

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY Nº 20.958, EN LO QUE RESPECTA A LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LAS MITIGACIONES DIRECTAS EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD LOCAL.

BOLETÍN Nº 13.705-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República que modifica la ley Nº 20.958, en lo que respecta a la entrada en vigencia de las mitigaciones directas en el sistema de movilidad local, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de “suma”.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Postergar en doce meses la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM), esto es, que sea exigible desde el 17 de noviembre del año 2021 -la postergación de la entrada en vigencia del SEIM no implica eximir a los proyectos de la obligación de mitigar sus impactos, pues en el intertanto sigue vigente el sistema actual de los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte(EISTU)-, y se mantiene el plazo de entrada en vigencia del sistema de aportes al espacio público al 17 de noviembre del presente año.

2.-NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No precisa.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR MAYORÍA DE VOTOS.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, ALEJANDRO SANTANA, RENÉ

MANUEL GARCÍA, JAVIER HERNÁNDEZ, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. LO HIZO EN CONTRA EL DIPUTADO SEÑOR MARCOS ILABACA. SE ABSTUVIERON LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES FÉLIX GONZÁLEZ Y JAIME MULET.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR KARIM BIANCHI RETAMALES.

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración de la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, doña Gloria Hutt, de su Jefe de Gabinete don Juan Carlos González, y de doña María Josefina Hübner, Asesora Jurídica del Ministerio.

II.- ANTECEDENTES.

El mensaje en análisis considera los siguientes fundamentos:

Que la ley N° 20.958, de Aportes al Espacio Público, publicada el 15 de octubre de 2016, incorporó un nuevo Capítulo II al Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (“LGUC”), denominado “De las Mitigaciones Directas”.

Que, en específico, en dicho Capítulo de la LGUC se establece que los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán mitigar los impactos relevantes en el sistema de movilidad local, mediante un “informe de mitigación” que se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología fijados mediante reglamento. La evaluación de tales informes corresponderá a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y a las Direcciones de Tránsito y Transporte Público Municipal, dependiendo del tipo de informe.

Que este nuevo sistema reemplazará al actual, reglamentado en el artículo 2.4.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (“OGUC”), correspondiente a los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (“EISTU”).

Que en cuanto a su entrada en vigencia y a la derogación del sistema actual, el artículo primero transitorio de la ley N° 20.958 dispone que las mitigaciones viales que establece el Capítulo II del Título V de la LGUC “sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal”, que corresponde al decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, denominado Reglamento del Sistema de Evaluación (“SEIM”), cuya publicación se efectuó el 17 de mayo de 2019.

Que, atendido lo anterior, el nuevo sistema debiera entrar en vigencia el 17 de noviembre de 2020, derogándose desde esa fecha el artículo 2.4.3 de la OGUC, conforme a lo establecido en el artículo primero

transitorio del decreto supremo N° 14, de 2017, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA

Que el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad establece una nueva metodología para el desarrollo de los Informes de Mitigación de Impacto Vial (“IMIV”), los que requieren extensos análisis de la situación de la movilidad en el entorno donde se ubica un proyecto, así como mediciones de flujos vehiculares, de peatones, de ciclos y de actividad en el transporte público que los sustenten.

Que para que estos análisis y mediciones cumplan su objetivo y para que la autoridad de transporte pueda evaluar adecuadamente los informes que se presenten, se requiere que los antecedentes que los sustenten sean obtenidos en un contexto de normalidad. La actual situación que afecta a nuestro país, originada por la pandemia de la enfermedad COVID-19 -que implicó que se decretara Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe por calamidad pública para todo el territorio nacional-, ha generado y seguirá generando, por un tiempo aún indeterminado, efectos en los viajes habituales de las personas, lo que afectará sustancialmente la calidad técnica de los referidos informes de mitigación o, derechamente, impedirá que éstos puedan ser presentados y evaluados correctamente.

Que, asimismo, de acuerdo a lo que se ha observado en países que han iniciado la etapa de desconfinamiento, existe la posibilidad de que nuevos rebrotes de contagios vuelvan a requerir medidas de restricción a la movilidad de las personas y/o al desarrollo normal de ciertas actividades. Aún si éste no fuera el caso, de todas formas, la movilidad no se producirá en condiciones de normalidad, debido a las recomendaciones de distanciamiento que será necesario mantener, lo que afectará principalmente al uso del transporte público y a los desplazamientos peatonales. Estos escenarios impedirán el apropiado estudio de los impactos de un proyecto sobre la movilidad, de acuerdo a lo establecido en la ley y el respectivo reglamento.

Que, así también, el impacto del COVID-19 ha tenido fuertes consecuencias sociales y económicas en Chile, de las cuales el sector de la construcción no ha quedado exento, siendo afectado de manera relevante en su operación y desarrollo. Es de público conocimiento que para los próximos meses, se prevé una contracción económica relevante para dicho sector, por lo que resulta necesario reducir al máximo cualquier incertidumbre sobre la implementación del SEIM, postergando situaciones que signifiquen afectar los propósitos de reactivación de la actividad económica y de recuperación del empleo.

Que, adicionalmente, la implementación del SEIM supone un gran esfuerzo coordinado entre las distintas instituciones públicas y privadas que participarán en el mismo. Entre los actores relevantes que deben implementar este nuevo sistema de mitigación de impactos se encuentran, en primer lugar, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus Secretarías Regionales Ministeriales; junto con las municipalidades, mediante sus respectivas Direcciones de Tránsito y Transporte Público y Direcciones de Obras Municipales; entre otros órganos públicos que deben ser consultados en el proceso de evaluación. Todos ellos han ido adecuando sus procesos y funcionamientos de manera coordinada para la correcta implementación del SEIM, a través de diversas acciones, como capacitaciones, desarrollo de plataformas tecnológicas que soporten el nuevo Sistema y todo el procedimiento administrativo necesario

para abordar la entrada en vigencia y la participación de los mencionados órganos en el proceso de evaluación.

Que, sin embargo, esta preparación se ha visto fuertemente afectada por la situación actual originada por el COVID-19. La emergencia sanitaria ha generado un nuevo escenario, en el que las instituciones públicas han debido reorientar su funcionamiento para abordar principalmente los efectos de la pandemia, resguardando que se proteja la salud de las personas como primera prioridad, junto con mantener la continuidad del servicio público.

Que, en atención a lo señalado en los párrafos anteriores, se estima necesario aplazar algunos meses la entrada en vigencia del nuevo sistema de mitigación de impactos, con el objeto de evitar las distorsiones derivadas de la falta de normalidad en el sistema de movilidad local y de disminuir la incertidumbre asociada a las dificultades actuales para implementar las mitigaciones a que se refiere el Capítulo II del Título V de la LGUC.

Que se debe precisar que la postergación de la entrada en vigencia del SEIM no implicaría eximir a los proyectos de la obligación de mitigar sus impactos, pues en el intertanto seguiría vigente el sistema actual de los EISTU.

