

V. APROXIMACION A LA PROPUESTA DE GESTIÓN.

V.1 Modelo Económico

Antes de entrar de lleno en el ámbito de la propuesta de gestión para el proyecto, conviene situarse en el contexto socio económico del país. Desde hace más de 3 décadas que la racionalidad técnico instrumental del estado, incluyendo el soporte regulatorio de las distintas actividades económicas, se ha ido ajustando o, mejor dicho, ha ido consolidando un modelo económico en el que la participación privada es cada vez más protagónica.

En este contexto, encontramos al estado patrocinando y perfeccionando fórmulas para la sociedad público privada y definiendo nuevos mecanismos de respaldo a la actividad empresarial.

Subsidios, incentivos tributarios, concesiones, etc. son las fórmulas más comunes en que el estado promueve al sector privado como ejecutor de proyectos de interés público o que se enmarquen en el ámbito de las políticas públicas. Especial impulso ha tenido este modelo de sociedad público privada en el caso de la inversión y operación de las infraestructuras públicas para la movilidad y conectividad: autopistas, puertos, aeropuertos, etc. Tal es el caso del proyecto: “Nuevo Puerto Santiago”.

no, transporte público urbano, modo buses y taxibuses, taxis y taxis colectivos, metro, bicicleta, estacionamientos y accesos pe-

tonales. Se contempla de modo especial la estación de un tren elevado que uniría el aeropuerto de Santiago con las canchas de ski situadas en la cordillera, y que recorrería casi la totalidad de la extensión del río Mapocho. Contempla además un helipuerto para uso privado y de emergencias. no, transporte público urbano, modo buses y taxibuses, taxis y taxis colectivos, metro, bicicleta, estacionamientos y accesos peatonales. Se contempla de modo especial la estación de un tren elevado que uniría el aeropuerto de Santiago con las canchas de ski situadas en la cordillera, y que recorrería casi la totalidad de la extensión del río Mapocho. Contempla además un helipuerto para uso privado y de emergencias.

Usos específicos y anexos: terminal de buses interurbano, centro de transferencia con modos urbanos, estación de tren elevado (Aeropuerto – Farellones), conexión con estación de metro, centro comercial, áreas de servicio autostop para automovilistas y hoteles y hospedajes para pasajeros y trabajadores.

Justificación, análisis de viabilidad y restricciones: Lo primero que hay que tener en cuenta es que en Santiago, posterior a la puesta en marcha del Plan Transantiago, se ha venido instalando, no exenta de dificultades, una cultura de la intermodalidad, de manera tal que la idea de un centro de transferencia de diversos modos de transporte público, ya no resulta ajena a la comunidad. Es más, la evaluación de los terminales y centros existentes es muy positiva. La novedad viene asociada al hecho de si-

tuar un Centro de Transferencia de modos de transporte público urbano en una vía de acceso intercomunal, provincial y regional, incluso internacional, si se considera la cercanía del Aeropuerto de Santiago. De esta manera se abre la posibilidad de inaugurar un tipo de Centro de Transferencia que reúna todas las escalas de transporte, lo que hemos denominado: hípervuario.

Antecedentes del modelo económico chileno:

- A partir del año 1975 Chile se embarcó en un auténtico cambio estructural de su Economía, pasando de ser un modelo cerrado a una de las Economías más abiertas del mundo.

- El Modelo Económico chileno, llamado “Economía Social de Mercado” se fundamenta en la libertad económica y en la asignación al Sector Privado del liderazgo de Crecimiento y Desarrollo del país, mientras que el Estado cumple con el rol de regular, de complementar la actividad de los privados en función del bienestar y de mantener la estabilidad económica, social y política.

Principios básicos del modelo:

- Derecho a la Propiedad Privada.
- Determinación de Precios por medio de Mercados Libres.
- Fomento de la Competencia como motor de la eficiencia.
- Control de Monopolios
- Apertura de la Economía al Comercio Internacional

- Política Fiscal responsable.
- Política Monetaria Anti inflacionaria.

Crecimiento Económico:

- A partir del año 2004 es posible observar un sostenido crecimiento de la economía chilena, luego de la recesión económica que significó para nuestro país la crisis asiática.

