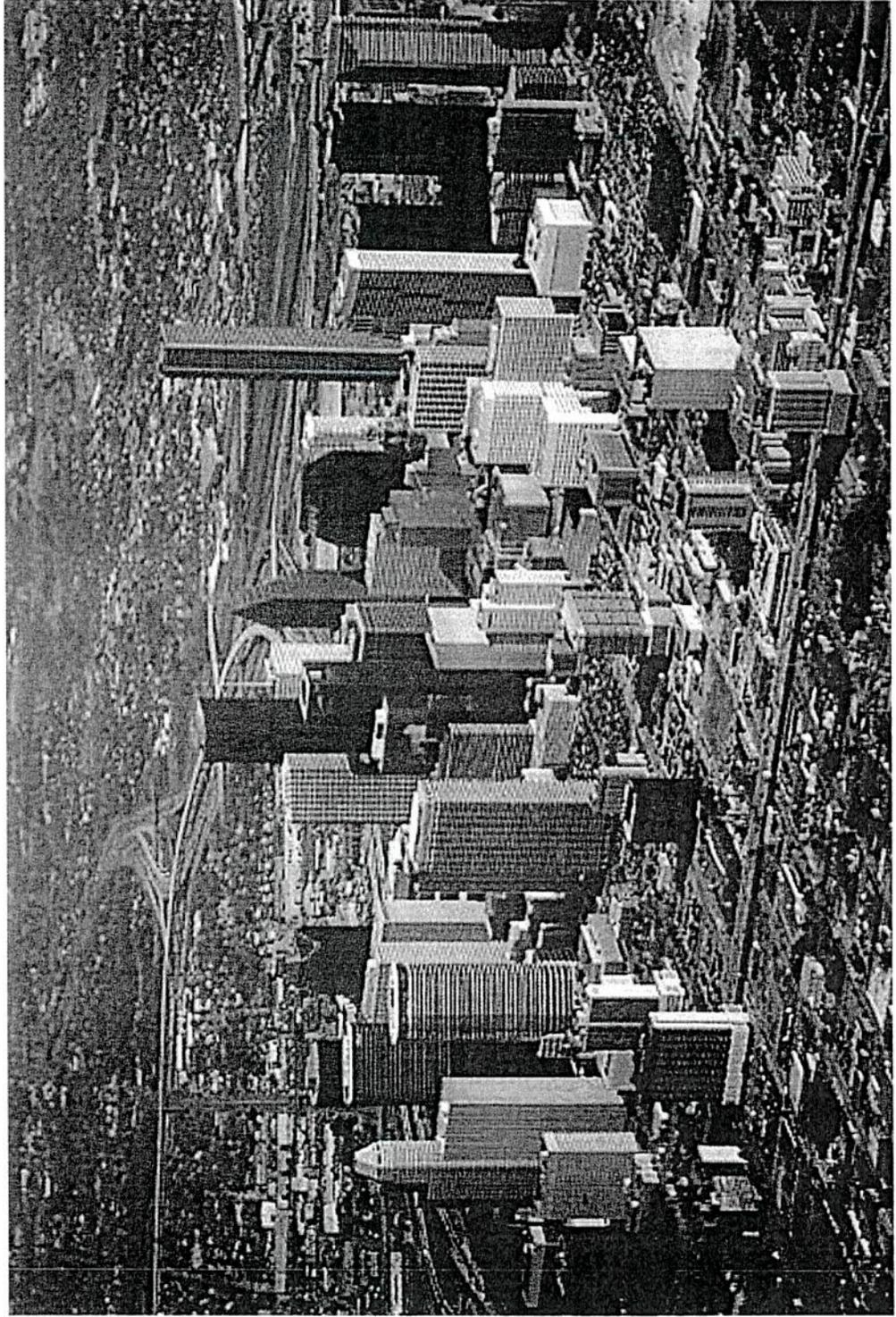
III. Resultados_gran extensión urbana



- Superficie: 3.354,72 km² (2000)
- Densidad: 1.139,4 hab/km² (2000)

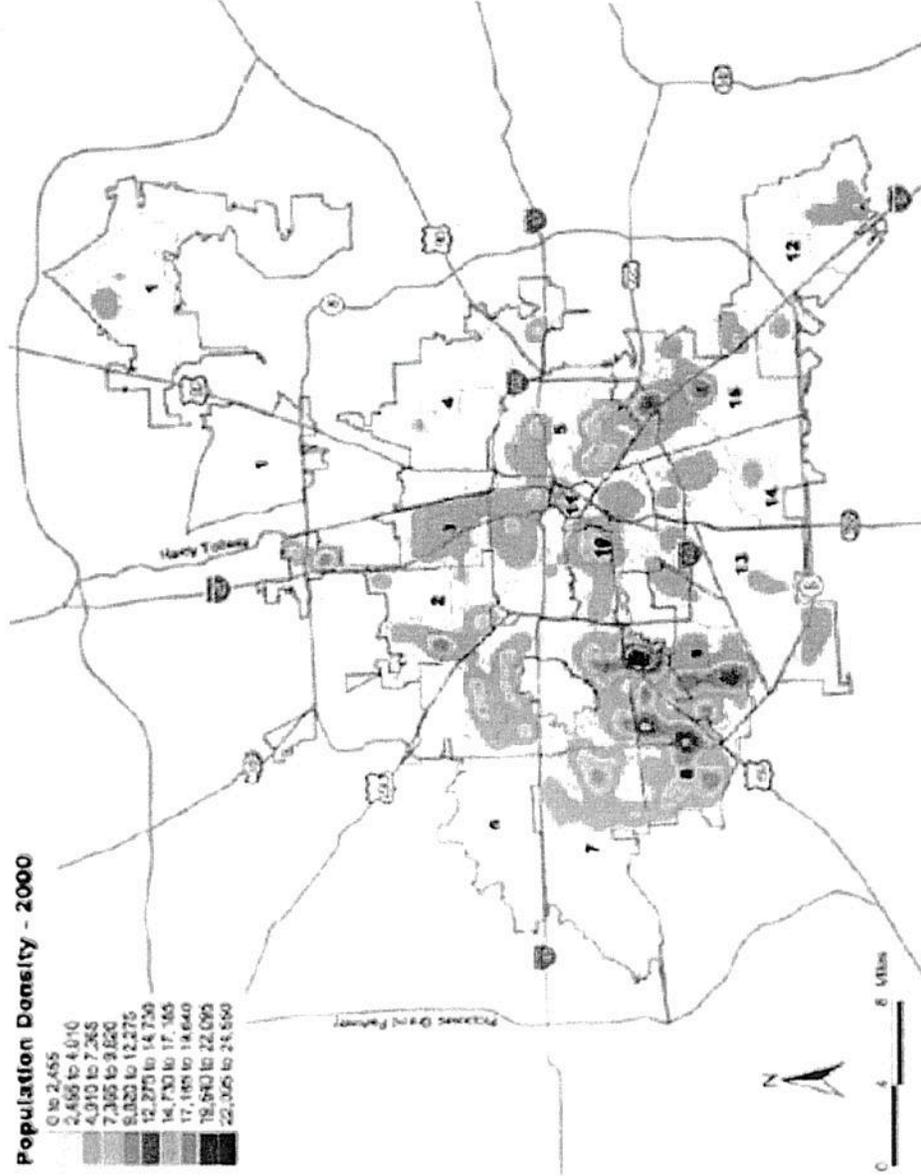


III. Resultados_densidad donde es requerida





III. Resultados_densidad donde es requerida



- Población metropolitana:
3.822.509 habitantes (2000)
- 4ta ciudad de EEUU en
población
- Superficie: 3.354,72 km²
- Densidad: 1.139,4 hab/km²



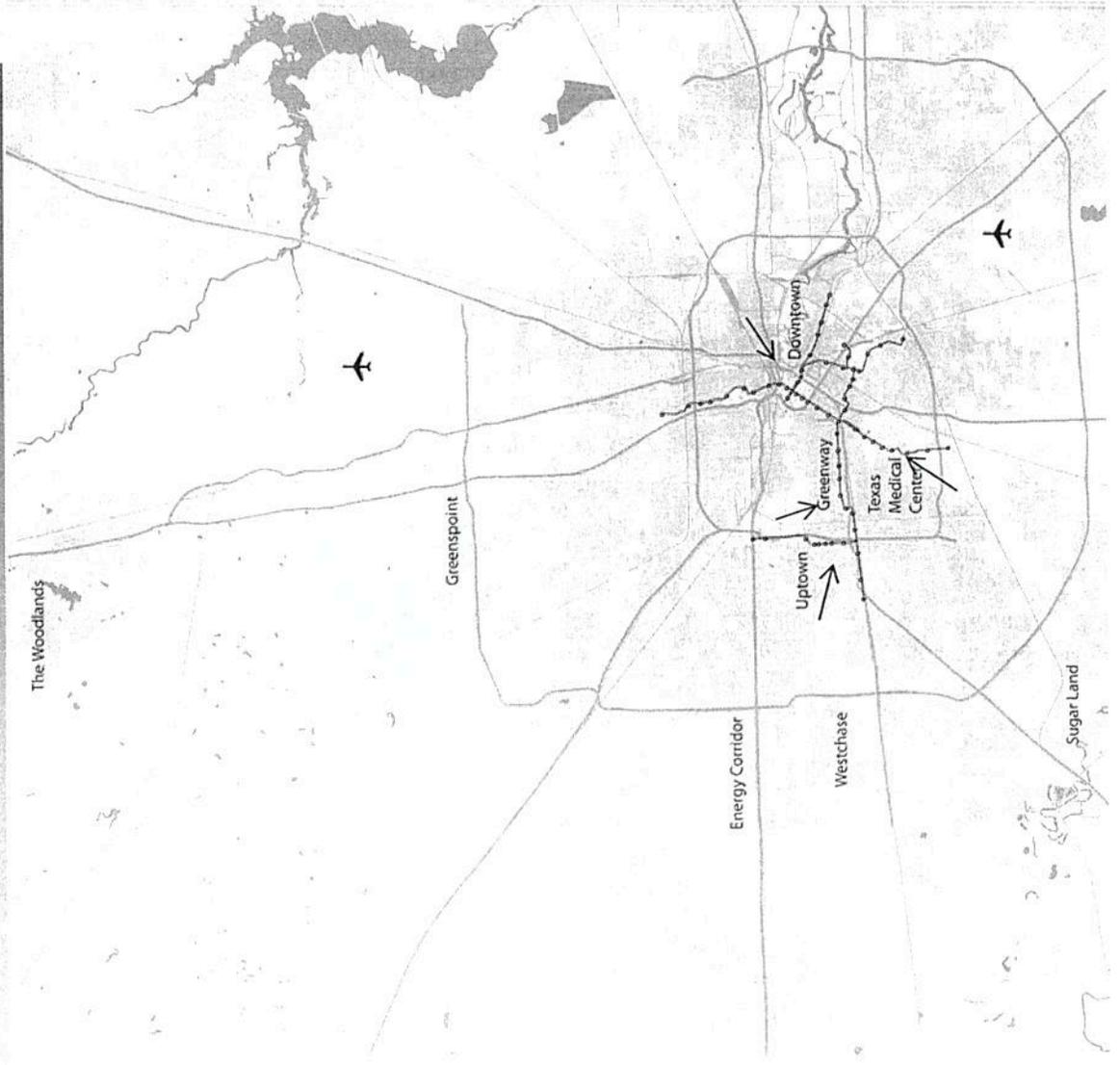
III. Resultados_densidad donde es requerida