Que, sin perjuicio de la necesidad de postergar la entrada en vigencia del SEIM, se estima pertinente mantener el plazo de entrada en vigencia de las normas relacionadas con la exigencia de que los proyectos que se aprueben efectúen un aporte al espacio público, contemplada en el Capítulo III del Título V de la LGUC y reglamentada mediante el decreto supremo N° 14, de 2017, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Que, en relación con lo anterior, la elaboración de los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público también se ha visto afectada por la pandemia. Sin embargo, ello no debiera ser impedimento para comenzar a exigir el referido aporte desde la fecha de entrada en vigencia contemplada en la ley N° 20.958, puesto que su artículo segundo transitorio ya contempla que, si cumplido el plazo de entrada en vigencia no se ha aprobado el plan, “la municipalidad respectiva estará obligada a cobrar los aportes en dinero, pero no podrá destinarlos a ejecutar estudios, proyectos, obras y/o medidas, y únicamente estará facultada para emplear hasta un tercio de los aportes recaudados en la elaboración de dichos planes”, estableciendo además reglas para el caso en el que, transcurridos dos años adicionales, no se hubiere aprobado aún el plan.

Que, en consideración a todo lo expuesto, resulta necesario postergar únicamente la entrada en vigencia del SEIM, con el objeto de resguardar que dicho sistema pueda ser debidamente implementado, junto con otras precisiones normativas destinadas a resguardar una adecuada aplicación de la ley N° 20.958 y del decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

OBJETIVOS Y CONTENIDO DEL PROYECTO

Propone postergar 12 meses la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad.

En cuanto a la entrada en vigencia del SEIM, se propone intercalar un nuevo inciso segundo en el artículo primero transitorio de la ley N° 20.958, mediante el cual se establezca que las mitigaciones directas referidas en el Capítulo II del Título V de la LGUC sólo serán exigibles transcurridos treinta meses desde la publicación del Reglamento del SEIM.

Esto es, se propone postergar en 12 meses la entrada en vigencia del SEIM, lo que implica que éste sería exigible desde el 17 de noviembre del año 2021, y mantener el plazo de entrada en vigencia del sistema de aportes al espacio público.

La postergación por 12 meses no aplicaría respecto de la exigencia de efectuar los aportes al espacio público referidos en el Capítulo III del Título V de la LGUC.

Que, en consecuencia, el proyecto propone modificar el inciso primero del artículo primero transitorio de la ley N° 20.958, estableciendo que el plazo de entrada en vigencia que allí se indica, de 18 meses desde la publicación del reglamento –plazo que vence el 17 de noviembre de 2020– seguirá rigiendo respecto de los referidos aportes. Se requiere, entonces, efectuar una pequeña precisión de redacción en el artículo segundo transitorio de la ley N° 20.958.

III.- INTERVENCIONES

La señora Gloria Hutt, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señala que la ley N°20.958, que modifica LGUC estableciendo un sistema de aportes al espacio público, que fue publicada el 15 de octubre de 2016, realizó diversos cambios legales en la ley N°18.696, crea registro de consultores en informes de mitigación de impacto vial; en la ley N°18.695, establece planes comunales de inversiones; y la ley N°19.175, establece planes intercomunales de inversiones. Asimismo, en el decreto supremo N°14, modifica OGUC para actualizar normas relativas a aportes al espacio público. Publicado el 22 de febrero de 2018. También en el decreto supremo N°30, establece Reglamento de Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad por Proyectos de Crecimiento Urbano. Publicado el 17 de mayo de 2019 Entra en vigencia el 17 de noviembre de 2020.

Comenta que el presente proyecto de ley, tiene como propósito la postergación de la entrada en vigencia de las mitigaciones directas en el sistema de movilidad local ley N°20.958.

Dice que el texto actual prescribe: “Artículo primero transitorio. Las mitigaciones viales y los aportes al espacio público que establecen los Capítulos I, II y III del Título V, que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, solo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal.

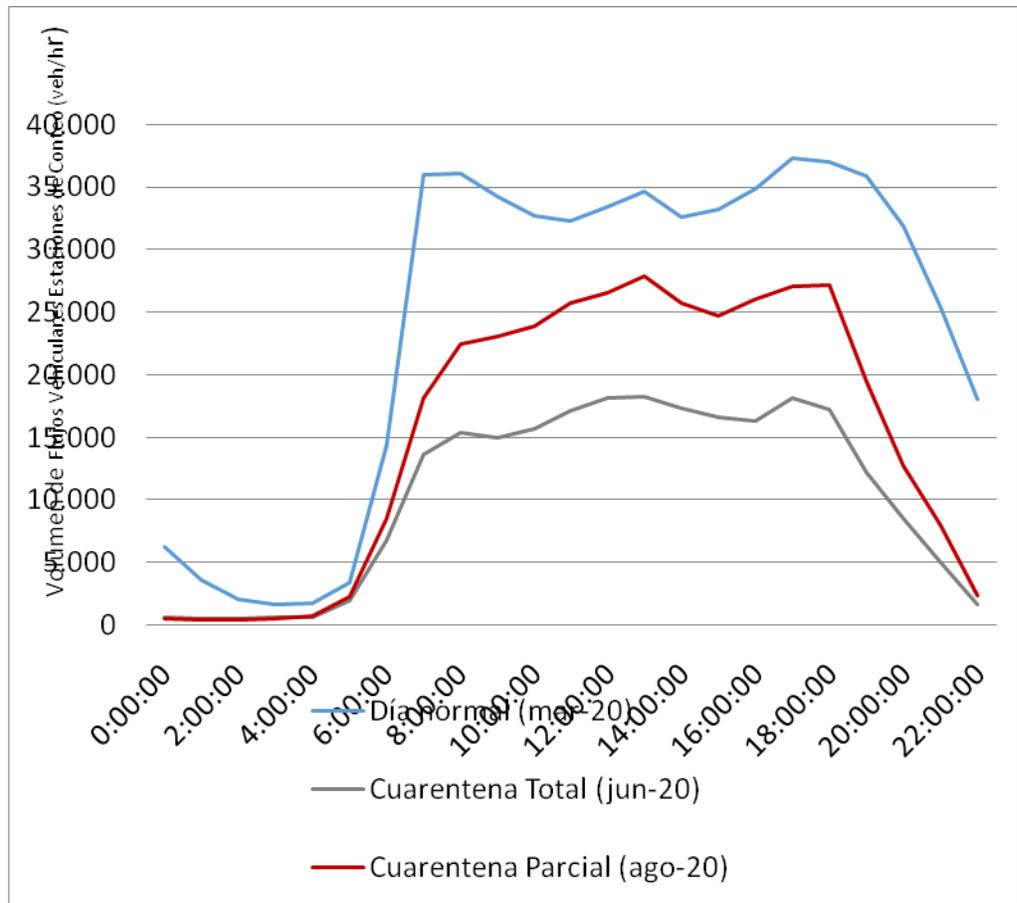
Por lo que propone el siguiente texto: “Artículo primero transitorio: Los aportes al espacio público, referidos en el Capítulo III del Título V, que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal. Las mitigaciones directas que establece el Capítulo II del título V que esta ley introduce en la LGUC, sólo serán exigibles transcurridos treinta meses desde la publicación señalada en el inciso anterior.”

Relata que el principal fundamento para aplazar la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM) es la anomalía en el sistema de movilidad producto de la pandemia, y las bajas perspectivas de normalización en el corto y mediano plazo. Realizar

análisis en las condiciones actuales resultaría en informes sin validez técnica y una estimación distorsionada de los efectos de los proyectos sobre el sistema de movilidad.