- El crecimiento en el año 2006 alcanzó a una tasa del 4,2%. Durante el 2007 y comienzos del 2008 subió y se acercó al 6%. A fines del 2008 y durante el 2009 se vivió una de las peores crisis de los mercados mundiales. Aún así en Chile no se bajó del 4%.

- Para el 2010 se espera la reactivación de la economía. En Chile, sin embargo, tiene lugar uno de los peores terremotos de la historia. Los impactos económicos están por verse, no obstante es claro que la reconstrucción se soportará en el firme principio de la sociedad público privada. Se espera una nueva generación de incentivos a la inversión, de concesiones y otros mecanismos.

Economía Internacional:

- Las exportaciones constituyen el motor de crecimiento de nuestra Economía, representando aproximadamente el 38% del PIB.

- La apertura comercial de nuestro país se refleja en los diversos Tratados de Libre Comercio que se han firmado con las principales Economías mundiales.

- La política de fomento de las exportaciones se basa en la iniciativa privada y en un tipo de cambio flexible, es decir, determinado por la libre interacción de la demanda y oferta de la divisa.

- La gran entrada de divisas proveniente de los retornos por exportaciones y por la Inversión extranjera ha provocado una caída del tipo de cambio y una pérdida de competitividad de los sectores exportadores no cuprífero, no obstante los términos de intercambio siguen siendo favorables a nuestro país.

Desafíos del Modelo Económico Chileno:

- Mejorar la distribución de ingresos.
- Bajar los índices de pobreza.
- Potenciar la educación y la equidad en el acceso.
- Potenciar la inserción de nuestro país en el contexto mundial.
- Lograr una reconstrucción responsable.

El rol de las concesiones en el marco del modelo económico chileno:

En su sentido más amplio el término concesión refiere a la acción y resultado de concederle algo a alguien.

En el caso de las economías de los países, una concesión resulta ser el contrato a través del cual el gobierno les otorga a empresas, o en su defecto a particulares, la gestión y explotación de determinados bienes públicos.

Conforme se fue extendiendo el modelo

económico neoliberal por el mundo entero, buena parte de las empresas públicas, especialmente aquellas deficitarias, fueron concesionadas a empresas privadas, en un paso anterior a su privatización con el objetivo de probar su funcionamiento en condiciones privadas.

El objetivo de la concesión será la administración de los bienes públicos, mediante el uso, explotación, construcción de obras, entre otras alternativas, de los bienes que son de dominio público del gobierno de turno para de este modo proporcionarles a los ciudadanos servicios considerados esenciales para su bienestar, tales como la infraestructura para la movilidad y conectividad, la depuración de aguas residuales, la generación de energía, entre otros.

El caso chileno:

1. Durante la década de los 80 el Estado de Chile gastaba menos del 30% de lo que se requería para mantener los caminos, puentes y aeropuertos, mientras el tránsito por las rutas nacionales y el parque automotor creció en un 100%, con el consiguiente efecto negativo en el desarrollo económico: altos costos de bienes y servicios por la dificultad de su traslado en tiempos adecuados, mal estado de las carreteras, altas tasas de accidentalidad y falta de seguridad en las rutas. Las pérdidas económicas de competitividad por esa carencia de infraestructura ascendían a US\$ 12.300 millones anuales, afectando principalmente a los sectores más dinámicos de la economía.

2. Para enfrentar la situación, a comienzos

de la década de los 90 el gobierno se propuso utilizar las concesiones, que permiten incorporar la capacidad de inversión y gestión del sector privado en la construcción y operación de infraestructura.

3 Las concesiones de obras públicas aseguran los necesarios equilibrios del gasto público, pues mediante el financiamiento privado y el pago de peajes por los usuarios, bajo el concepto que el que usa paga, se incrementa fuertemente la inversión en obras públicas, mejorando la competitividad y generando importantes ahorros públicos y privados.

4. La iniciativa pasó a constituir una política de Estado avalada por todos los sectores políticos del país. En efecto, el Congreso Nacional aprobó por unanimidad el marco legal aplicado a los contratos de concesiones, a través de la Ley 19.460.