4 grandes centros:

- Downtown : 150,000 empleados
- Uptown : 80,000 empleados
- Texas Medical Center: 75,000 empleados + 33,000 estudiantes
- Greenway Plaza: 65,000 empleados

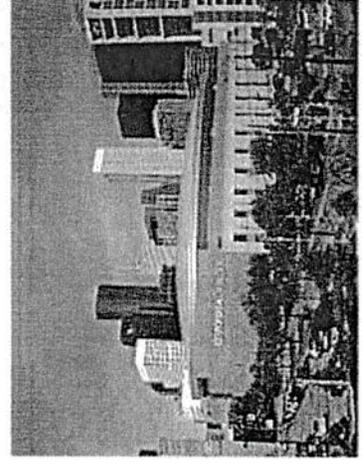
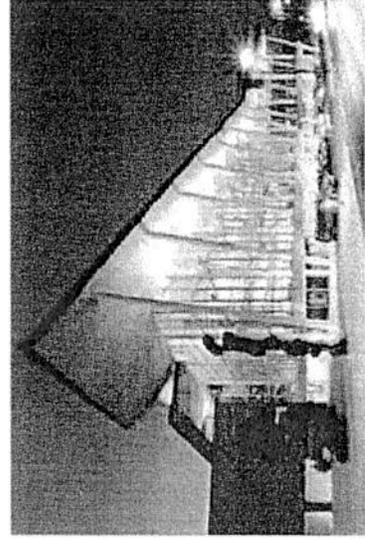
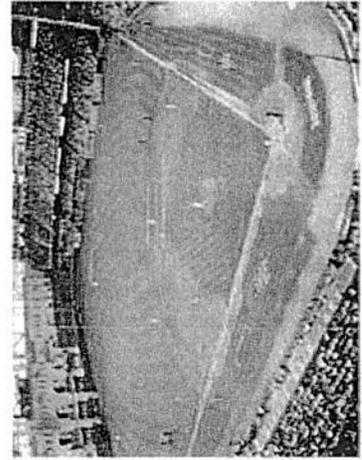
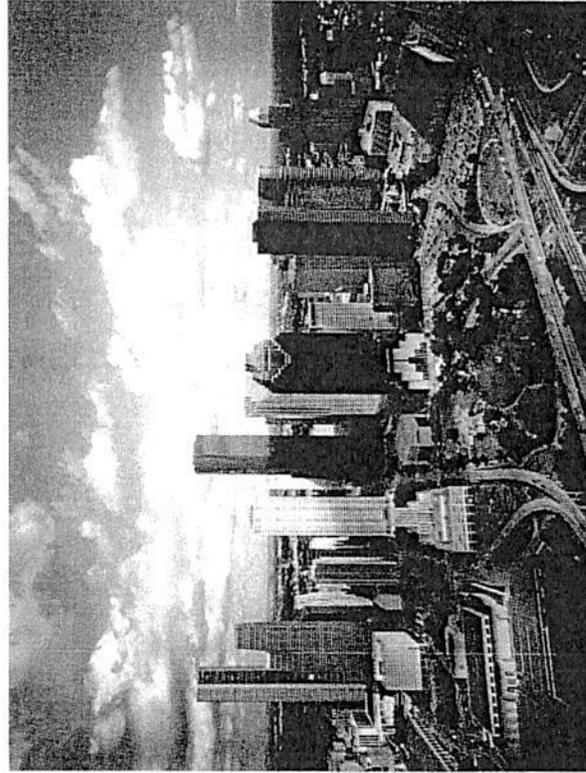
Además, afuera de Bellway 8 loop: :

- Westchase: 71,000 empleados
- The Energy Corridor: 73,000 empleados
- Greenspoint: 63,000 empleados
- The Woodlands: 44,000 empleados
- Clear Lake (NASA)
- Sugar Land





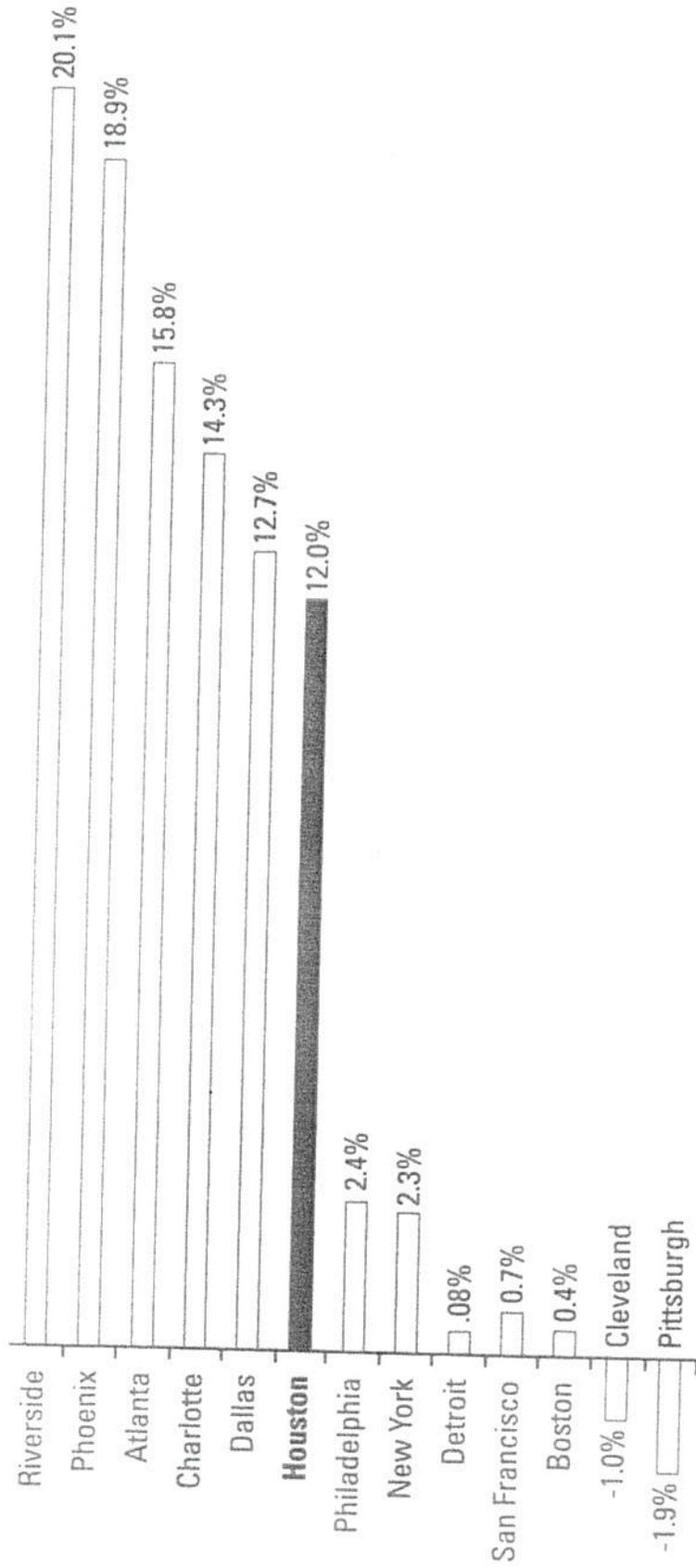
III. Resultados_diversidad de barrios





III. Resultados_en números

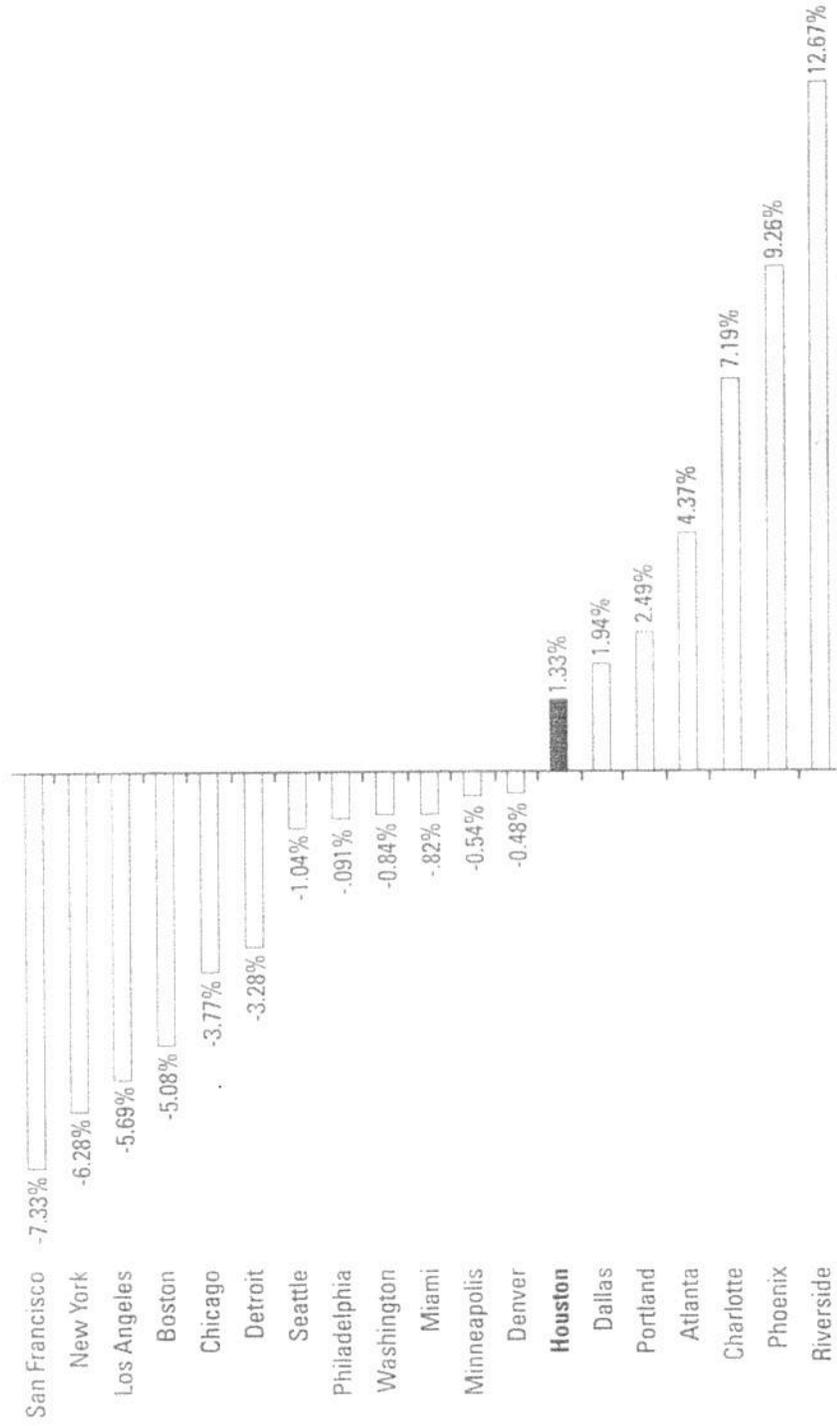
Tabla n°1. Cambio en población (2000-2005)
Metro Áreas Seleccionadas