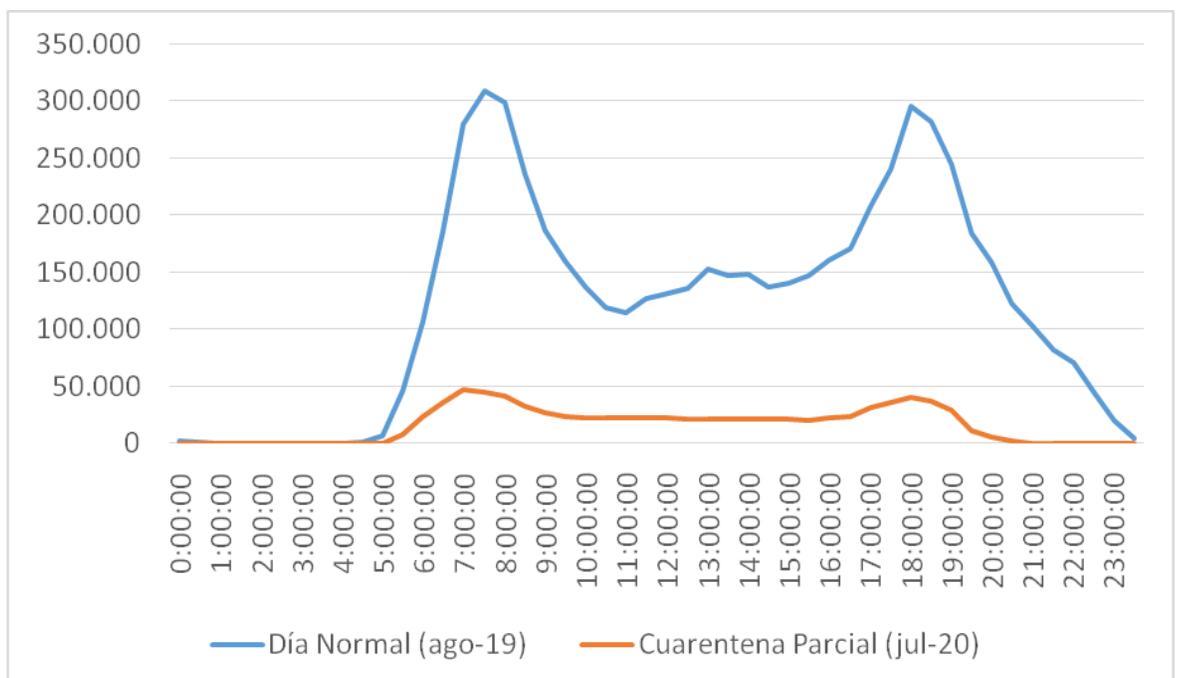
A continuación muestra cuadros sobre la movilidad afectada por la pandemia Covid-19.

En relación al flujo de vehículos particulares en la Región Metropolitana.

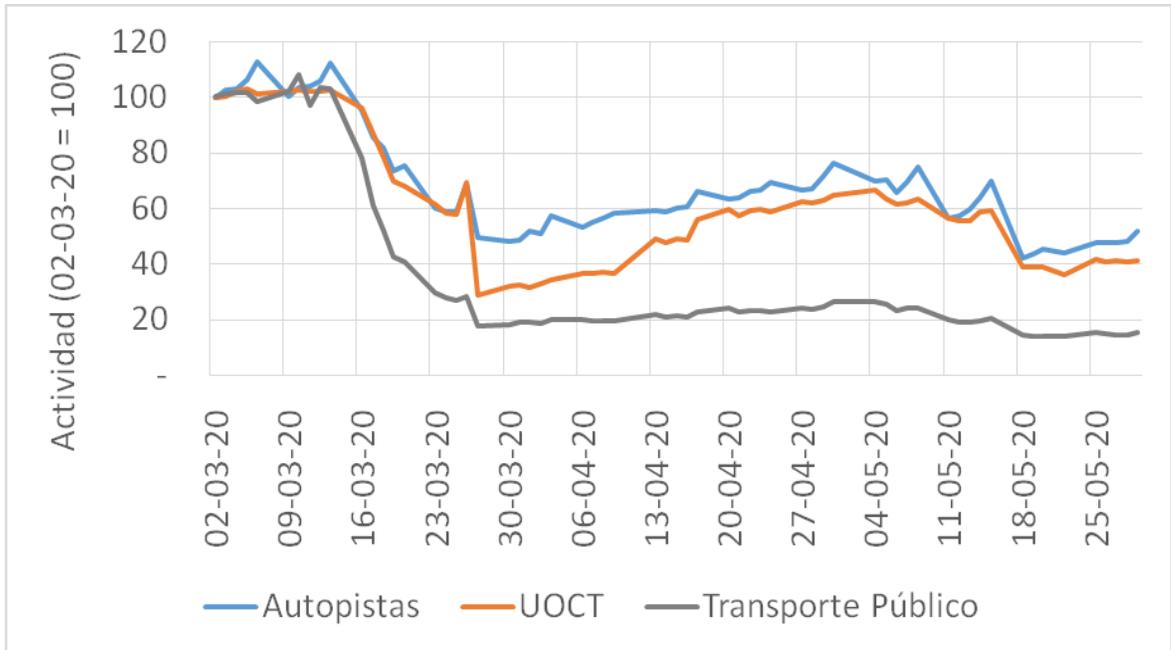


En relación a las transacciones del transporte público de Santiago en un día laboral.

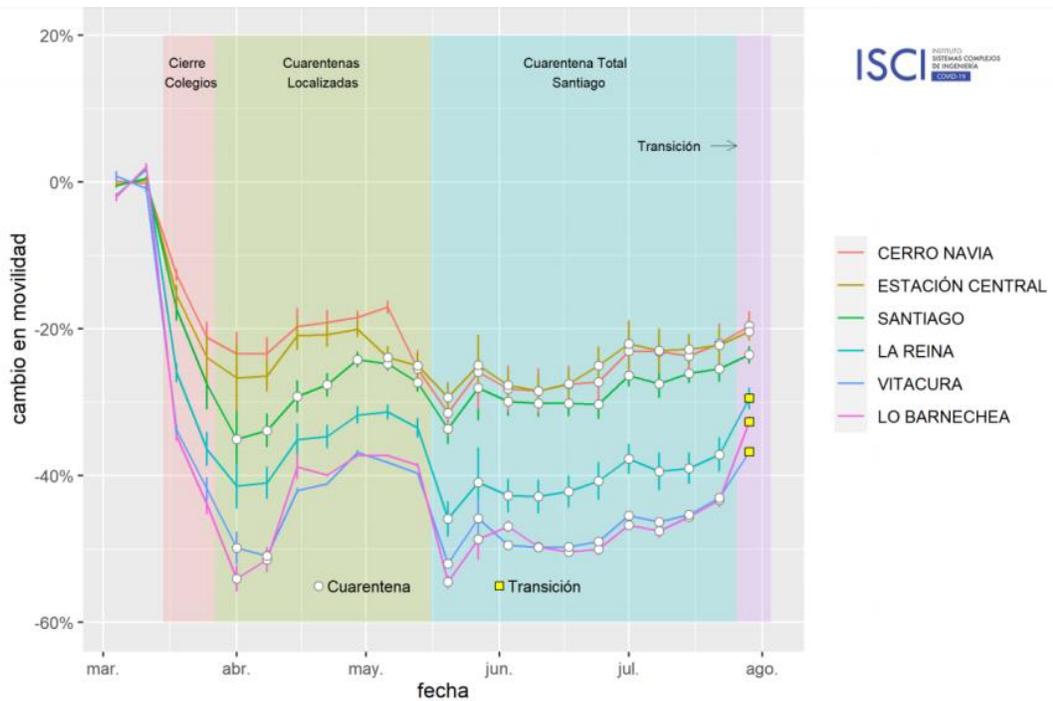
Comparación día normal de agosto 2019 vs julio 2020



En relación a la comparación entre tránsito general y autopistas, y demanda del transporte público (base 100 el día 2 de marzo de 2020).