5. En el marco de la Ley de Concesiones, en 1993 el Ministerio de Obras Públicas (MOP) convocó al sector privado nacional y extranjero a participar en las inversiones en infraestructura, a través de una innovadora asociación público-privada, que implica que el concesionario privado financia, construye, opera y transfiere la obra pública al Estado al término del contrato de concesión. Esta decisión comenzó a revertir el déficit de infraestructura de Chile --que atentaba contra el crecimiento económico del país--, y elevó impresionantemente la inversión en infraestructura.

A través del sistema de concesiones, por pri-

mera vez se hace partícipe al sector privado en los procesos de inversión y explotación de grandes obras públicas, por medio de un procedimiento que permite al sector privado financiar obras económicamente rentables, recuperando total o parcialmente su inversión a través del cobro directo de una tarifa a los usuarios.

Esta visión consensuada y la confianza demostrada en el modelo por importantes consorcios nacionales y extranjeros, consolidan definitivamente al sistema de concesiones y, con él, la posibilidad de situar a nuestro país a la vanguardia en el desarrollo de infraestructura pública.

Actualmente existen, en distintas fases de su desarrollo (diseño, construcción y explotación) una cartera de concesiones que contempla: autopistas interurbanas, autopistas urbanas, aeropuertos, recintos penitenciarios, embalses, edificación pública (equipamiento deportivo, equipamiento cultural, servicios públicos, etc.), puertos terrestres, complejos hospitalarios, obras para la conectividad marítima y corredores urbanos para transporte público. El desafío para el futuro es promover ideas más innovadoras. Los inversionistas nacionales y extranjeros basan su confianza en el sistema en cuatro factores claves y complementarios:

- El modelo económico chileno y sus buenos resultados durante las últimas décadas: En este marco, la industria de concesiones se puede proyectar en el largo plazo. En efecto, la estabilidad económica del país ha sido un factor crucial en el surgimiento

y mantención de la industria de las concesiones. Ha permitido al Estado actuar como inversionista institucional, profundizando los mercados financieros de fondos de largo plazo. Por otra parte, relevante es el hecho que la economía chilena ha podido enfrentar las turbulencias externas sin resultados desastrosos.

- El modelo político institucional chileno: El Estado expresa su férrea decisión política de impulsar el funcionamiento de la alianza público privada para la provisión de la infraestructura pública a través de la creación de la Coordinación General de Concesiones de Obras Públicas dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

- El modelo de financiamiento, que se hace cargo eficientemente de los factores financieros principales que definen los contratos de concesiones: (1) activos físicos no prendables y de propiedad del Estado; (2) plazos de negocio relativamente largos; (3) intervienen muchas instancias (sociedades concesionarias, compañías de seguros, financistas, bancos, consultores expertos, etc.).

En el caso chileno, la principal fuente de financiamiento es la emisión de bonos por parte de las sociedades concesionarias, que son adquiridos por inversionistas tenedores de bonos, riesgo BID o empresas de seguros. Las otras fuentes de financiamiento son: Accionistas y Bancos. Las colocaciones financieras bordean los US\$ 6.500 millones.

- El modelo de asignación de riesgos, a través del cual se asigna el riesgo de la concesión, en cada una de las etapas (construcción, financiación, explotación), a quien tenga mejor capacidad para asumir ese riesgo (público, privado, compartido).

Finalmente, hoy Chile enfrenta tiene la posibilidad de materializar trascendentales obras de infraestructura pública y de proyectar una estrategia de integración territorial y de conexión internacional, de transformar nuestros centros urbanos y de realizar cualquier obra de interés público a través de este consolidado modelo.

Un desafío adicional es configurar este modelo como un instrumento clave para la reconstrucción de las zonas devastadas por el terremoto que afectó la zona central de Chile en febrero del presente año 2010, sin que esto se constituya en una oportunidad desmesurada de negocio para consorcios nacionales y extranjeros. Si bien es cierto las concesiones han impulsado el desarrollo del país, es discutible el hecho de si era necesario ofrecer a los privados tan altos estándares de rentabilidad. Este debate cobra mayor vigencia en el contexto de la “reconstrucción”.

