

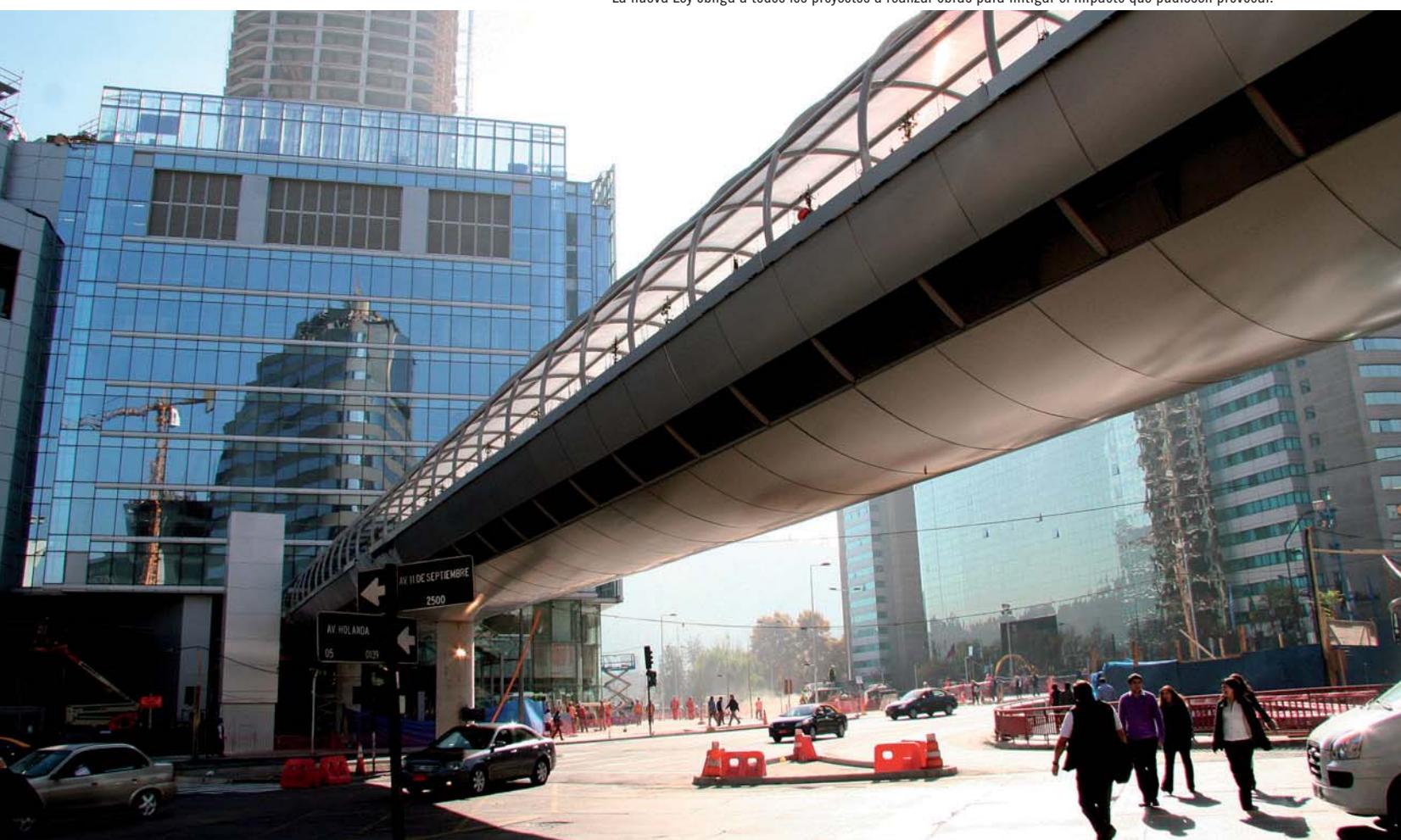
Proyectos Inmobiliarios

NUEVA LEY DE APORTES **AL ESPACIO PÚBLICO**

A MEDIADOS DE JULIO, LA CÁMARA DE DIPUTADOS APROBÓ EL PROYECTO, LUEGO DE MÁS DE UN AÑO DE TRABAJO ACERCANDO POSICIONES TRAS LA INDICACIÓN SUSTITUTIVA PRESENTADA POR EL EJECUTIVO EL 2015. LA LEY CUENTA CON LAS TRES DIRECTRICES FUNDAMENTALES: UNIVERSALIDAD, PREDICTIBILIDAD Y PROPORCIONALIDAD, CON INDICACIONES SUSTANTIVAS QUE PROPUSO LA CChC.

