

Ley de Aportes al Espacio Público

Área Inmobiliaria

El próximo 17 de noviembre de 2021 entran en vigor las normas establecidas en el capítulo II (De las mitigaciones directas) del Título V (de las mitigaciones y aportes al espacio público) de la Ley General de Urbanismo y Construcción (“LGUC”). Este título fue introducido en la LGUC mediante la Ley N° 20.958, que establece un sistema de aportes al espacio público (“La Ley”), publicada en el Diario Oficial con fecha 15 de octubre de 2016.

Junto con la Ley, por Decreto N° 30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de fecha 12 de abril de 2017, se dictó un Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano (el “Reglamento”), que fue publicado en el Diario Oficial con fecha 17 de mayo de 2019.

En cuanto a la aplicación de sus disposiciones, el artículo primero transitorio¹ (modificado una vez por la Ley N° 21.284 publicada en el Diario Oficial con fecha 12 de noviembre de 2020), establece que los artículos del capítulo II (De las mitigaciones directas) y capítulo III (De los aportes al espacio público) comenzarían a regir con fecha 17 de noviembre de 2021 y 17 de noviembre de 2020, respectivamente, sin referirse al resto de los capítulos² que, por lo tanto, deben entenderse que eran de aplicación inmediata.³

En resumen, en la Ley se establecen 2 aspectos fundamentales:

(i) obligación de efectuar un aporte mediante la aplicación del actual artículo 70 de la LGUC (cesión de terreno a municipio afecto a utilidad pública), o bien, un aporte en dinero a la Municipalidad en que se realice el proyecto, para que el municipio lo invierta de conformidad al plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público (el “PIIMEP”).

(ii) Mitigaciones directas de los impactos relevantes sobre movilidad local, que deberán ejecutarse a través de medidas relacionadas con la gestión e

¹ 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 18 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 Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo serán exigibles transcurridos 30 meses desde la publicación señalada en el inciso anterior.”

² **Capítulo I:** principios aplicables; **Capítulo IV:** de la mitigación y los incentivos en los instrumentos de planificación territorial; **Capítulo V:** y de los aportes urbanos reembolsables.

³ Este criterio es aplicado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en su DDU 415, de fecha 21 de febrero de 2019.

infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados y sus servicios conexos.

El principal objetivo de la Ley es permitir un desarrollo inmobiliario en las ciudades que sea capaz de hacerse cargo de las externalidades de todo tipo que las construcciones generan en las vías de transporte en un sentido amplio, así como en mantener los espacios verdes públicos y de recreación, para mantener un contorno agradable en la ciudad.

Se establecen como principios la **universalidad** (todos los proyectos que generen los requisitos objetivos generarán las obligaciones de aportes y mitigaciones), la **proporcionalidad** (equivalencia de aportes con externalidades de proyectos) y **predictibilidad** (criterios objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados). (Art. 168 LGUC)

Los proyectos a los cuales les aplica la Ley son aquellos que generan crecimiento urbano por extensión (loteos que generan nuevo uso de suelo urbanizado) y crecimiento urbano por densificación (incremento de intensidad de ocupación de suelo, por consecuencia de aumento de habitantes, ocupantes o edificación). (Art. 169 LGUC)

Algunos de los problemas que se buscan solucionar con la implementación de la Ley, son, a modo ejemplar, los siguientes:

1. **Mejorar las mitigaciones actuales a los sistemas viales:** Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano ("EISTU"), e Informes Viales Básicos ("IVB").

En la actualidad, los impactos que generan en vialidad los proyectos inmobiliarios de gran tamaño deben efectuar un EISTU o IVB. Los parámetros para la exigibilidad de lo anterior son altos (proyectos residenciales de 250 o más estacionamientos, o no residenciales de 150 o más estacionamientos) y son pocos los proyectos que deben elaborarlos. Junto con lo anterior, hay un grado de alta discrecionalidad en cuanto a las mitigaciones que deban realizarse por parte de la entidad encargada de emitirlos, lo que genera incertidumbre para los desarrolladores inmobiliarios.