V.2. Marco jurídico administrativo para la infraestructura vial

En el área de intervención confluyen diversos tipos de vías. Aparecen con protagonismos las autopistas urbanas concesionadas (Autopista Central y Costanera Norte), vías metropolitanas (Vivaceta, Santa María, Balmaceda, etc.) y vías locales. Sus diseños se rigen por diversos cuerpos normativos y legales, entre los que destacan: La Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, el Manual de Carreteras del MOP y el REDEVU, Manual de Recomendaciones de Diseño para Vialidad Urbana.

El tránsito sobre las vías se encuentra regulado por la Ley de Caminos en el caso de la vialidad interurbana y de las vías declaradas como “camino público”, y por el Decreto 83 sobre la red vial básica, en el caso de la vialidad urbana.

A su vez, el transporte público sobre estas vías está regulado de forma general por el Decreto Supremo 212 del Ministerio de Transportes y de forma específica por eventuales contratos de concesión de vías para transporte público, definidos y administrados por la Subsecretaría de Transportes.

Desde la perspectiva de su operación, todos los caminos públicos son construidos y administrados por el Ministerio de Obras Públicas. El resto de las vías pueden ser construidas por el Servicio de Vivienda y Urbanización, por los Gobiernos Regionales y/o por los municipios, pero siempre su mantenimiento y operación es de responsa-

bilidad municipal.

Ahora bien, son caminos públicos las vías de comunicación terrestre destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público. Se consideran, también, caminos públicos las calles o avenidas que unan caminos públicos, declaradas como tales por decreto supremo.

Esta clasificación se refiere fundamentalmente a vías interurbanas, además de las urbanas que se definen como caminos públicos, ya sea por conectar otros caminos públicos (como ocurre en los casos en que las vías interurbanas atraviesan las ciudades), por tratarse de puentes o por haber sido señaladas por Decreto. Tal es el caso de las autopistas urbanas de Santiago, entre ellas Costanera Norte y Autopista Central, por lo que en consecuencia son diseñadas, construidas y administradas por el MOP, esta vez a través de contratos de concesión específicos.

Respecto de los trazados viales, éstos pueden ser definidos en el marco de instrumentos de planificación territorial de escala regional, metropolitana, intercomunal, comunal y seccional, o, en el caso de los “camino público”, pueden ser señalados por decreto, según el procedimiento indicado en el marco de la Ley de Caminos.

Señalado lo anterior, resulta evidente indicar que el marco regulatorio y normativo que rige sobre la vialidad es muy complejo y que conviene reunir las voluntades políticas

necesarias para simplificarlo y hacerlo más operativo.

Existen en el marco de la legislación chilena once clasificaciones viales con diversos fines, que provienen de distintos organismos públicos, y un total de 52 tipos definidos. Pues bien, en el marco de esta investigación se llevó a cabo una propuesta para una nueva clasificación que homologa tipos que provienen de diversas clasificaciones y que permitiría establecer un código común, lo que facilitaría no sólo el diseño vial y urbano, sino también los mecanismos de operación y mantenimiento¹.

Para efectos de intervenir en el tejido urbano existente conviene conocer las diversas clasificaciones, al menos de vías urbanas, así como los organismos y mecanismos definidos legalmente para su financiamiento, su diseño, construcción, mantenimiento y operación.

Vías Urbanas:

Son vías urbanas aquellas que se ubican dentro de los límites urbanos de las ciudades o centros poblados del país. Su regulación principal está dada por la LGUC, la que se complementa con normas dictadas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y se clasifican de acuerdo a los criterios proporcionados por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Sin perjuicio de lo anterior, existen vías urbanas que han sido declaradas “camino público”,

1.- Ver anexo: “clasificaciones viales existentes y propuesta de tipología vial”.

que son diseñados de acuerdo al REDEVU y que son de responsabilidad, como obra de infraestructura, del Ministerio de Obras Públicas, toda vez que unen otros caminos públicos o vías interurbanas y que son declaradas por Decreto Presidencial. Tal es el caso de la red de autopistas urbanas de Santiago.