Por Nicholas Townsend_Fotos Vivi Peláez

La nueva Ley obliga a todos los proyectos a realizar obras para mitigar el impacto que pudiesen provocar.



Tras un arduo debate, el martes 19 de julio la Cámara de Diputados aprobó por amplia mayoría la ley que fija aportes y mitigaciones a los proyectos inmobiliarios. Se trata de una iniciativa que fue impulsada en 2012 durante el mandato del expresidente Sebastián Piñera y al que, en mayo del año pasado, el Ejecutivo ingresó con indicaciones sustitutivas, transformándola sustancialmente.

Esta nueva norma impulsa que todos los proyectos compensen el efecto vial que causan en la ciudad, ya que actualmente sólo lo hacen aquellos que tienen más de 150 estacionamientos, en el caso de construcciones comerciales u oficinas, ó 250 si son residenciales. A ello se suma el desarrollo de un Estudio de Impacto en el Sistema de Transporte Urbano (EISTU).

La nueva indicación obligaba a todos a pagar una mitigación, pero diversificando el destino de los fondos, por lo que la paliación ya no tendría un efecto local, sino que se su-

maría al impacto causado en la totalidad de la ciudad, estableciéndose así mitigaciones directas e indirectas. Es por ello que desde la Cámara Chilena de la Construcción hubo preocupación por el rumbo que estaba tomando el proyecto.

“Nosotros como CChC estamos de acuerdo en que se regule esta materia y pensamos que los proyectos de construcción, tanto residenciales como no residenciales, deben hacer una contribución para mitigar las externalidades que se generan en las ciudades. Antes existían distintas instancias, pero estaban desconectadas unas de otras. Por esta razón, los aportes no eran iguales entre un proyecto y otro, y tampoco eran proporcionales al impacto que se generaba”, relata Fernando Herrera, presidente de la Comisión de Urbanismo de la CChC.

“El proyecto original cambió bastante. Por lo tanto, hubo que repetir las audiencias en el Senado y la Cámara de Diputados. Por

ejemplo, en el Senado, se trabajó en tres sesiones con la Comisión de Vivienda en un período de nueve meses, donde se fueron acercando las posiciones y se acogieron los planteamientos de la Cámara”, cuenta Pablo Álvarez, gerente de Vivienda y Urbanismo de la CChC.

LOS PILARES DEL PROYECTO

Lo primero que se acogió fueron los principios de universalidad (que todos aporten), proporcionalidad (las mitigaciones deberán ser acordes a la externalidad generadas y no tienen que hacerse cargo del déficit histórico de infraestructura) y predictibilidad (así cualquier desarrollador pueda determinar cuál es la inversión que debe hacer por mitigación). Son tres directrices que, desde el punto de vista de la CChC, debe poseer el proyecto para conservar el espíritu inicial del mismo.

Un segundo punto que se atendió fue que los recursos de la contribución queden

En el caso de los aportes al espacio público, los ejecutores de los proyectos deberán entregar fondos destinados a iniciativas comunales de desarrollo urbano.



La Ley implicaría un aumento en los costos de los nuevos proyectos inmobiliarios.



UNO DE LOS

grandes beneficios que traerá esta ley es que la inversión responderá a un plan de obras a presentar por las distintas municipalidades.

a nivel local. “Esto favorece el aumentar la densidad en las comunas y se evita esta tensión de que los proyectos no aportaban”, dice Pablo Álvarez y agrega: “Además, se eliminaron las zonas saturadas. Éstas eran bastante discrecionales, porque las fijaba el Ministerio de Transporte unilateralmente o a petición del alcalde”.

La nueva normativa establece dos instrumentos: las mitigaciones, que son obras concretas y medidas de gestión de tránsito en el entorno próximo al proyecto, y los aportes al espacio público, que cumplirán los proyectos por densificación. El primero, lo deberán ejecutar los proyectos “de impacto relevante” (un concepto a definir en el reglamento), con obras como ampliaciones de calles semáforos, ingresos y peatonalizaciones, entre otros, que serán definidas en informes de mitigación vial (IMIV). Mientras que la segunda herramienta responde a los proyectos que se construyan en un terreno urbanizado. En este caso, los desarrolladores entregan recursos hasta por el 44% del avalúo fiscal del terreno.