Gracias a los criterios objetivos establecidos por la Ley y su Reglamento (Artículos 170 y 171 LGUC), la cantidad de proyectos inmobiliarios que deberán efectuar aportes y medidas de mitigación **augmenta considerablemente**, especialmente teniendo en consideración al principio de universalidad. La Ley propone un Informe de Mitigación de Impacto Vial ("IMIV"), cuya exigibilidad sigue criterios objetivos y que tienen en cuenta variables más completas en cuanto a los impactos a la vialidad que genere un proyecto. Dependiendo de los flujos generados por el proyecto, se exigen informes básicos, intermedios y mayores. Como elemento decisivo, la Ley y el Reglamento determina los flujos que genera el proyecto en base a **viajes**

generados por las vías próximas al mismo, considerando todo tipo de movilización. Claramente se puede apreciar una modernización legislativa para este asunto y esto elimina por completo el incentivo de poder eximirse de los EISTU o IVB mediante la planificación que podría hacerse del proyecto en cuanto a unidades estacionamientos, elaborándolos con unidades bajo el umbral exigido.

También puede señalarse como mérito de la Ley la implementación y tramitación de los IMIV será electrónica, a cargo del Sistema de Evaluación de Impacto de Movilidad, acotándose considerablemente los plazos de tramitación, cuya aprobación será de cargo de la Dirección de Tránsito en conjunto con la SEREMITT y el estudio será de cargo de consultores inscritos, que deberán cumplir una serie de requisitos de conocimientos técnicos altos. Como un refuerzo de materialización de estas tramitaciones, la Ley contempla expresamente la aplicación del **silencio positivo administrativo** en caso de que no se cumplan los plazos establecidos en la Ley y Reglamento para la aprobación de los IMIV. (Artículo 172 LGUC)

En definitiva, el objetivo es que los impactos en vialidad que generen los proyectos sean efectivamente mitigados, ya sea a través de ejecución de obras de mitigación, o bien, garantizar su ejecución mediante pólizas de seguros de ejecución inmediata o boletas bancarias, todo lo anterior con un procedimiento más eficiente, técnico y objetivo.⁴

2. Inversión por parte de los Municipios para mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbana.

La Ley impone una serie de obligaciones a las municipalidades para invertir los aportes que hagan los gestores. Entre ellas, y la más importante, es la creación de los PIIMEP (ya definidos), la implementación material de los IMIV, -que será también a través de sistemas electrónicos-, mantener una cuenta corriente exclusiva y especial para materializar los aportes al espacio público, junto con una rendición anual detallada y precisa de las inversiones que se hagan en la comuna. Si la municipalidad no cuenta con PIIMEP, se establecen reglas y criterios para invertir los aportes que se reciban, pudiendo invertir únicamente un tercio de los mismos en el desarrollo del PIIMEP. A esta fecha, la mayoría de las comunas de la Región Metropolitana cuentan con su PIIMEP aprobado.

⁴ La exigibilidad de los IMIV, o bien certificado de exención de los mismos en base a los criterios objetivos, se producirá a partir del próximo 17 de noviembre de 2021.

Todo lo anterior se realizará mediante los aportes a los espacios públicos que se deban realizar con ocasión a los desarrollos inmobiliarios. La cantidad precisa de los aportes a efectuar se establece en base a criterios objetivos en términos porcentuales, en base al avalúo fiscal del terreno y con tope de 44% del valor del mismo.

La Ley también establece la posibilidad de realizar el aporte mediante la ejecución de estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado y los modos no motorizados, entre otros. (Art. 179 LGUC)

En cuanto a la forma de aplicación de los aportes, la Ley establece que corresponderá a las municipalidades destinarlos única y exclusivamente a la ejecución de obras contempladas en su PIIMEP, incluida la construcción de áreas verdes o espacios públicos, pago de expropiaciones que sean necesarias para la materialización de las propias obras contempladas en el PIIMEP, actualización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, gastos de administración e inspección de las obras a ejecutar, y en fin, las que permitan mitigar las externalidades a la vialidad comunal. (Art. 180 LGUC)

Conclusiones.

La Ley tiene por objeto ajustar los impactos viales que los proyectos inmobiliarios generan en la ciudad, mediante la actualización de la normativa a las actuales exigencias de la sociedad de vivir en un entorno que permita el desarrollo urbano con poca afectación a los espacios públicos, verdes y calidad de vida. El mayor desafío recaerá sobre las municipalidades, a través de los PIIMEP, gestiones de IMIV y correcta distribución de los aportes efectuados por los desarrolladores inmobiliarios.