Con excepción de las vías urbanas que han sido declaradas caminos públicos, las vías urbanas en general pueden ser diseñadas y construidas, dependiendo de su clasificación más específica, por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, por los Gobiernos Regionales y por los municipios, aunque siempre la responsabilidad legal sobre su estado de conservación es municipal, esto sin perjuicio de los fondos concursables dispuestos por los Gobiernos Regionales y por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo para tales efectos, o de la vigencia de los contratos de construcción cuando contemplan mantenimiento y garantías por un periodo determinado.

En esta categoría de vía podemos encontrar las vías troncales, colectoras, de servicio y locales (OGUC) y las vías troncales, de servicio, colectoras-distribuidoras y locales (DS 83/85), entre otras que definiremos en detalle más adelante.

Principales características de las vías urbanas:

- Su rol principal es establecer las conexiones entre las diferentes zonas de una misma área urbana.

identificación	naturaleza jurídica	tipo clasificación 1	tipo clasificación 2	Institución	fuentes	año	Nº tipos viales identificados
Ley de Caminos	legal	administrativa		MOP	D.F.L. N°50 / DFL N° 206; Ley N°15.840; D N°569; D.S. N°294	1960, 1984, 1997	2
D/556/1970	legal	administrativa		MOP	D/556/1970	1969	5
Manual carreteras Clasif. administrativa	indicativa	administrativa		MOP	Manual de Carreteras V_2	2003	5
Manual carreteras Clasif. para el diseño	instructiva, normativa	diseño		MOP	Manual de Carreteras V_3	2003	6
Concesiones	indicativa	administrativa		MOP		2003	3
SEBI	instructiva, normativa	evaluación		MIDEP LAN MINHAC	SEBI	2007	6
SEIA	legal	regulatoria	evaluación	SEGPRES	D.S. N°95	2002	2
Ley y OGUC	legal	regulatoria	diseño	MINVU	D.F.L. N°468 - D.S. N°75	1976 - 2001	6
Red Vial Básica	legal	regulatoria	diseño y gestión de transporte	MINRATEL	D.S. N°83-85	1985	5
REDEVU	legal	regulatoria	diseño	MINVU	D.S. N°12	1984	9
MESP/MU	instructiva, normativa	evaluación		SECTRA	MESP/MU	1988	3

- Permiten desplazamientos a grandes, medias y cortas distancias, con una velocidad de diseño que va de entre los 50 y 80 km/h hasta los 20 y 30 km/h

- Capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, que van desde aquéllas que permiten un flujo vehicular mayor a 2000 vehículos/h, hasta menos de 600 vehículos/h.

- Flujo de locomoción colectiva, automóviles, e incluso vehículos de tracción animal y humanas (en las vías locales).

- Presentan menos restricciones de accesibilidad con respecto a otras vías y a las actividades del entorno.

- El ancho mínimo de calzada va desde 14 m. hasta 7 m.

Presentación de clasificaciones y tipos viales existentes:

Existen 11 clasificaciones viales, promovidas por distintos organismos y funcionales a diversos propósitos.

En el siguiente cuadro se resumen las principales características de estas clasificaciones: nombre, origen, institución patrocinante, naturaleza jurídica, año, fuente, número de tipos viales que las componen, etc. Estas clasificaciones son descritas y analizadas en detalle en anexo: "clasificaciones viales existentes y propuesta de tipología vial".

Etapas y fuentes de financiamiento en obras viales:

Ahora bien, en la perspectiva del diseño de un plan de gestión asociado a la intervención arquitectónica y urbana del nudo Vivaceta, es conveniente revisar preliminarmente algunos conceptos y precisar alguna información sobre las distintas etapas de las obras viales, identificando canales de formulación de proyectos, actores y fuentes de financiamiento, entre otros.