III. Resultados_en números

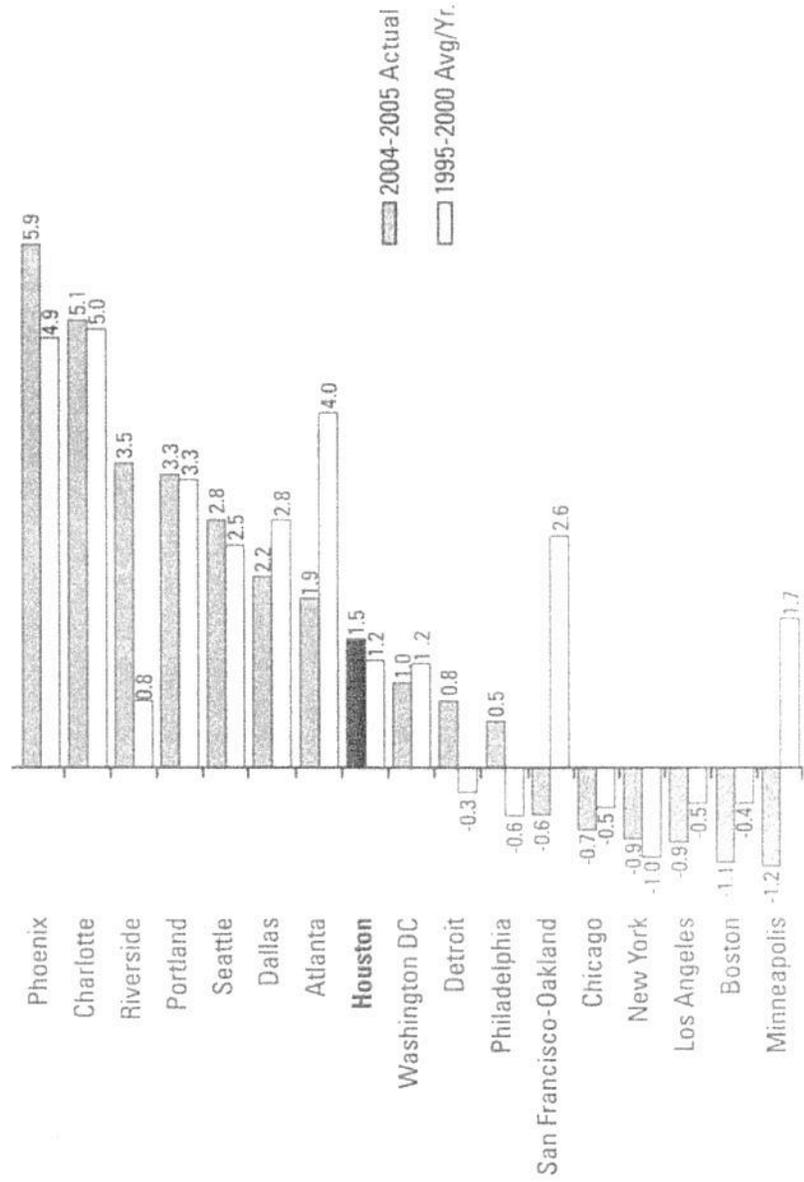
Tabla n°2. Migración neta doméstica (2000-2005)
Metro Áreas Seleccionadas





III. Resultados_en números

Tabla n°3. Migración neta de la clase educada (doméstica)
Cada 1000 habitantes en Metro Áreas Seleccionadas





III. Resultados_en números

Tabla n°4. Crecimiento (%) del n° de hogares según ingreso (1989-1999)

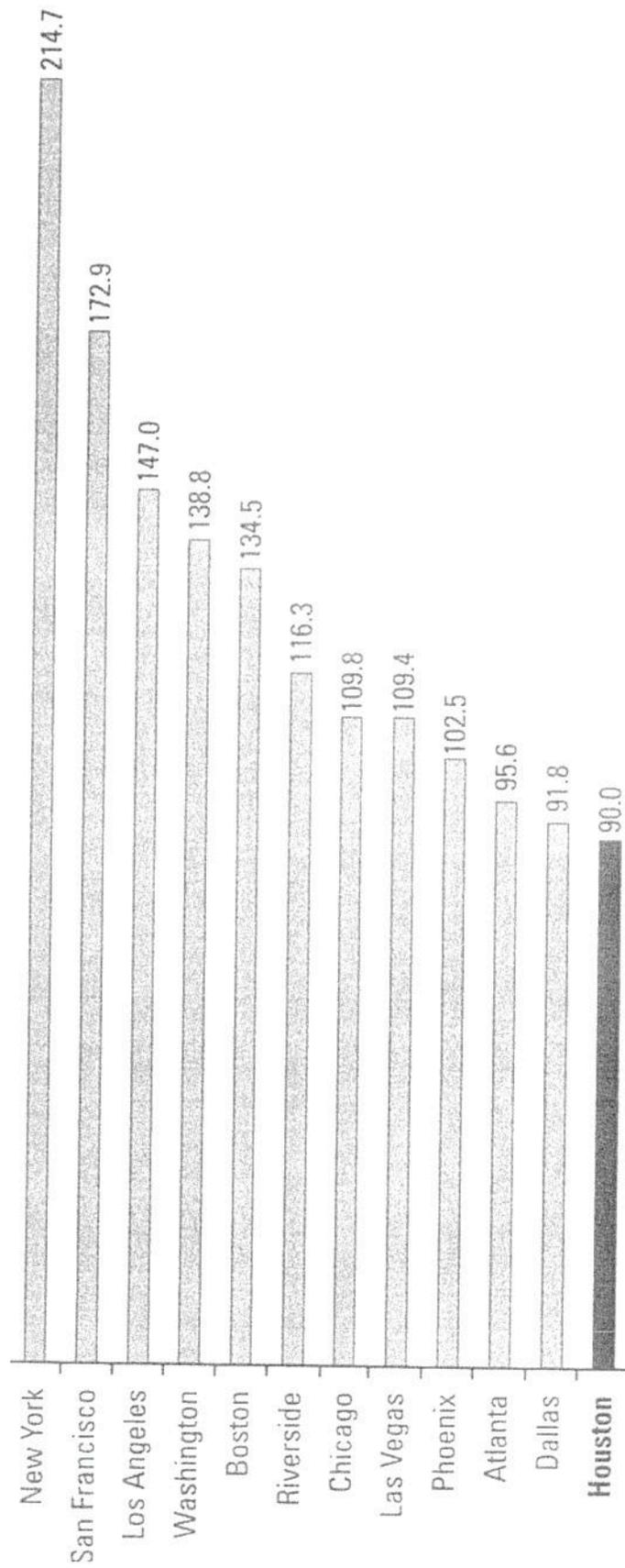
	LOW INCOME <\$18K	LOW MID \$18-34K	MIDDLE INCOME \$34-50K	UPPER, MIDDLE INCOME \$50-81K	UPPER INCOME >\$81K
Phoenix	18.7%	29.4%	26.1%	27.9%	65.2%
Dallas-Fort Worth	10.2	20.4	12.3	14.2	39.6
Houston	7.5	20.3	12.3	13.6	34.2
San Diego	15.9	12.8	1.7	2.5	23.2
Portland	-2.8	9.0	13.0	35.8	77.6
Denver-Aurora	-8.9	10.6	13.7	19.5	55.7
Riverside	30.4	25.5	1.5	-10.2	5.4
Miami	1.1	2.0	-1.2	1.2	26.8
Seattle	-7.5	-1.5	1.4	10.6	57.4
Atlanta	-6.6	5.5	-0.3	13.8	47.4
Chicago	-6.0	0.0	-0.5	2.1	38.8
New York	12.7	12.9	-0.4	-1.9	9.8
Boston	4.9	6.7	-1.8	-2.0	19.0
Minneapolis	-14.9	0.5	-1.2	1.9	40.2
Philadelphia	5.0	5.1	-7.8	-15.3	0.6
San Francisco	-2.9	-8.5	-8.6	0.3	47.7
Los Angeles	22.8	16.8	-1.6	-8.8	-4.2
Washington	11.2	-1.3	-10.7	-8.7	5.8
Detroit	-27.0	6.7	-5.5	-8.0	19.7

Source: The Brookings
Income brackets source: quin.



III. Resultados en números

Tabla n°5. Índice de costo de vida en Metro Áreas Seleccionadas
Promedio US=100

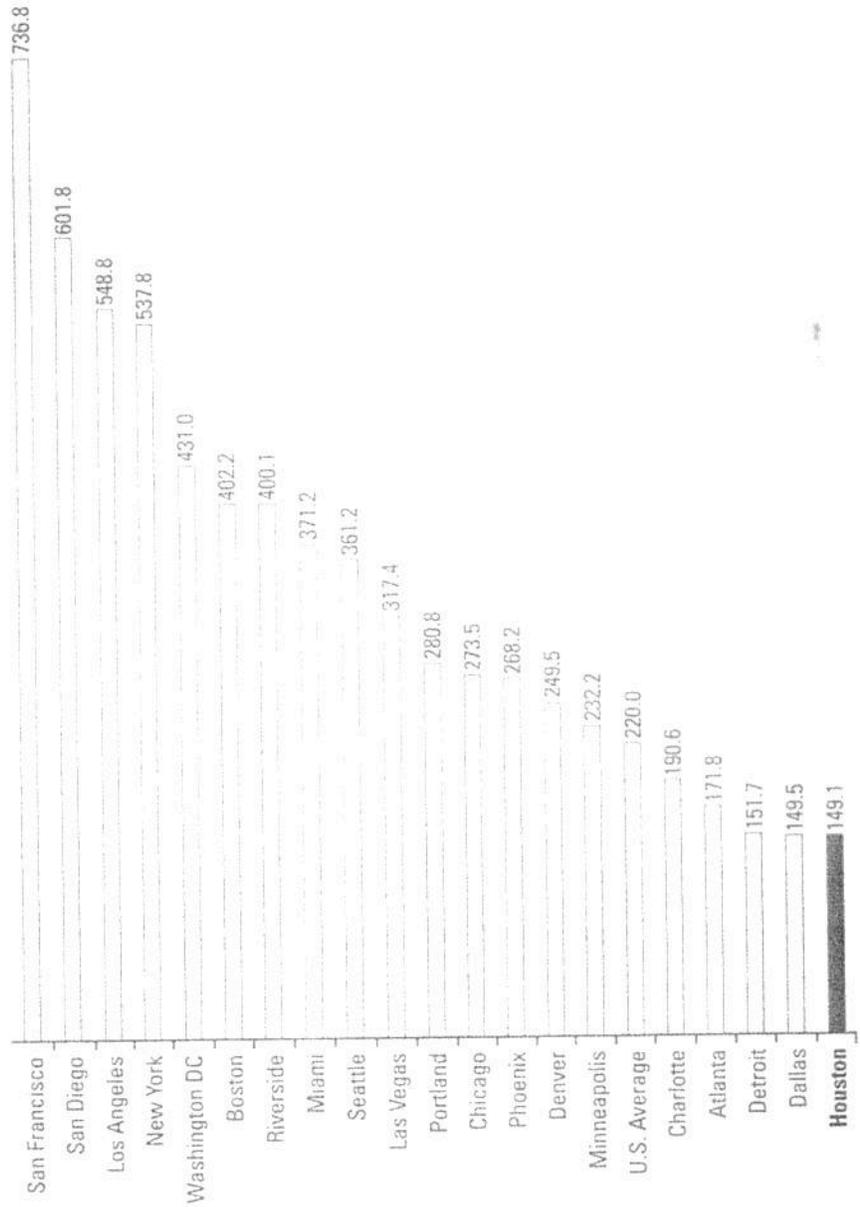


Sources: Council for Community and Economic Research,
ACCRA Cost of Living Index, 4th Quarter, 2006