Respecto a la evolución temporal de la movilidad (flujo de salidas de la zona hogar) en distintas comunas de la Región Metropolitana.

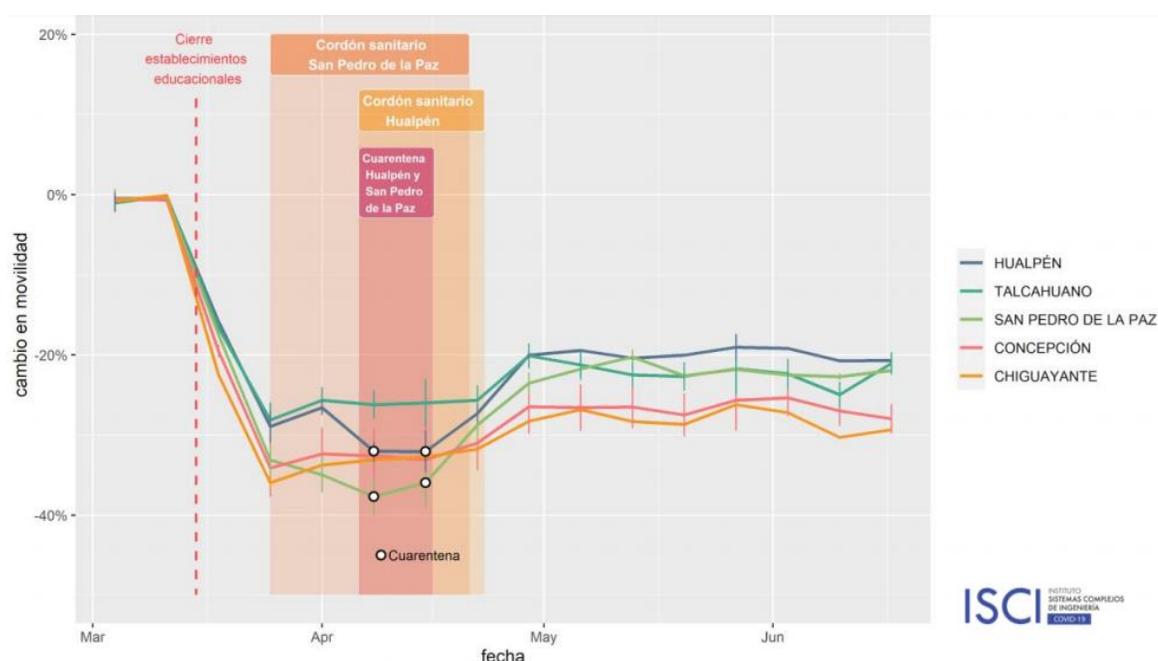


Datos ISCI: Estiman viajes usando datos estadísticos e información de telecomunicaciones (Entel) agrupadas a nivel de zona censal.

Respecto a la variación de la movilidad por comunas de la Región Metropolitana en cuarentena, en las últimas cuatro semanas.

Comuna	Junio 29 - Julio 3	Julio 6 - 10	Julio 13- 17	Julio 20 - 24	Julio 27 - 31
Vitacura	-45,4%	-46,3%	-45,3%	-43,0%	-36,8%
Las Condes	-44,1%	-45,1%	-44,2%	-41,7%	-35,4%
Providencia	-38,5%	-39,8%	-38,8%	-36,6%	-34,7%
Macul	-27,3%	-28,2%	-36,8%	-33,4%	-33,1%
Lo Barnechea	-46,7%	-47,5%	-45,6%	-43,3%	-32,7%
Pirque	-36,2%	-37,3%	-38,8%	-35,0%	-31,6%
Huechuraba	-35,8%	-37,4%	-37,6%	-34,2%	-31,2%
La Florida	-26,7%	-27,6%	-33,9%	-31,8%	-29,7%
La Reina	-37,7%	-39,4%	-39,0%	-37,1%	-29,5%
Puente Alto	-33,1%	-32,3%	-34,0%	-31,7%	-29,1%
Ñuñoa	-34,7%	-35,1%	-35,2%	-33,6%	-29,0%
San Joaquín	-21,9%	-22,4%	-33,8%	-30,2%	-28,4%
Peñalolen	-34,2%	-34,4%	-33,3%	-31,4%	-28,3%
San Miguel	-28,1%	-29,1%	-30,3%	-27,8%	-26,6%
Maipú	-29,3%	-30,1%	-30,6%	-27,2%	-25,8%
La Cisterna	-28,5%	-28,4%	-27,5%	-24,6%	-24,3%
Santiago	-26,3%	-27,5%	-26,1%	-25,4%	-23,5%
Recoleta	-26,8%	-27,7%	-27,4%	-25,9%	-23,4%
Quinta Normal	-26,3%	-27,3%	-27,6%	-24,8%	-22,9%
Pudahuel	-28,7%	-29,8%	-29,4%	-26,0%	-22,8%
Cerrillos	-22,8%	-24,2%	-25,1%	-21,9%	-22,0%
San Bernardo	-25,1%	-26,2%	-27,0%	-23,9%	-21,9%
La Granja	-23,2%	-24,7%	-26,9%	-23,9%	-21,8%
La Pintana	-20,7%	-24,0%	-26,7%	-24,3%	-21,8%
Conchalí	-25,4%	-27,0%	-27,2%	-24,6%	-21,6%
Quilicura	-26,8%	-27,2%	-28,6%	-23,8%	-21,4%
Lo Prado	-24,0%	-24,9%	-25,2%	-22,8%	-20,6%
Pedro Aguirre Cerda	-26,2%	-27,1%	-26,8%	-24,5%	-20,5%
El Bosque	-24,4%	-24,8%	-24,2%	-23,0%	-20,4%
Estación Central	-22,0%	-22,9%	-22,7%	-22,2%	-20,3%
San Ramón	-23,5%	-23,2%	-23,8%	-22,3%	-20,0%
Renca	-22,9%	-23,9%	-23,5%	-21,3%	-19,8%
Cerro Navia	-23,0%	-23,1%	-23,7%	-22,0%	-19,6%
Lo Espejo	-22,1%	-22,5%	-24,1%	-19,6%	-19,0%
Padre Hurtado	-29,4%	-30,8%	-31,6%	-28,4%	-18,1%
Independencia	-21,0%	-22,3%	-21,6%	-20,9%	-18,1%
Promedio	-28,9%	-29,8%	-30,7%	-28,2%	-25,2%

Evolución temporal de la movilidad (flujo de salidas de la zona hogar) en comunas centrales del Gran Concepción



Datos ISCI: Estiman viajes usando datos estadísticos e información de telecomunicaciones (Entel) agrupadas a nivel de zona censal.

actividad.

según Google Maps.