Revisaremos algunos antecedentes para cada una de las etapas de las obras viales:

Etapas de preinversión:

Por lo general, la etapa de preinversión considera el surgimiento de la iniciativa, la definición del perfil y los estudios de prefactibilidad y factibilidad, donde se analizan las alternativas de diseño y gestión y la rentabilidad social y la factibilidad del financiamiento conforme a los procedimientos indicados en el Sistema Nacional de Inversiones o en la Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas en el caso de tratarse de una idea de concesión.

Origen de las iniciativas de inversión:

Las iniciativas de los proyectos que tienen por objeto la construcción de obras viales pueden tener los siguientes orígenes:

- Origen en planes, programas y proyectos de organismos públicos, empresas estatales o sociedades mixtas.

- Origen privado a través del sistema de concesiones de obras públicas y otros mecanismos de participación y gestión promovidos por diversos organismos gubernamentales y no gubernamentales (ONG).

Etapas de diseño y construcción:

Por lo general, una vez que la iniciativa de proyecto para una obra vial se define rentable, cumple con todos los requerimientos del marco legal vigente y/o es declarada de “interés público” en el caso de una obra concesionada, puede pasar a etapa de diseño y posteriormente de construcción.

Lo anterior se cumple con excepción de los casos de obras viales que son construidas por empresas del estado y corporaciones o sociedades mixtas (público privadas) autónomas y con financiamiento propio y también en los casos de las obras viales que son productos de cesiones o acciones de mitigación ambiental.

Encargados del diseño y la construcción de obras viales:

En Chile las obras viales son diseñadas y construidas, generalmente a través de licitación de contratos específicos, por organismos públicos, empresas del Estado o sociedades mixtas.

- En el caso de los “camino públicos”, el organismo encargado de su diseño y construcción es el Ministerio de Obras Públicas, a través de procesos técnicos y administrativos que son promovidos por la Dirección

Nacional de Vialidad y, en última instancia siempre, por la Dirección General de Obras Públicas.

- En el caso de las vías urbanas estructurantes, expresas, troncales, locales, etc., los organismos encargados de su diseño y construcción son: el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de los Servicios Regionales de Vivienda y Urbanización, los Gobiernos Regionales, o los Municipios, dependiendo del tipo específico de vía y del programa de financiamiento al que se postule el proyecto.

- En el caso de cualquier obra vial urbana o interurbana que sea declarada de “interés público”, en conformidad a lo dispuesto en la Ley y el Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, el organismo encargado de su diseño y construcción es la Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y, en menor grado, los Municipios.

A pesar de que la vía de Concesiones puede ser utilizada para cualquier obra vial, en el caso chileno se ha utilizado fundamentalmente para la construcción y explotación de autopistas urbanas e interurbanas, corredores expresos de transporte público y para el mejoramiento y mantenimiento de redes viales interurbanas.

En ocasiones, las obras públicas son diseñadas y/o construidas directamente por el sector privado. Tal es el caso de las obras de mitigación o compensación ambiental construidas en el marco del cumplimiento de las exigencias de la Ley de Medio Ambiente, y

de las cesiones de infraestructura construidas en el marco del cumplimiento del Reglamento y de la Ley General de Urbanismo y Construcciones para la aprobación de urbanizaciones, loteos y copropiedades inmobiliarias. En estos casos los diseños las obras son recibidas en conformidad, toda vez que los organismos pertinentes verifican el cumplimiento de las normativas vigentes.

Si bien es cierto, la generalidad y tendencia indica que los diseños y obras de obras viales promovidas por organismos públicos son desarrollados por terceros, vía contratos directos o licitados, en casos excepcionales los diseños siguen siendo desarrollados por oficinas técnicas estatales en municipios, gobiernos regionales y/o ministerios.

Etapa de explotación:

El fin último de una obra vial es el servicio que ésta ofrece en su etapa de explotación.

La calidad de este servicio depende de los sistemas y contratos de conservación o mantenimiento de la obra.

Una vez construida la obra vial, su mantenimiento o conservación es de responsabilidad del organismo público mandante o patrocinante, de forma directa o a través contratos globales o específicos de mantenimiento.