Tras más de un año de trabajo, la ley fue aprobada y el proyecto se convertirá en ley en las próximas semanas. “Se llegó a un acuerdo de pasarlo a comisión mixta para hacerle correcciones a tres artículos que tienen que ver con materias de procedimientos”, explica Fernando Herrera. Uno establece que el permiso de construcción se otorgaba una vez terminado el informe de impacto vial y también se revisará un artículo que permitiría que se realicen recepciones municipales, sin que las obras de mitigación estén garantizadas. Por último, se corregirá una disposición que facultaba



“A NOSOTROS NOS

interesa que los planes de inversión sean realmente obras que agreguen valor a la comuna y no un mero gasto corriente”, dice Pablo Álvarez.

construir obras que no estaban en los planes de infraestructura.

Una de los grandes beneficios que traerá esta ley es la definición que tendrá la inversión, ya que responderá a un plan de obras a presentar por las distintas municipalidades. Es un ejercicio de planificación inédito que planteará cuáles son las obras que deben acompañar al crecimiento de densificación de la comuna. Además, permitirá que la ciudadanía pueda saber qué va a pasar con su comuna a futuro, al haber un programa donde se invertirán esos fondos. “Hay un déficit enorme en la anticipación de que las ciudades van a crecer sí o sí. Se necesita una planificación integrada, que no la tenemos. Pero ahora tenemos un pequeño avance con este plan de obras que tienen que realizar las municipalidades. Es el embrión de planificar en forma conjunta las nuevas densidades con las necesidades que se vienen”, explica Herrera.

EL DEBATE CONTINÚA

Pese a que se han acercado en gran medida las posiciones, desde la CChC aún existe una preocupación: que no haya duplicidad de cobros sobre un mismo proyecto para los mismos efectos. “Seguimos pensando que en el proyecto hay un doble

cobro, porque se está recolectando por el aporte y las obras derivadas de un informe de mitigación vial”, expone Pablo Álvarez. “En la medida que pido dinero nuevamente para materias viales, siendo que ya solucioné los problemas que causó, esto sería un impuesto. Por eso todavía tenemos preocupación, pese a que se ha cumplido con las condiciones de borde que hemos pedido”, asegura Fernando Herrera.

“Si bien parece muy tentador obtener recursos para solucionar otros tipos de problemas, el poner un gravamen a un sector que recientemente ha sufrido un recargo impositivo a través de IVA, implica alejar el sueño de la vivienda a la clase media y emergente”, agrega Herrera. Esta situación genera un acrecentamiento del costo de una propiedad, que se trapazaría directamente a las personas que compran por primera vez, convirtiéndose en un nuevo impuesto, como ocurre con estos nuevos aportes por mitigación que terminan por mejorar el entorno.

Se dispuso de un plazo de seis meses para dictar un reglamento a cargo del Ministerio de Transporte y que requiere la firma del ministerio de Vivienda. Es un proceso que, de acuerdo a las declaraciones de la ministra de Vivienda, Paulina Saball, incorpora-

rá una consulta pública y participación de distintos especialistas, para así obtener un buen reglamento. Es por ello que la CChC ha conformado un grupo de trabajo, con el fin de realizar una propuesta concreta de cuáles son los elementos que debería tener el reglamento.

“Vamos a solicitar el establecimiento de una mesa de trabajo con los ministerios y entregar nuestro aporte para que se mantengan los principios que hablamos anteriormente”, adelanta Herrera. “Tenemos varios puntos que atacar. Uno es la tabla de aportes que no está definida en la ley, las características y tipos de obras que se van a derivar del informe de mitigación vial. Los contenidos de un plan de inversiones en infraestructura y espacio público, que tampoco están definidos. A nosotros nos interesa que los planes de inversión sean realmente obras que agreguen valor a la comuna y no un mero gasto corriente”, profundiza Pablo Álvarez.

Una vez aprobado el reglamento, hay un plazo de 18 meses para que entre en vigencia. “Se tomó este período excepcionalmente largo, porque se quiere tener seguridad de que las cosas se hagan bien. De que si hay que hacer ajustes, se hagan antes y no después”, concluye Fernando Herrera.