El relación a la variación de la movilidad a según tipo de

Cómo cambian las visitas a diferentes lugares en Chile

Tiendas y ocio

-52 %

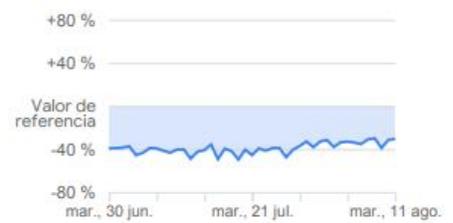
versus el valor de referencia



Supermercados y farmacias

-30 %

versus el valor de referencia



Parques

-53 %

versus el valor de referencia



Estaciones de transporte

-54 %

versus el valor de referencia



Lugares de trabajo

-43 %

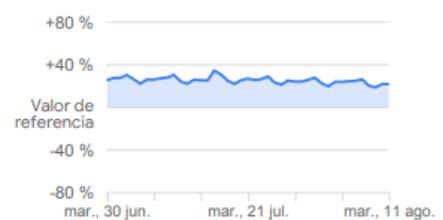
versus el valor de referencia



Zonas residenciales

+22 %

versus el valor de referencia

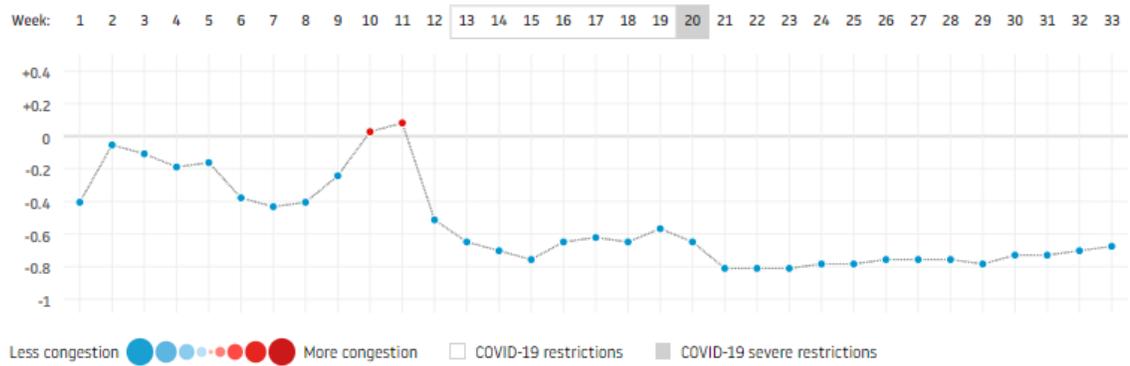


reducción de viajes.

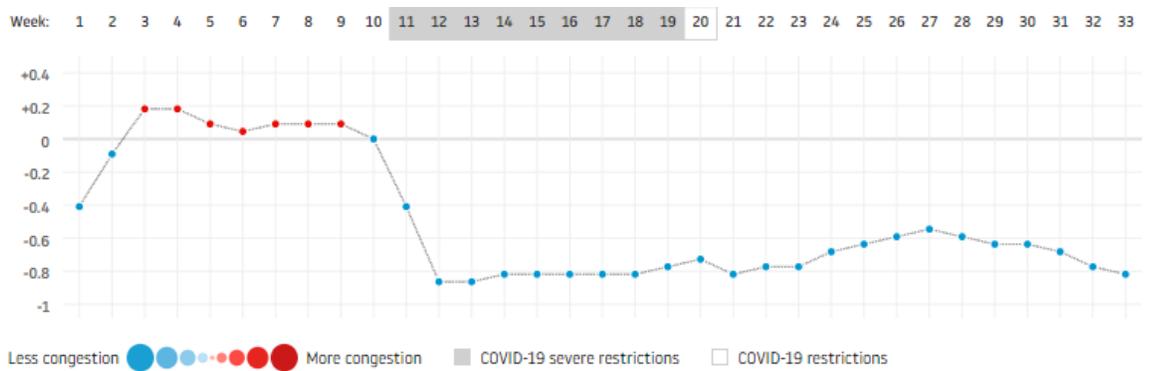
En relación a como se observa en otros países, ante la

Dice que la variación de tráfico 2020 vs 2019: Se muestra la diferencia relativa de los niveles de congestión promedio en 2020 vs niveles de 2019, por semana:

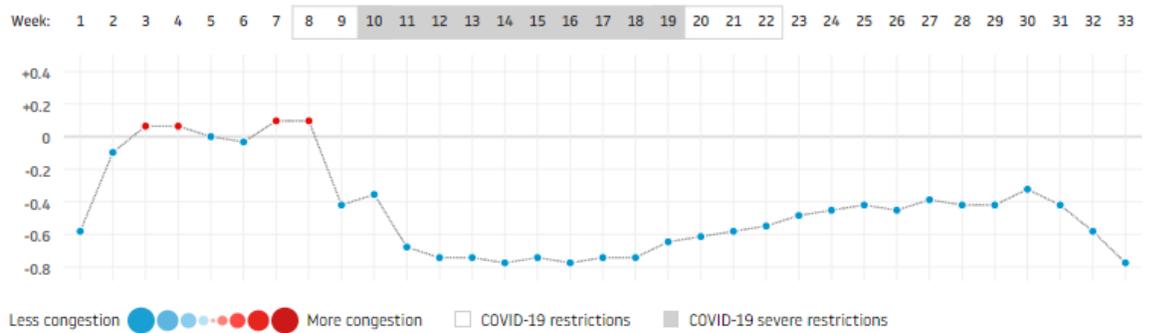
Santiago



Madrid

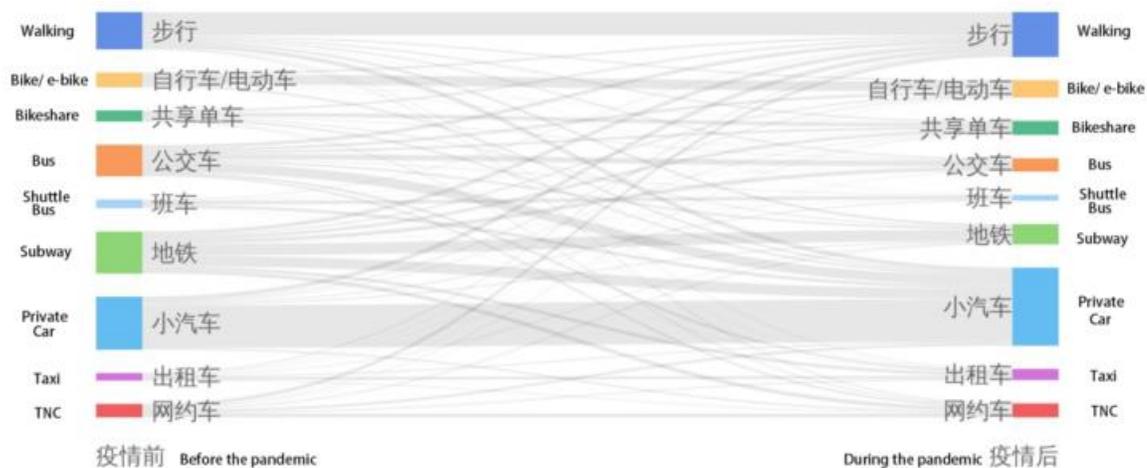


Milán

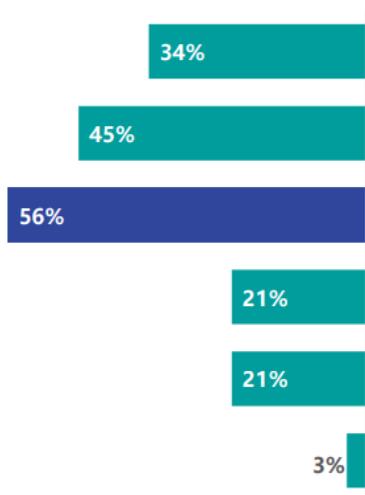


¿Qué se observa en otros países?