III. Resultados_en números

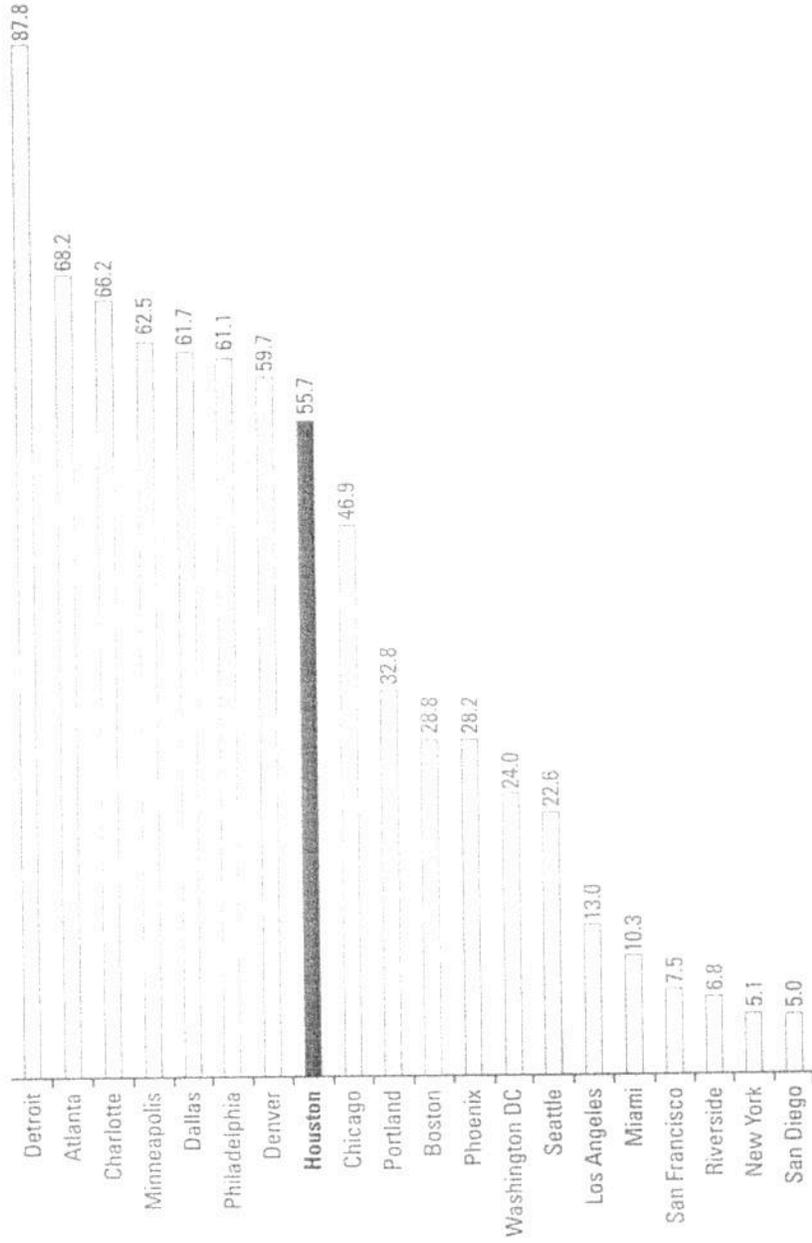
Tabla n°6. Precio promedio de una vivienda unifamiliar existente
2006, Metro Áreas Seleccionadas





III. Resultados_en números

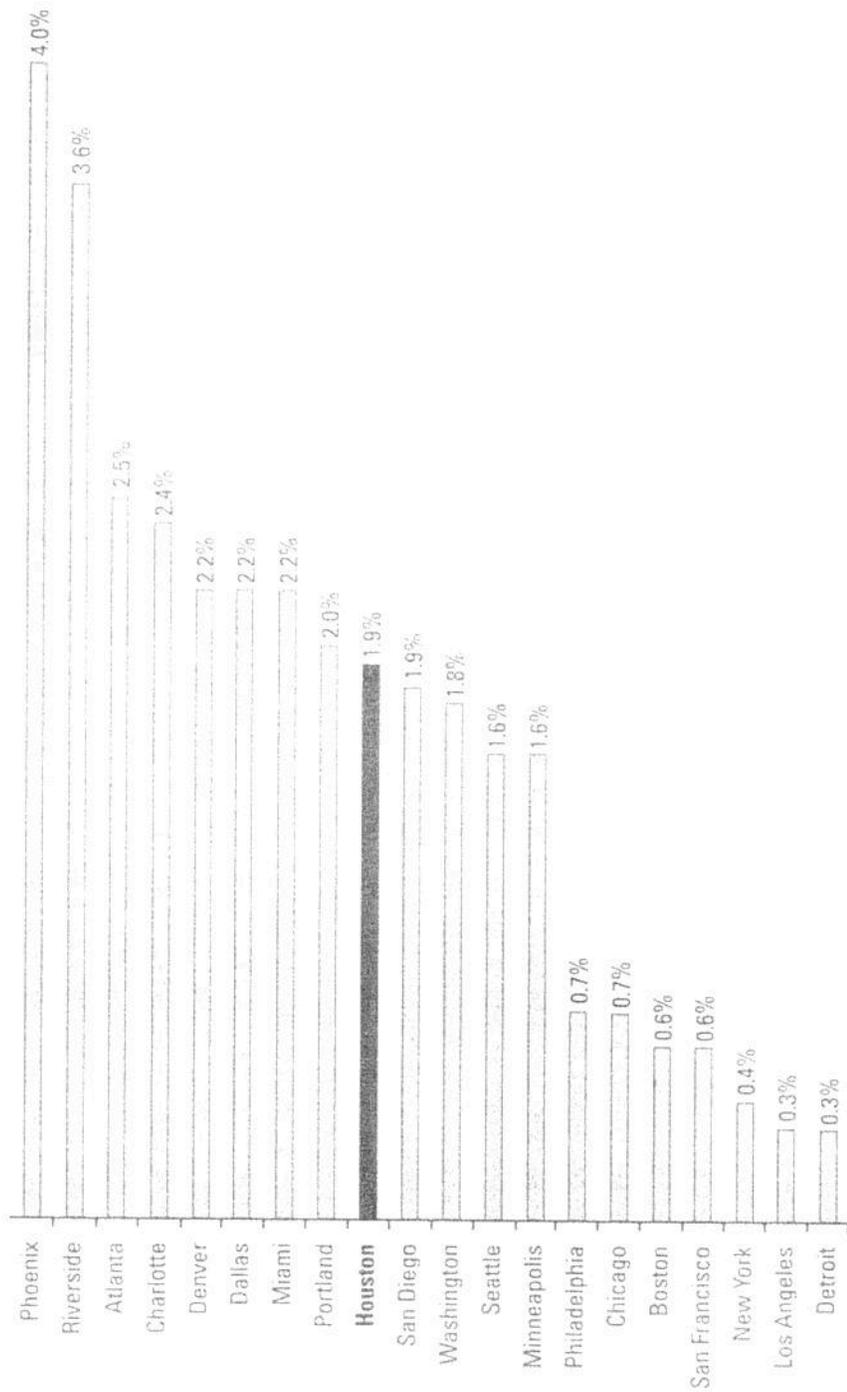
Tabla n°7. Housing Opportunity Index. Porcentaje de hogares que pueden acceder a una vivienda con el ingreso medio de cada Metro Área





III. Resultados_en números

Tabla n°8. Crecimiento anual del empleo no agrícola (1990-2006)
Metro Áreas Seleccionadas



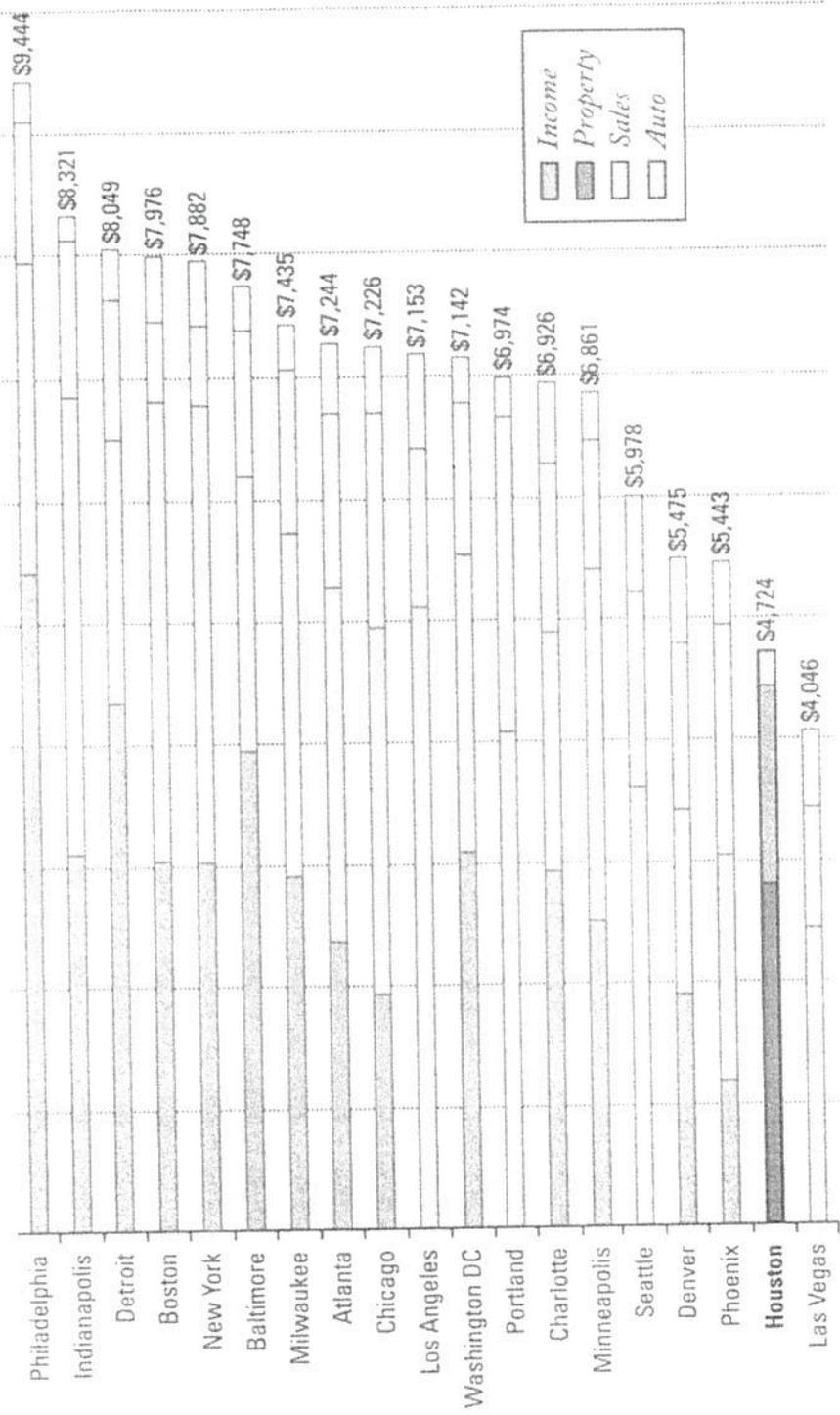


III. Resultados_en números

La formula de Houston:

Impuestos bajos y mínima regulación = crecimiento económico y reducción de pobreza

Tabla n°9. Impuesto a la familia 2005 (3p con ingreso anual de US\$75.000)