Cabe señalar que en el caso de las vías urbanas construidas con fondos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de los Gobiernos

Regionales o de los propios Municipios, son siempre estos últimos los responsables de su conservación. Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y los Gobiernos Regionales disponen de recursos para tales efectos, los que son derivados al mantenimiento de las vías urbanas estructurantes y, en forma concursable, al mantenimiento de diversas vías locales.

En el caso de las obras viales concesionadas, la fase de explotación está definida en el marco de los contratos de concesión, estableciéndose las obligaciones de operación, servicio y mantenimiento de las obras para los concesionarios. Podríamos decir que sólo en estos casos, en el contexto chileno, existen garantías relativas de buenos niveles de conservación.

Buenos niveles de conservación, para un buen servicio, sólo se logran con entidades responsables ante la Ley. Es por eso que es recomendable establecer contratos de mantenimiento plurianuales, como en el caso de las concesiones. Extender este criterio a todas las obras viales que se construyan implicará una gran revolución administrativa y presupuestaria para el Estado.

Financiamiento de las obras:

El financiamiento de las obras viales, en cualquiera de sus etapas, puede ser:

- Público sectorial proveniente del presupuesto de los distintos ministerios.
- Público regional proveniente del Fondo

Nacional de Desarrollo Regional (FNDR).

- Público local proveniente de presupuestos municipales.

- Público asociado a los Ministerios de Vivienda y Urbanismo y Bienes Nacionales y a los municipios, por la vía de los procedimientos establecidos en la Ley de Financiamiento Urbano Compartido, que establece la posibilidad del pago total o parcial de obras de infraestructura urbana a través de la enajenación de determinados bienes inmuebles públicos o fiscales.

- Público, sectorial, regional o local, en el marco del sistema de concesiones en forma de pagos diferidos plurianuales.

- Privado a través del sistema de concesiones de obras públicas.

- Mixto, público y privado, a través del sistema de concesiones de obras públicas.

- Público - privado, asociado a la construcción de infraestructura de vialidad responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, a través del mecanismo (incentivos tributarios) definido en la Circular N°49 del 31.08.2006, en el marco del plan "Chile Compite".

- Privado proveniente de los presupuestos de empresas estatales y sociedades mixtas, aportes privados a través de corporaciones y otros, pago de compensaciones, cesiones, etc.

- Aportes a través de fondos concursables estatales o de ONGs.

- Bonos de Carbono y otros mecanismos.

Privado, según los mecanismos establecidos en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en lo que respecta a construcciones y cesiones establecidas para los loteos y para las obras que se acogen a la Ley de Copropiedad Inmobiliaria

Convenios de programación y convenios mandato entre organismos públicos:

Los financiamientos públicos sectoriales y regionales pueden asociarse para la construcción de obras públicas a través de convenios de programación entre gobiernos regionales y ministerios.

Estos Convenios de Programación permiten además el financiamiento plurianual, consiguiendo con ello y en su marco, comprometer recursos para obras de gran envergadura y presupuesto, garantizando la aprobación de los recursos año a año. Este mecanismo, junto al de concesiones, puede ser explorado en la perspectiva de garantizar buenos niveles de conservación, de operación y servicio.

Por otra parte, los organismos públicos que no cuenten con unidades operativas facultadas y/o capacitadas para el diseño, construcción y mantenimiento de las obras públicas asociadas al servicio que ofrecen, pueden desarrollar convenios mandato con organismos públicos que sí poseen estas unidades operativas, transfiriendo los recursos correspondientes. Tal es el caso, por ejemplo, de la Dirección de Arquitectura del

MOP que lleva a cabo el diseño y la construcción de proyectos asociados a la gestión de otros ministerios, a través de convenios entre éstos y el MOP. Otros convenios mandato recurrentes, sobre todo para el caso de obras viales, son: de los gobiernos regionales a los SERVIU regionales y a los municipios, etc.

Dentro del Sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación, se encuentra el Parque del Río Mapocho, el cual es incorporado en toda su extensión y cuenca. Es considerado como área verde de uso público, de carácter metropolitano, pudiendo acoger actividades relacionadas con lo recreacional, deportivo, de culto, cultural, científico, de esparcimiento y turismo al aire libre; pero manteniendo por sobre todo, su valor paisajístico y equilibrio ecológico.