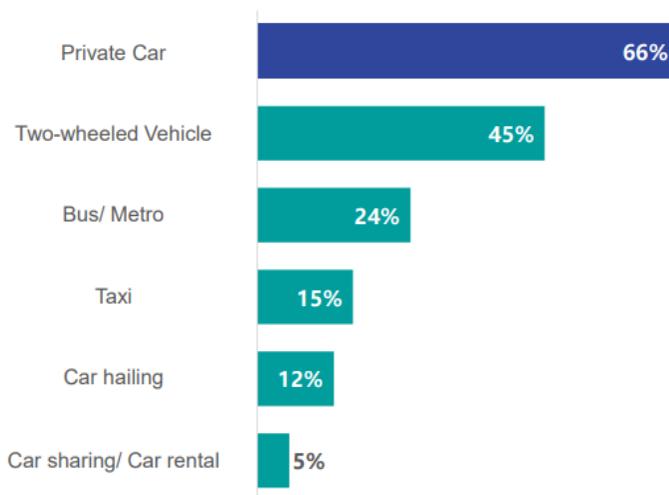
→ Cambios en la partición modal en China



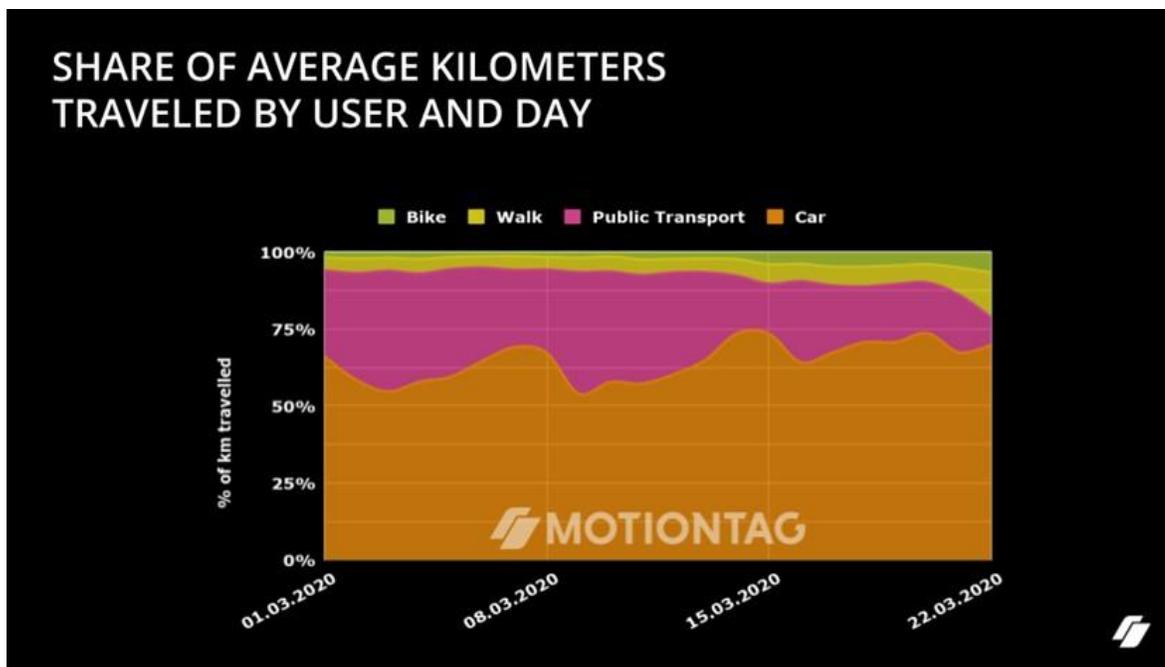
Before Coronavirus Outbreak



After Coronavirus Outbreak



Reducción de viajes, cambios en la partición modal.



En relación a la posibilidad de nuevos rebrotes de contagios.

España

Peak a fines de Marzo.

En Junio inician “nueva normalidad”.

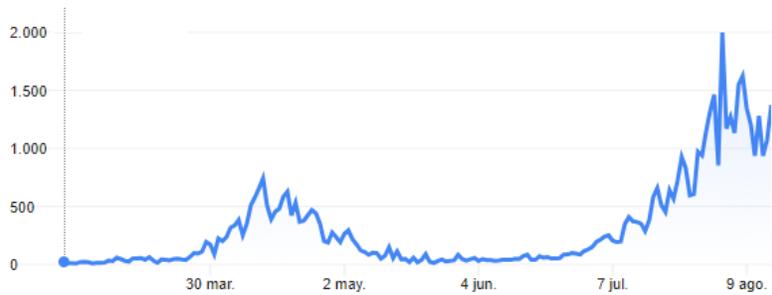
Hoy tienen niveles similares a los de mediados de marzo.



Japón

Al inicio fue reconocido por buen manejo de pandemia. A fines de Mayo levantó el estado de emergencia nacional.

Hoy tiene mayor número de casos registrados.



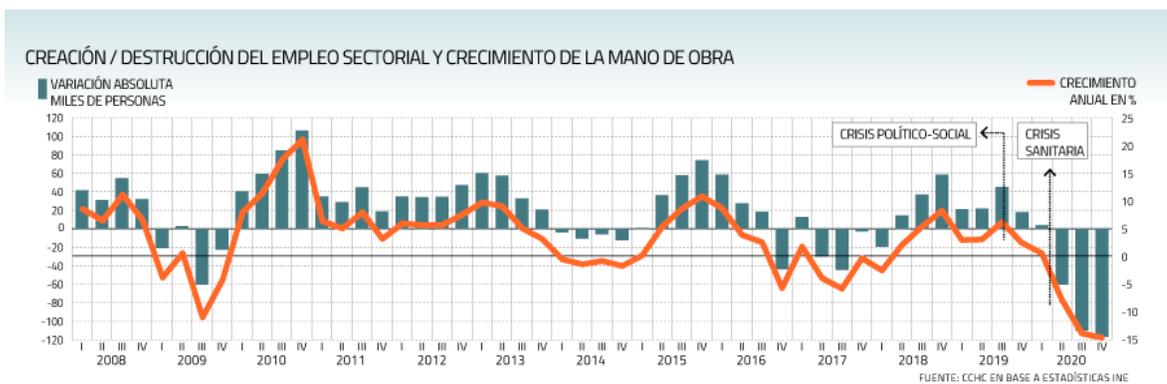
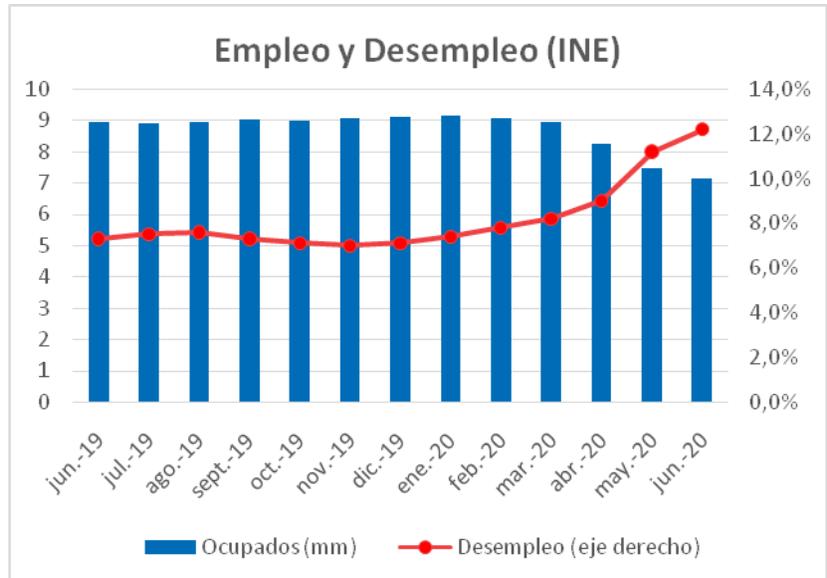
Perú

Se habilitó desconfinamiento a principios de Junio.