IV. Posibilidades de aplicación en Chile

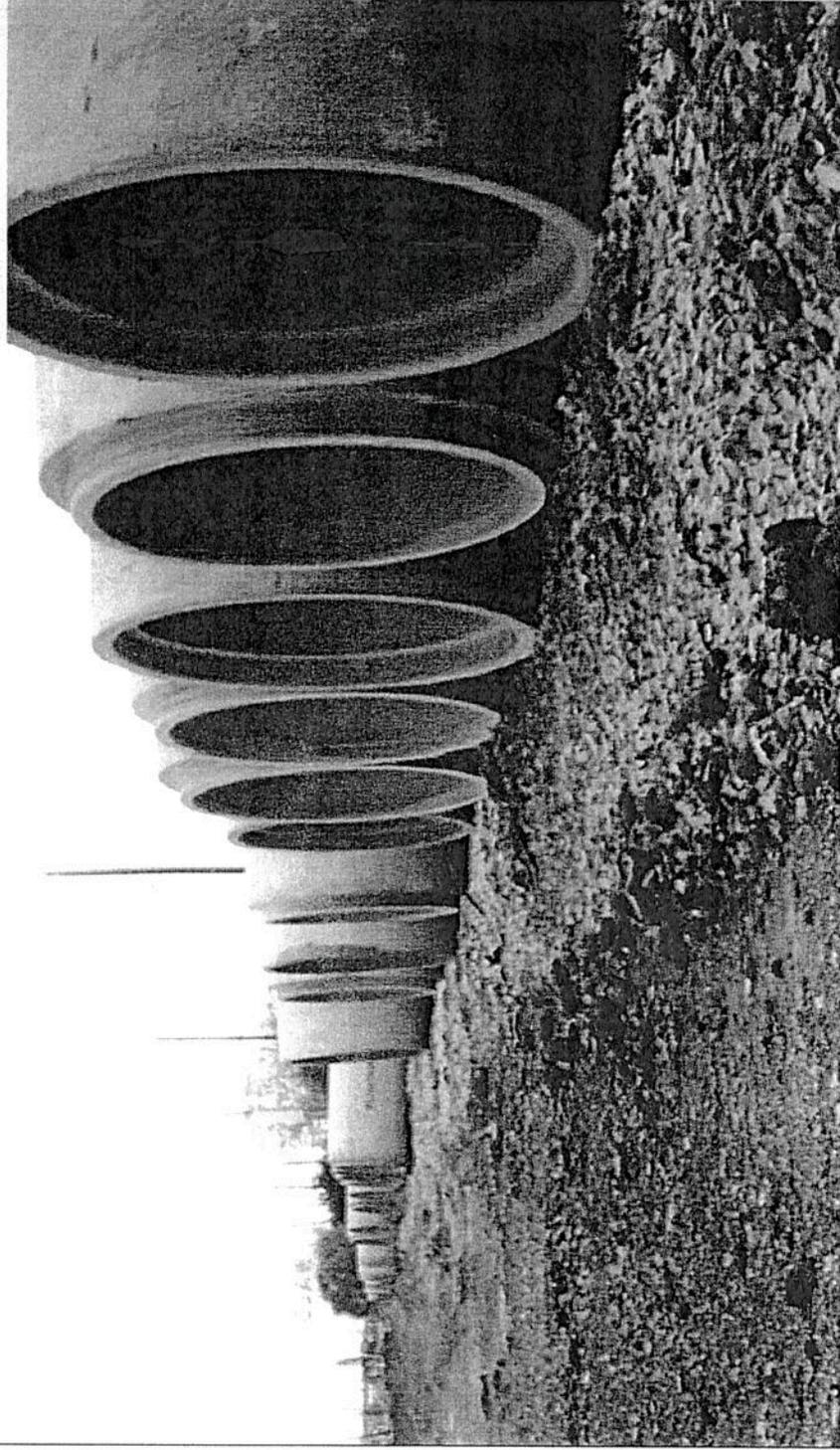
- Concepto de la planificación por condiciones. Todavía en los inicios.
- Plantear la eliminación del límite urbano y de los PRC?

Al menos sembrar la duda que las externalidades solo se pueden resolver a través de regulación pública.

- Algunos principios:
 1. Crecimiento es bueno
 2. La gente quiere espacio
 3. Densidad es atractiva solo para algunas personas
 4. Limitadas estrategias de oponerse al auto



IV. Posibilidades de aplicación en Chile



'Pay as You Go'
Sistema de Impact Fees





TAX INCREMENT ZONE

Una herramienta para la renovación urbana

Expositor:

Octavio Pérez A.

Arquitecto, Consejero Nacional CChC

Gerencia de Estudios

Cámara Chilena de la Construcción

16 Junio 2009

Cámara Chilena de la Construcción



TAX INCREMENT ZONES

TAX INCREMENT ZONES

- Mecanismo de renovación urbana en zonas deterioradas utilizado en varias ciudades de EEUU.
- Objetivo:
 - reactivar áreas o barrios en deterioro u obsolescencia
 - desarrollar sitios eriazos en las áreas marginales
 - abordar la declinación de los centros de actividad
- Mediante la inyección de recursos a través de inversiones que generen un quiebre en la tendencia negativa de deterioro.



TAX INCREMENT ZONES

TAX INCREMENT ZONES

No son → Un impuesto a la plusvalía ni otro tipo de impuesto adicional

Si son → Un mecanismo de uso de los impuestos existentes (el impuesto territorial o contribución) para financiar infraestructura urbana.



TAX INCREMENT ZONES

Mecanismo Financiero

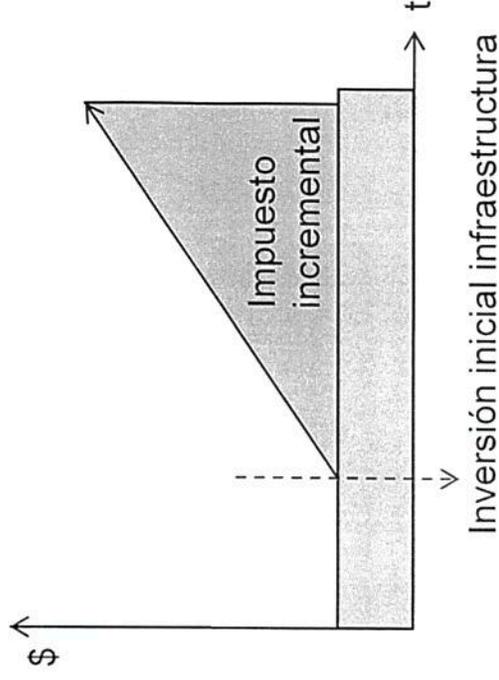
- En un área deteriorada de la ciudad, el gobierno local realiza inversiones en infraestructura para detonar el proceso de reconversión del barrio y atraer nueva demanda.
- Las inversiones se realizan generalmente en temas de vialidad, seguridad, áreas verdes, estacionamientos, etc.
- Además, se adecúan las normas urbanas para potenciar el desarrollo (en los estados en que se utilizan planes reguladores).



TAX INCREMENT ZONES

Mecanismo Financiero

- Dichas inversiones en infraestructura son pagadas con el aumento de la recaudación fiscal por concepto de impuesto territorial, dado que el incremento de los bienes públicos produce:
 - aumento del avalúo fiscal de las propiedades aledañas, y
 - aumento de la demanda por densificación del sector
- Todo esto conduce a un aumento de la recaudación por contribuciones

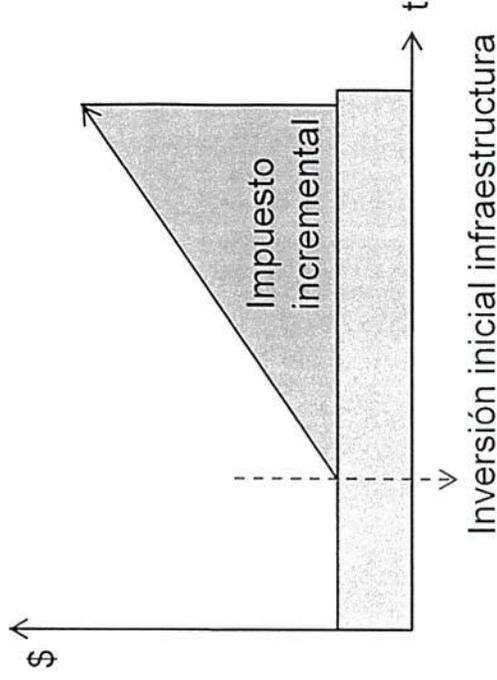




TAX INCREMENT ZONES

Mecanismo Financiero

- Además, permite reinvertir el diferencial positivo del impuesto a la propiedad en la misma zona de recaudación: con el aumento de la recaudación fiscal, el gobierno local va pagando las cuotas del crédito de la primera inversión y reinvertiendo los excedentes en la misma zona.





TAX INCREMENT ZONES

Mecanismo de Administración

Los gobiernos locales generalmente crean organismos público - privados de administración de los fondos y obras, con participación de vecinos de la zona.

De este modo, los mismos habitantes del sector pueden administrar en qué se reinvierten los fondos extraídos del incremento de la recaudación tributaria.

Ejemplos:

San Diego → CCDC (Centre City Development Corporation)

Houston → Midtown



TAX INCREMENT ZONES

Plazos

Las Tax Increment Zones tienen un plazo de 45 años:

30 primeros años → los gobiernos locales pueden contraer nuevas deudas

últimos 15 años → los gobiernos locales deben dedicarse a pagarlas, por lo que pueden seguir realizando obras, pero sin endeudarse.

Luego de acabado el periodo de 45 años, los impuestos territoriales de la zona vuelven a las arcas de toda la ciudad.



TAX INCREMENT ZONE EN SAN DIEGO

SAN DIEGO → California Redevelopment Law

- Ley creada en 1945 en el Estado de California.
- Supervisada por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California (HCD).
- Desde su promulgación se han creado más de 400 Agencias Comunitarias de Renovación Urbana en todo el Estado. Un ejemplo es la Centre City Development Corporation.
- Permite el desarrollo de un sector urbano como una integridad



TAX INCREMENT ZONE EN SAN DIEGO

SAN DIEGO → California Redevelopment Law

- Define el deterioro urbano como las condiciones que crean una carga física y económica a la comunidad que no es esperable revertir o atenuar con medidas públicas o privadas tradicionales.
- Las condiciones que generan deterioro urbano son:
 - Edificios inseguros, falta de estacionamientos, usos de suelo ineficientes o incompatibles
 - Desechos peligrosos
 - Vacancia anormalmente alta
 - Exceso de bares, botillerías o negocios de adultos
 - Seguridad pública y cuestiones relacionadas con la delincuencia
 - Falta de comercio barrial
 - Malas condiciones de infraestructura pública
 - Migración de los negocios migración a otras áreas



TAX INCREMENT ZONE EN SAN DIEGO

SAN DIEGO → California Redevelopment Law

Administración de las Zonas de Renovación:

- Las áreas las establece el Concejo Municipal a petición pública o privada.
- El directorio de la Agencia de Renovación lo conforma el Concejo Municipal de la ciudad de San Diego, donde el Alcalde es el Director Ejecutivo.
- El Estado supervisa a través de reportes/auditorías anuales del Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California.