Aumento de contagios y muertes, hizo que en Agosto se volvieran a aplicar restricciones.



Comenta sobre la afectación al sector de la construcción. Según su parecer, los efectos de un cambio normativo en época de incertidumbre podría producir un cambio normativo relevante como este puede ralentizar la aprobación de permisos de edificación. Lo anterior produciría un deterioro adicional a la contratación de mano de obra y de bienes y servicios provistos en buena parte por pequeñas y medianas empresas.



Concluye manifestando que se debe precisar que la postergación de la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM) no implicaría eximir a los proyectos de la obligación de mitigar sus impactos, pues en el intertanto seguiría vigente el sistema actual (Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte, EISTU).

Por lo que, se continuarán realizando estudios según la metodología actual (EISTU).

Análisis técnicos	Sistema Actual (EISTUs)	Nuevo Sistema (SEIM)	Cómo se abordan los análisis en la situación actual de movilidad alterada
Impactos de los viajes en vehículos privados	Sí se analizan	Sí se analizan	Se admite la utilización de mediciones de flujos vehiculares de años anteriores, debidamente procesados
Impactos de los viajes peatonales	No se analizan	Sí se analizan	No existen registros de este tipo de mediciones por no requerirse en el sistema actual (EISTUs)
Impacto de los viajes en ciclos	No se analizan	Sí se analizan	
Impactos de los viajes en transporte público	No se analizan	Sí se analizan	

El señor Gonzalo Gacitúa, asesor legislativo del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, ilustra que se deber tener clara la distinción entre los aportes al espacio público y las mitigaciones directas. Añade que el aporte a los espacios públicos es una nueva exigencia que surge en la ley N° 20.958, sobre aportes al espacio público. Comenta que la iniciativa va dirigida a los proyectos crecimiento urbano por densificación, ya que los por extensión hacen un aportes como por ejemplo, a través de las cesiones de vialidad.

Sin embargo, los proyectos de crecimiento urbano de densificación no están cumpliendo con una exigencia de hacer un aporte al espacio público, en circunstancias que aumentaban la carga del territorio. Dice que este aporte al espacio público se calcula en función de la densidad de ocupación de un determinado proyecto. Argumenta como ejemplo, donde antes se construían 4 casas, ahora un edificio de departamento. Por lo que, llegaron nuevas familias que van a requerir más implementación en el espacio público, no solo en vialidad. Por ello, se dice de una inversión de infraestructura y movilidad en el espacio público, como por ejemplo, parques, plazas u otros tipos de inversión de bienes nacionales de uso público.

Esta exigencia de hacer un aporte que se calcula en función de la mayor de la densidad de ocupación que tiene un terreno que es un aporte en dinero o en obra, se calcula en relación a una tabla teniendo presente un porcentaje del avalúo fiscal del terreno. Aclara que esto sigue en vigencia, es decir, 18 meses después de la publicación a contar del 17 noviembre del presente año. Por lo que si solicitan permiso en esa fecha tendrán que hacer el aporte.

Por otra parte, están las mitigaciones directas en un proyecto específico que se genera en un determinado entorno. En atención a la capacidad de carga que genera en las vialidades pero también en todo el sistema de movilidad, como son circulación peatonal, ciclista o transporte. Por lo que es imperativo tener antecedentes fidedignos, con el propósito de realizar buenos estudios, sin embargo, como no existe una situación de normalidad no es posible.

Aclara que la iniciativa no se trata que los proyecto no se deban mitigar, sino que en el intertanto siguen vigente la exigencia de los seis. Por lo tanto, se van a seguir haciendo la exigencia de mitigaciones directas y los va a surgir la obligación de los aportes al espacio público.

Concluye que es por eso que se realiza una diferenciación entre el aporte y mitigación del espacio público. Fundamenta que el proyecto podría solo haber modificado de 18 a 30 meses y se postergue por 12 meses. Sin embargo, está claro que el aporte del espacio público no se ve afectado por la condición de cambio de movilidad. *Acontrario sensu* la mitigación, no serían estudios bien formulados y también habría dificultades para evaluarlos por el Ministerio de Transportes, por lo que están contestes que no se aplique mientras no se recobre la normalidad.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y los fundamentos contenidos en el mensaje, los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se explicó que la ley N° 20.958, de Aportes al Espacio Público, publicada el 15 de octubre de 2016, incorporó un nuevo Capítulo II al Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (“LGUC”), denominado “De las Mitigaciones Directas”.

Que, en específico, en dicho Capítulo de la LGUC se establece que los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán mitigar los impactos relevantes en el sistema de movilidad local, mediante un “informe de mitigación” que se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología fijados mediante reglamento. La evaluación de tales informes corresponderá a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y a las Direcciones de Tránsito y Transporte Público Municipal, dependiendo del tipo de informe.

Que este nuevo sistema reemplazará al actual, reglamentado en el artículo 2.4.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), correspondiente a los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU).

Que en cuanto a su entrada en vigencia y a la derogación del sistema actual, el artículo primero transitorio de la ley N° 20.958 dispone que las mitigaciones viales que establece el Capítulo II del Título V de la LGUC “sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el diario oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal”, que corresponde al decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, denominado Reglamento del Sistema de Evaluación (“SEIM”), cuya publicación se efectuó el 17 de mayo de 2019.

Que, atendido lo anterior, el nuevo sistema debiera entrar en vigencia el 17 de noviembre de 2020, derogándose desde esa fecha el artículo 2.4.3 de la OGUC, conforme a lo establecido en el artículo primero transitorio del decreto supremo N° 14, de 2017, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Se estimó por parte de los señores diputados integrantes de la Comisión, mayoritariamente, que postergar en doce meses la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM), esto es que sea exigible desde el 17 de noviembre del año 2021, era del todo adecuado teniendo en consideración los efectos nocivos que había provocado en nuestra economía la pandemia del covid-19 y que, por lo demás, tal postergación no implicaba eximir a los proyectos de tener que mitigar sus impactos, pues en el intertanto seguía vigente el sistema actual de los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte (EISTU). Asimismo, se manifestaron de acuerdo en cuanto a mantener el plazo de entrada en vigencia del sistema de aportes al espacio público al 17 de noviembre del presente año.

Se consideró, entonces, como principal fundamento para aplazar la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM), la anormalidad en el sistema de movilidad producto de la pandemia, y las bajas perspectivas de normalización en el corto y mediano plazo. Que realizar análisis en las condiciones actuales resultaría en informes sin validez técnica y una estimación distorsionada de los efectos de los proyectos sobre el sistema de movilidad.

Se tuvo presente que al sector de la construcción, los efectos de un cambio normativo relevante como este en época de incertidumbre,

podría ralentizar la aprobación de permisos de edificación. Que lo anterior podría originar un deterioro adicional a la contratación de mano de obra y de bienes y servicios provistos en buena parte por pequeñas y medianas empresas.

Además, y a mayor abundamiento, se tuvo en cuenta que la postergación de la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM) no implicaba eximir a los proyectos de la obligación de mitigar sus impactos, pues en el intertanto seguiría vigente el sistema actual (Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte (EISTU)).

Se aprueba, por tanto, por mayoría de votos, la idea de legislar sobre la materia.

VOTO DISIDENTE.-

Se fundó principalmente en el hecho del escaso tiempo que se dispuso para una revisión acuciosa del proyecto de ley y, en especial, de sus fundamentos, que habría llevado a no poder clarificar en forma precisa sus efectos. Si la pandemia era de una entidad tal que imposibilitaría realmente la obligación de realizar los estudios pertinentes -informes de mitigación-, o que éstos se verían desvirtuados en términos de impedir a las empresas ejecutar correctamente los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación, en lo relativo a todo el sistema de movilidad; y, luego, que sean evaluados por las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y las Direcciones de Tránsito y Transporte Público Municipal, en su caso.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.-

Artículo único.-

Este artículo, que propone postergar en doce meses la entrada en vigencia del Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM), esto es, que sea exigible desde el 17 de noviembre del año 2021 -la postergación de la entrada en vigencia del SEIM no implica eximir a los proyectos de la obligación de mitigar sus impactos, pues en el intertanto sigue vigente el sistema actual de los EISTU-, y mantiene el plazo de entrada en vigencia del sistema de aportes al espacio público al 17 de noviembre del presente año, **fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN ANTONIO COLOMA, ALEJANDRO SANTANA, RENÉ MANUEL GARCÍA, JAVIER HERNÁNDEZ, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. LO HICIERON EN CONTRA LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, MARCOS ILABACA Y JAIME MULET. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR FÉLIX GONZÁLEZ.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°20.958, que Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público:

1.- En su artículo primero transitorio:

a).- Reemplázase la frase "Las mitigaciones viales y los aportes al espacio público que establecen los Capítulos I, II y III del Título V, que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones" por la frase "Los aportes al espacio público, referidos en el Capítulo III del Título V, que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones".

b).- Intercálase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Las mitigaciones directas que establece el Capítulo II del Título V que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, solo serán exigibles transcurridos treinta meses desde la publicación señalada en el inciso anterior."

c) Reemplázase en el actual inciso segundo, que pasa a ser final, la frase "Mientras no se cumpla dicho plazo" por la frase "Mientras no se cumpla el plazo señalado en el inciso segundo".

2.- Reemplázase, en el inciso primero del artículo segundo transitorio, la frase "Si cumplido el plazo que establece el artículo precedente" por la frase "Si cumplido el plazo que establece el inciso primero del artículo precedente".

SALA DE LA COMISIÓN, a 21 de agosto de 2020.

Tratado y acordado en sesión celebrada el día 18 de agosto de 2020, con la asistencia de la diputada señora Jenny Álvarez y de los diputados señores René Alinco, Juan Antonio Coloma, René Manuel García, Félix González, Javier Hernández, Marcos Ilabaca, Jaime Mulet, Iván Norambuena, Alejandro Santana, Leopoldo Pérez y Jorge Sabag.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 20.958, EN LO QUE RESPECTA A LA ENTRADA EN VIGENCIA
DE LAS MITIGACIONES DIRECTAS EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD LOCAL (BOLETÍN N° 13.705-15)**

LEY N° 20.958, DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO	PROYECTO DE LEY
<p>Artículo primero transitorio.-<u>Las mitigaciones viales y los aportes al espacio público que establecen los Capítulos I, II y III del Título V,</u> que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal.</p>	<p>Artículo primero transitorio.-<u>Los aportes al espacio público, referidos en el Capítulo III del Título V,</u> que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos dieciocho meses desde que se publique en el Diario Oficial el reglamento a que se refiere el artículo 171 del mismo cuerpo legal.</p>
	<p><u>Las mitigaciones directas que establece el Capítulo II del Título V que esta ley introduce en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos treinta meses desde la publicación señalada en el inciso anterior.</u></p>
<p><u>Mientras no se cumpla dicho plazo,</u> las secretarías regionales ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones evaluarán los estudios de impacto sobre el transporte urbano conforme a la resolución exenta N° 2.379, de 2003, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y a lo establecido en los artículos 2.4.3., 4.5.4., 4.8.3. y 4.13.4. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y los informes viales básicos, de acuerdo al decreto supremo N° 83, de 1985, y a la resolución exenta N° 511, de 2012, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	<p><u>Mientras no se cumpla el plazo señalado en el inciso segundo,</u> las secretarías regionales ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones evaluarán los estudios de impacto sobre el transporte urbano conforme a la resolución exenta N° 2.379, de 2003, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y a lo establecido en los artículos 2.4.3., 4.5.4., 4.8.3. y 4.13.4. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y los informes viales básicos, de acuerdo al decreto supremo N° 83, de 1985, y a la resolución exenta N° 511, de 2012, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>
<p>Artículo segundo transitorio.-<u>Si cumplido el plazo que establece el artículo precedente</u> no se hubiere aprobado en una comuna el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, la municipalidad respectiva estará obligada a cobrar los aportes en dinero, pero no podrá destinarlos a ejecutar estudios, proyectos, obras y/o medidas, y únicamente estará facultada para emplear hasta un tercio de los aportes recaudados en la elaboración de dichos planes.</p> <p>Si transcurridos otros dos años aún no se hubieren aprobado tales planes, las municipalidades también podrán utilizar los aportes recaudados para las siguientes finalidades:</p> <p>a) El pago de las expropiaciones derivadas de las declaratorias de utilidad pública a que se refiere el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.</p> <p>b) Tratándose de comunas que formen parte de áreas metropolitanas o que estén normadas por un plan regulador metropolitano o intercomunal, en los proyectos, obras, medidas y estudios incluidos en el plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público.</p>	<p>Artículo segundo transitorio.-<u>Si cumplido el plazo que establece el inciso primero del artículo precedente</u> no se hubiere aprobado en una comuna el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, la municipalidad respectiva estará obligada a cobrar los aportes en dinero, pero no podrá destinarlos a ejecutar estudios, proyectos, obras y/o medidas, y únicamente estará facultada para emplear hasta un tercio de los aportes recaudados en la elaboración de dichos planes.</p> <p>Si transcurridos otros dos años aún no se hubieren aprobado tales planes, las municipalidades también podrán utilizar los aportes recaudados para las siguientes finalidades:</p> <p>a) El pago de las expropiaciones derivadas de las declaratorias de utilidad pública a que se refiere el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.</p> <p>b) Tratándose de comunas que formen parte de áreas metropolitanas o que estén normadas por un plan regulador metropolitano o intercomunal, en los proyectos, obras, medidas y estudios incluidos en el plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público.</p>