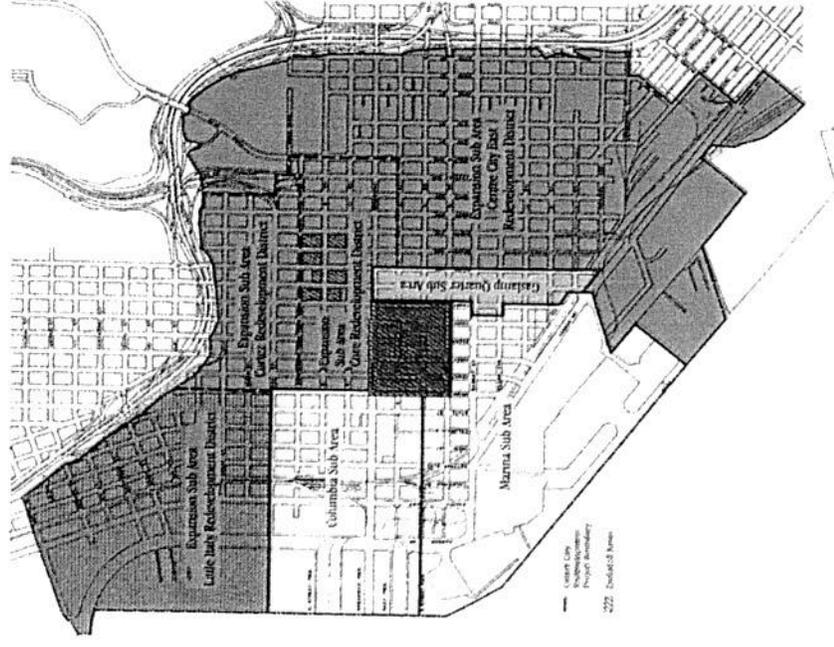
TAX INCREMENT ZONE EN SAN DIEGO

San Diego → CCDC (Centre City Development Corporation)

En 1975 se define una zona del centro de la ciudad (zona en rojo) que luego, tras el éxito obtenido, se amplía al resto de las zonas del centro de la ciudad.

Desde su creación:

- Ha habido US\$1.45 billones de inversión pública y US\$13 billones de inversión privada
- Se han creado 26.000 trabajos permanentes
- Los impuestos anuales del comercio, hotelería y propiedades han aumentado US\$178 millones.
- 17.447 unidades de vivienda
- 735.792 m2 de oficinas y comercio
- 9.095 nuevas piezas de hotel

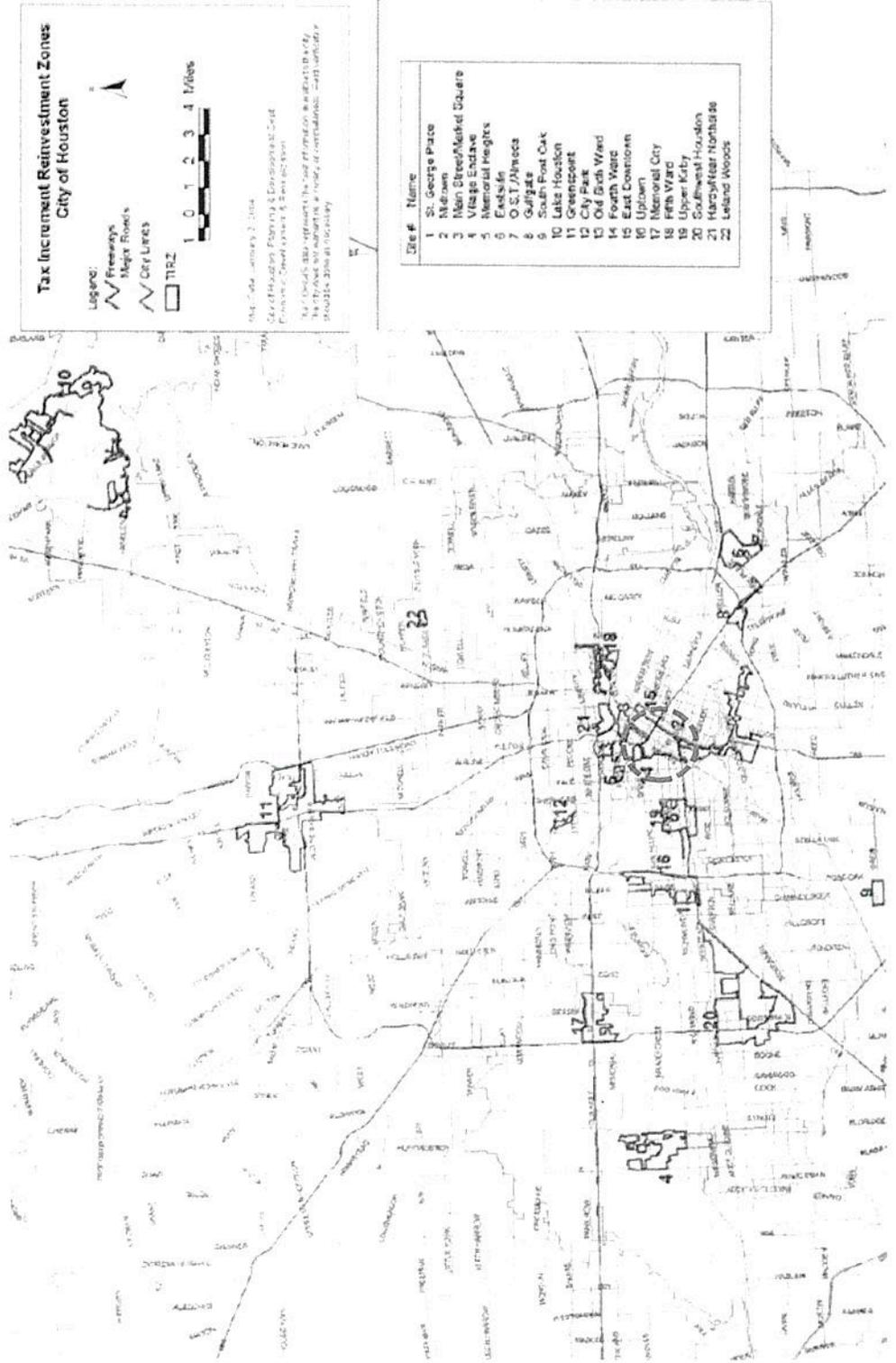




TAX INCREMENT ZONE EN HOUSTON

Houston

Tax Increment Reinvestment Zones en Houston

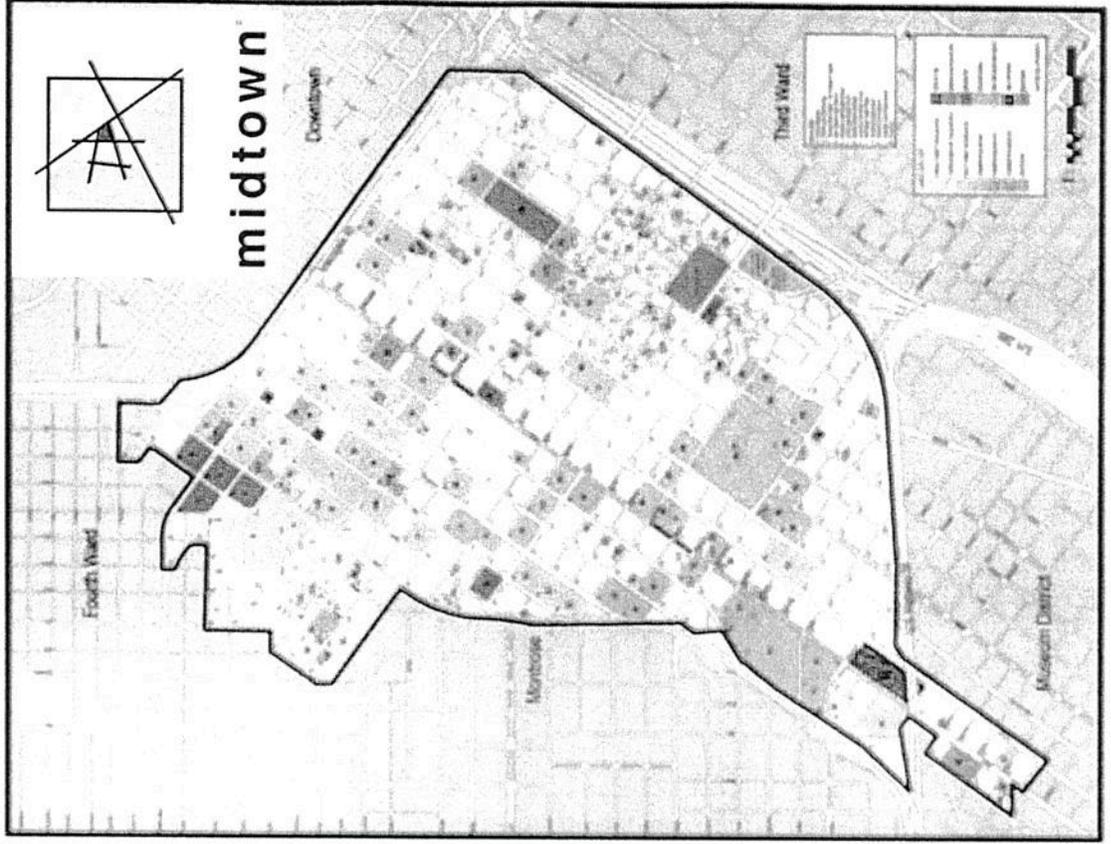




TAX INCREMENT ZONE EN HOUSTON

Houston → Midtown

- Sector contiguo al CBD que había caído en deterioro y despoblamiento.
Midtown nace en 1992 como una **Redevelopment Asociaton** compuesta por sectores públicos y privados del barrio, quienes le solicitan a la ciudad la creación de una **Tax Increment Reinvestment Zone** en **1996**, la rige la Midtown Redevelopment Authority y durante este periodo:
 - La población ha aumentado de 450 a 9.500 habitantes
 - El valor de las propiedades a aumentado desde US\$ 156 millones a US\$ 768 millones
 - 2.500 nuevos departamentos
 - 700 nuevas casas
 - 37.161 m2 de espacio comercial, etc.





¿QUÉ TENEMOS EN CHILE PARA LA RENOVACIÓN DE ZONAS DETERIORADAS?

Subsidio de Renovación Urbana

- Subsidio a la demanda consistente en un monto fijo de 200 UF para viviendas hasta de 2.000 UF que se aplica en zonas preestablecidas por el Plano Regulador Comunal, pero que no está asociado a obras de infraestructura en el área.
- No ha tenido todo el impacto esperado, ya que presenta limitaciones, como la falta de un primer impulso detonador del quiebre de tendencia que logre atraer demanda.
- En las partes en que ha tenido mayor éxito ha sido donde previamente han existido dinámicas de demanda ya instaladas (comuna de Santiago).



¿QUÉ TENEMOS EN CHILE?

Subsidio de Renovación Urbana

Año	Nº Subsidios de Renovación Urbana RM	Nº Total Subsidios RM	Año % SRU RM / TOTAL
1991-2005	19.398	365.476	5,31

Fuente: Evaluación de impacto del Subsidio de Renovación Urbana en el Área Metropolitana del Gran Santiago 1991-2006
MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO



CONCLUSIONES

- A diferencia de nuestro sistema tributario, donde no se permiten los impuestos específicos, este mecanismo asocia beneficios directos a los impuestos, permitiendo constatar en obras determinadas el destino de las recaudaciones.
- Los mecanismos expuestos permiten abordar de modo integral y completo ciertas áreas en deterioro a partir de un ptmo inicial, y reinvertir las utilidades generadas en el mismo sector por un periodo de tiempo significativo, lo que permite consolidar el desarrollo.
- Se crean organizaciones de administración eficientes, transparentes y de dedicación permanente que permiten que el sistema funcione incorporando a la comunidad local.



CONCLUSIONES

- Sin embargo, una reciente modificación a la Constitución de la República en materia de asociación municipal, que permite a las municipalidades constituir corporaciones de derecho privado sin fines de lucro cuyo objeto sea el fomento de obras de desarrollo comunal, podría significar un acercamiento a un marco que permita la utilización de mecanismos como los Tax Increment Zones.



Muchas gracias



Externalidades Urbanas: la Situación en Chile

Javier Hurtado C.
Gerente de Estudios
Cámara Chilena de la Construcción

Santiago, 16 Junio 2009



Contenidos

- I. Lo que ocurre hoy...
- II. Externalidades urbanas
- III. Mecanismos para controlar externalidades urbanas en Chile
- IV. Principales problemas de los mecanismos existentes

I. Lo que ocurre hoy...

815 13/10/2008 EL MERCURIO CLERMO C - STGO.-CHILE (ANC) Pagina 2 18.
Vivienda anuncia proyecto de ley para definir quién financiará las mitigaciones viales
 Colatazos ante fuerte impacto inmobiliario en zona de "Sanhattan" en sector oriente.



En sectores de Huechuraba y Colina:
Vecinos aledaños a autopista radial nororiental aún mantienen reclamos por daño ambiental

Acosan que tallan pantallas acústicas, que los muros "ecológicos" para sostener la vía son inseguros y que igual flora y fauna se ven afectadas

El Bío-Bío de Santiago, por el ruido ambiental, los vecinos reclaman que se construya un túnel. - Archivo Fotográfico de la Cámara Chilena de la Construcción

Plan Regulador Intercomunal:
Fijan zonas de extensión para el Gran Valparaíso

El área metropolitana de la V Región aumenta su superficie en 19.423 hectáreas

En abril se zanjó el proyecto Pu...
 Tras sucesivas postergaciones el concejo municipal votará sobre el por el grupo Mall Plaza para el no "Puerto Barot", en el borde de aplazamientos, han postergado e

Tras sucesivas postergaciones el concejo municipal votará sobre el por el grupo Mall Plaza para el no "Puerto Barot", en el borde de aplazamientos, han postergado e



concreto el plan, y destacó los be del borde costero, la generación un aporte para revitalizar la ciud

"La ciudad se entregó a la especulación inmobiliaria"

Girardi, junto a diversos representantes de organizaciones ciudadanas y ecologistas, acusó al Gobierno de "entregarse a la planificación de la ciudad a la especulación inmobiliaria", a propósito de la propuesta de la ministra de Vivienda, Patricia Poblete, de ampliar el suelo urbano de Santiago en casi 11 mil hectáreas.

A juicio de Girardi, la ministra de Vivienda y Urbanismo Patricia Poblete, "ha excluido a la ciudadanía de cualquier posibilidad de plantear un enfoque diferente al de los grupos inmobiliarios, únicos invitados a la redacción del proyecto legal que busca ampliar el suelo urbano de Santiago hacia el sur y poniente de la ciudad. Así da muestras de conductas "arbitrarias y de corrupción".



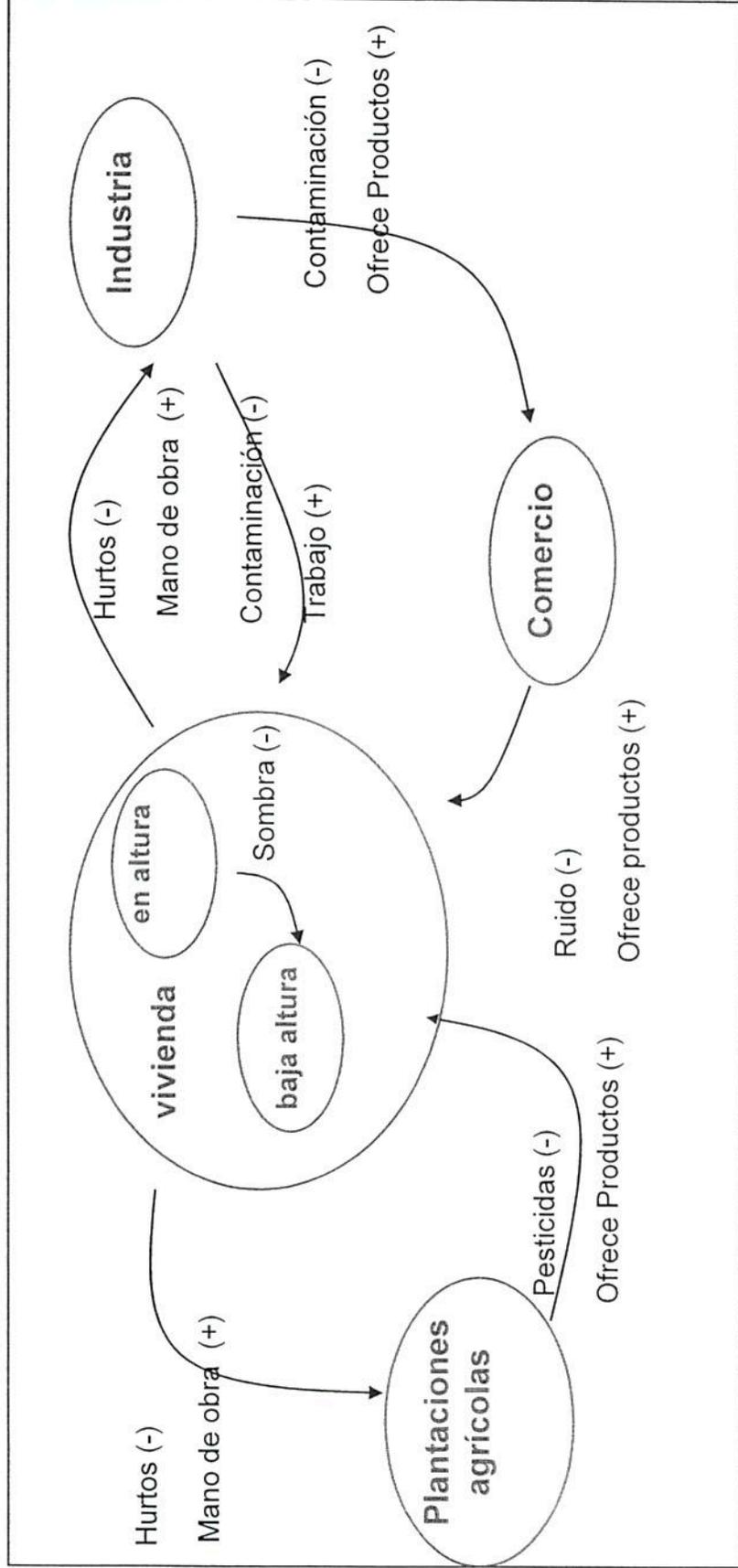
II. Externalidades Urbanas

- **Vivir en comunidad es complejo**
 - **La gran mayoría de las actividades humanas necesita territorio**
 - ↳ Vivienda, comercio, industria, plantaciones agrícolas, etc.
 - **Todas las actividades generan, por definición, externalidades positivas y negativas.**



II. Externalidades Urbanas

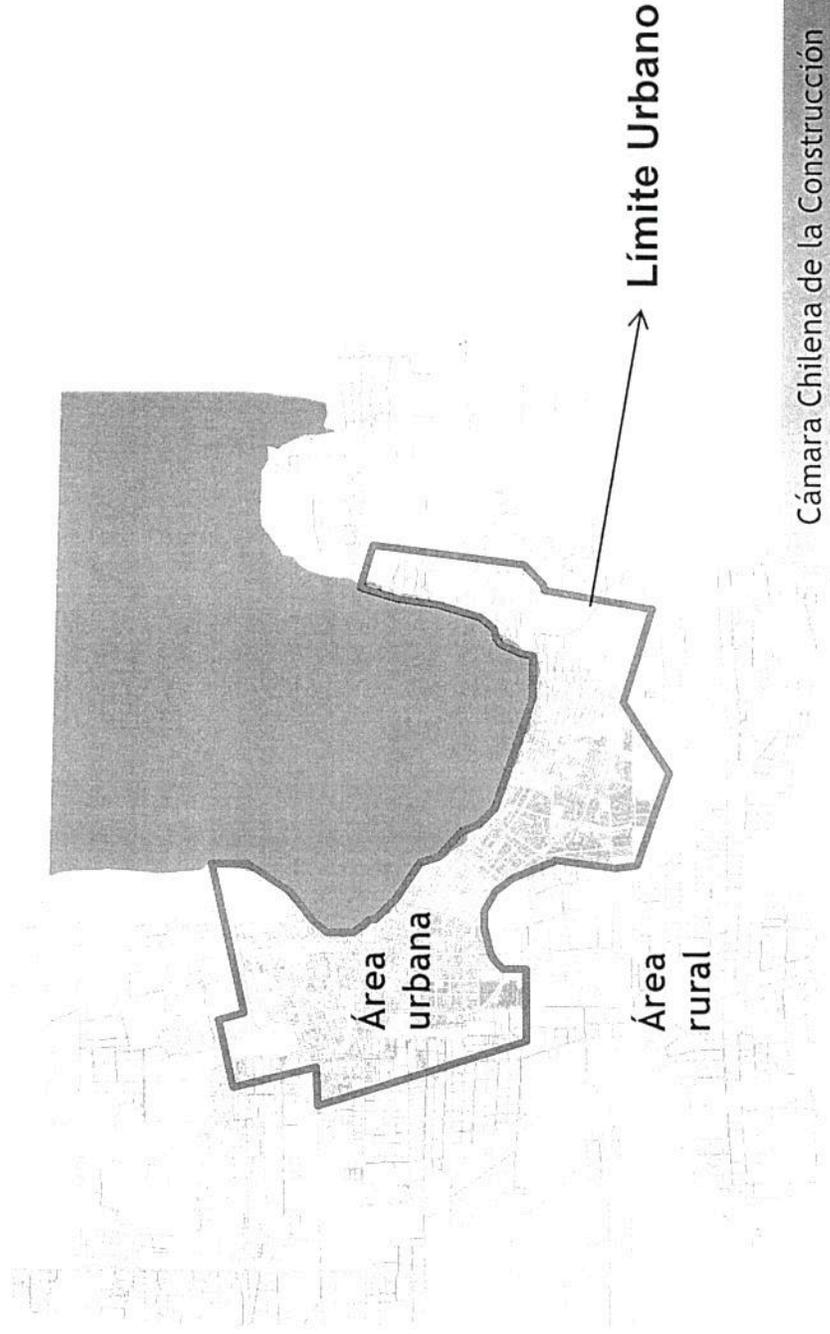
Ejemplo Externalidades Urbanas





III. Mecanismos para controlar externalidades urbanas en Chile

- Para controlar el problema de las externalidades en Chile se usa la planificación por zonificación (tratamiento diferenciado del territorio).





III. Mecanismos para controlar externalidades urbanas en Chile

- **Al interior del límite urbano se hace una zonificación a través del Plan Regulador Comunal**



III. Mecanismos para controlar externalidades urbanas en Chile

Plan regulador comunal

- Usos de suelo
- Condiciones de edificación

Ejemplo de un plan regulador:
Sector Bellavista, Providencia



Ejemplo de CONDICIONES EDIFICACION : Caso Barrio Bellavista

Area	Altura máxima	% ocup suelo	Coef Construct	Densidad Neta	Sup predial
E.A. m.2	13,50 m	en 1 y 2 piso = 70% 40% en pisos restantes	2,5	625 Hab/ha	800 m2 frente mínimo = 16 m ochavos de 4 m separación mínima al vecino = 4 m
E-Aa	según rasante	40% habilitación pasajes = 60% en 1, 2 y 3 pisos para los usos de oficinas y comercio en estos pisos. edificaciones con destino exclusivo de viviendas = 20% en 1 piso	Según rasantes ocupación del suelo		800 m2 frente mínimo = 16 m ochavos de 4 m separación mínima al vecino = 4 m
E.C.b. + A.m.	baja continua = 8,20 m. media aislada = 13,50 m.	hasta la altura de la placa continua = 60% sobre placa continua = 40%.	1,8	1.170 hab/ha	800 m2 frente mínimo = 16 mts ochavos = 4 mts. separación al vecino, sobre y tras la edificación continua = 4 mts
E.A. m.1	13,50 m.	40%	1,6	1.040 Hab/ha	500 m2 frente = 15 mts ochavos de 4 mts separación mín vecino de 4 mts 800 m2 frente mínimo = 16 m ochavos de 4 m separación mínima al vecino = 4 m
E.C.b. + A.a	continua = 8,20 m aslada = según rasante	40% habilitación pasajes = 60% en 1, 2 y 3 pisos para los usos de oficinas y comercio en estos pisos	rasantes ocupación del suelo.		



III. Mecanismos para controlar externalidades urbanas en Chile

Fuera del Límite urbano se aplica:

Otras Leyes:

- DFL 3516
- Artículo 55 LGUC

Plan Regulador Intercomunal:

- Límite de extensión urbana
- Vialidad intercomunal
- Densidades
- Condiciones de edificación fuera del LU

Ejemplo: PRMS de Santiago

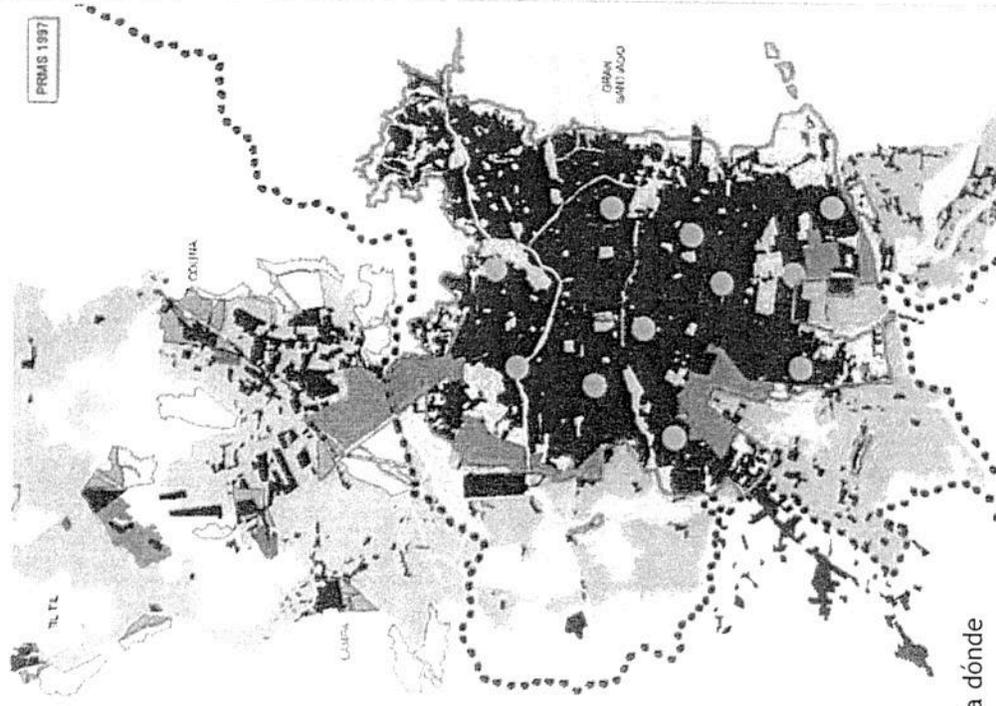
— Límite urbano



AUDP



ZODUC



Fuente: "Santiago, Donde estamos y hacia dónde vamos", Editor A. Galetovic.



IV. Principales problemas de los mecanismos existentes

- Es centralizada y con escasa participación ciudadana
- Discrecional
- Se aleja de las demandas y requerimientos de las personas
- Requiere de gran cantidad de información
- Normalmente falla en sus predicciones, ya que los hechos territoriales son impredecibles
- Es estática
- Variables territoriales son dinámicas, por lo que queda obsoleta rápidamente
- Presenta dificultades para adaptarse a los cambios



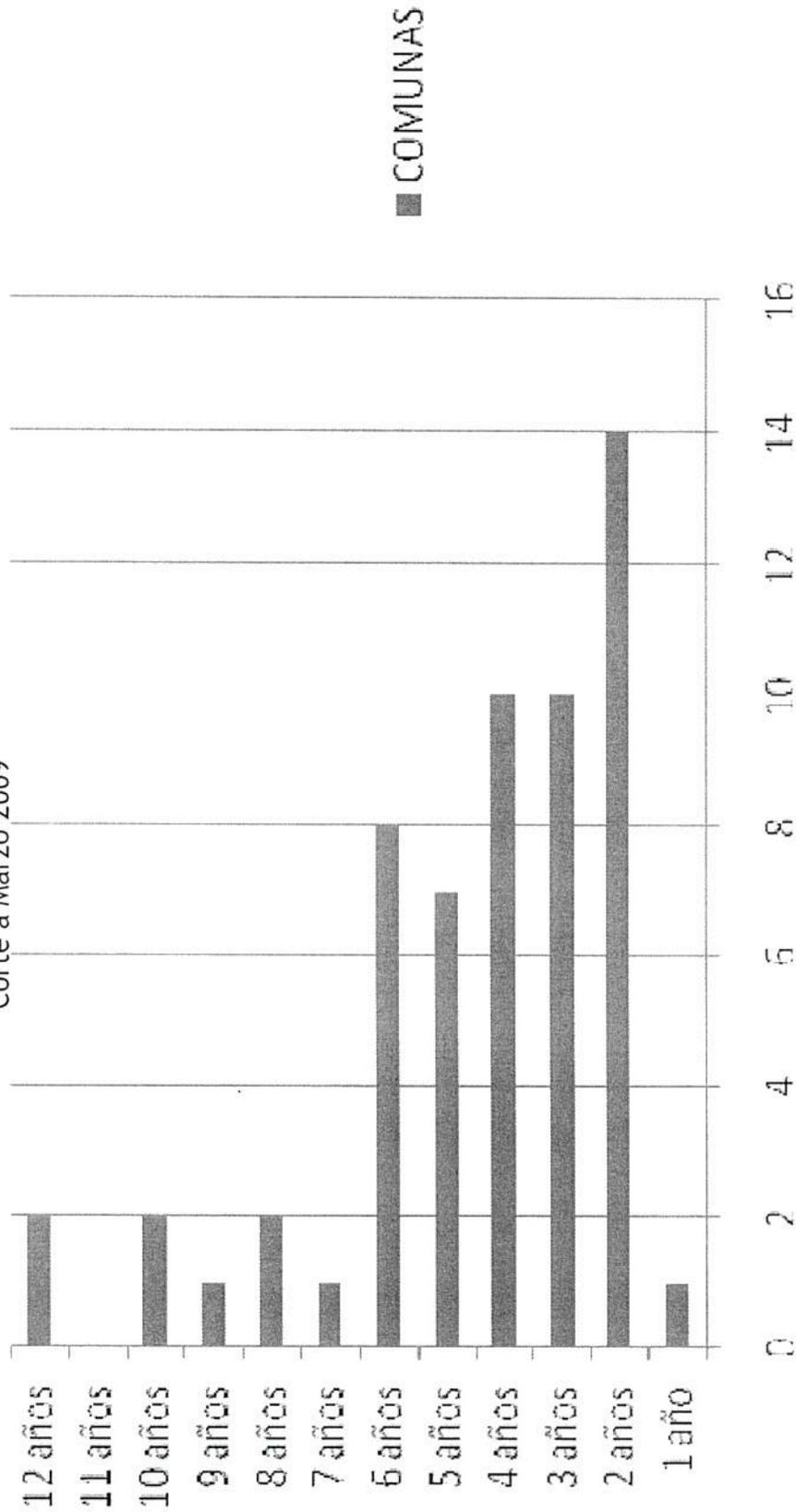


IV. Principales problemas de los mecanismos existentes

Cantidad de años de los PRC en elaboración y tramitación

73 comunas de más de 50.000 habitantes

Corte a Marzo 2009



Fuente: Estudio CChC



IV. Principales problemas de los mecanismos existentes

- Efectos redistributivos
 - Norma desvinculada de la infraestructura urbana
- ↑
- Se favorece a ciertas zonas y se perjudica a otras
- ↑
- No hay correlación entre la norma y la infraestructura requerida para sustentarla.

Conclusión:

La planificación urbana constata lo que ocurre en un momento del tiempo y establece zonas y normas fijas, más que lograr la internalización de las externalidades



Muchas Gracias!

ASISTENCIA TALLER DE DIFUSION

Fecha 16/06/09

ASISTENCIA TALLER 2 MISION FEOU		
1.	JACQUELINE HEIVA DURAZO	12.877.810-6
2.	Pilar Sedoy Correa	11.889.249-6
3.	Oswaldo Cartegena A	9691043-7
4.	VIVIANA PRADO FERNO	11.736.925-0
5.	CRISTIAN MICHELL CASTAÑA	8492664-7
6.	RODRIGO PÁEZ CAÑOLES (pp)	8.037.953-6
7.	OCTAVIO PEREZ ADRIAN	8340295-4
8.	Fernando Herrera	
9.	Pilar Gimenez	10.036.635-5

Importante

☐

Llamar a

☐

CORFO



POR FAVOR DEJAR SUS DATOS PARA INVITACION DE PROXIMOS SEMINARIOS

NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	MAIL
VALENTINA COFFE P.	DEP. VAUVE GRANDE,	862 1000	vcoffe @ deparrolla vallegrande .cl
WILY RAFAEL M.	DEP. VAUVE GRANDE	862 1000	valcaide @ deparrolla vallegrande .cl
JOSÉ MANUEL CORTINEZ	CORTAL ASSURANCES	3346471	JMORTINEZ@CORTAL.CL
LUZ NAHUA VELASCO	NETRO	250-3531	LVELASCO@NETRO.CL
CRISTIAN CAUSA SEREZ	OF. Posture	075-321745	cristiancausa@gmail.com
EUGENIO CHEN FULFUCH B	PRIVADO	2462092	rene2002cl@yahoo.cl
PEPE CASOIZ BOON	PRIVADO	3342931	CASOIZ-ARQUITECTA@gmail.com
VERONICA MORALES IBÁÑEZ	ECOMABI	96739000	vero.morales @ecomabi.cl
Ignacio Fernández Cicharro	Fundación Ecomabi	88187339	ignaciofernandez@ecomabi.cl
MANUEL BRUNO	com		mbrunete@com.cl
TAURICIO CATAPURANO	HKC		Catapurano HKC
Venerable			
Distribución	muni. par.		
Podrigo	muni. par.		