Las instalaciones y/o edificaciones complementarias que puedan desarrollarse en el Parque, no podrán sobrepasar, en su conjunto, el 1% de la superficie total del predio, incluidas las áreas de estacionamientos.

Como parte de las condiciones técnico-urbanísticas que plantea el PRMS para tales instalaciones y edificaciones complementarias, se plantea su propuesta como proyectos específicos, cuya aprobación la efectuarán las Direcciones de Obras Municipales correspondientes, previo informe favorable de la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo. Así también, cualquier construcción emplazada en áreas de concesiones, deberá contar con el permiso previo del municipio correspondiente.

Así también, la Ordenanza del PRMS reconoce como zona recurrentemente inundable, la hoya hidrográfica del Río Mapocho, en donde cualquier proyecto de urbanización, edificación y/o destinados a la acondicionamiento y explotación de los terrenos emplazados en estas áreas, deberán ser aprobados además por el Ministerio de



- 1.- Límite comunal
- 2.- Comuna Independencia
- 3.- Comuna de Santiago

Obras Públicas. Esta zona se regirá por las siguientes normas de uso de suelo²:

Dentro de la ribera del Río Mapocho, se contemplan franjas de protección, que cumplen la función de espacios de recreación, corredores de ventilación y biológicos de fauna. Esta franja es de 200 m. mínimo de ancho adyacente y paralela a cada costado de los bordes del cauce, y 400 m. mínimo de radio de su nacimiento.

Para los cursos de agua de mayor y menor jerarquía, se podrá disminuir hasta en un 30% de su ancho, siempre que esté previamente fundamentado en un estudio Técnico

2.- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Ordenanza Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

Usos de Suelo Permitidos	% Máximo de Ocup. de Suelo	Coeffic. Máximo Constructibilidad
Equipamiento de Escala Intercomunal y Comunal de: - Áreas verdes - Recreacional-Deportivo - Esparcimiento y Turismo al aire libre	1,00%	0,01

En estas áreas se permitirá subdivisiones en lotes de superficie mínima de 10 Hás.

30% de su ancho, siempre que esté previamente fundamentado en un estudio Técnico Específico de Riesgo, el cual deberá estar debidamente aprobado por el organismo competente. Así mismo, se podrá disminuir esta franja hasta en un 60% de su ancho, siempre que la totalidad del ancho de la faja restante se arborice conforme a un Plan de Forestación aprobado por la Seremi de Agricultura, y fundamentado por un Informe Técnico de los servicios competentes del MINAGRI. En esta franja de arborización no se permitirá la infraestructura de vialidad y transporte.

En cuanto a infraestructura vial, el PRMS contempla la jerarquización de éstas, a partir de su clasificación en Vías Metropolitanas, Troncales e Intercomunales Principales. Dentro del área de intervención encontramos las siguientes:

- a. Vialidad Metropolitana ³

3.- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Ordenanza Plan Regulador Metropolitano de Santiago



Cuadro 1. Carreteras de Acceso al Gran Santiago

Nº de Código	Nombre de la Vía (tramo)	Comuna	Ancho Min. L.O. (m.)
E6N	COSTANERA NORTE RIO MAPOCHO (Sector Norte) Apóstol Santiago – Fermin Vivaceta Fermin Vivaceta - Pio Nono (tramo bajo el Rio Mapocho)	Independencia Independencia – Recoleta – Santiago	40 30
E16C	AV. NORTE SUR / AV. PDTE JORGE ALESSANDRI RODRIGUEZ Av. Almirante Blanco Encalada – Panamericana Norte/ Ruta 5/ Av. Presidente Eduardo Frei Montalva	Santiago	90

Cuadro 2. Anillo de Circunvalación Central.
Sistema de distribución Intermedio

b. Vialidad Troncal⁴

Cuadro 3. Sector Norte

Nº de Código	Nombre de la Vía (tramo)	Comuna	Ancho Min. L.O. (m.)
T12N	AVENIDA FERMIN VIVACETA Hipódromo Chile – Carretera Panamericana Norte/Ruta 5/ Av. Presidente Eduardo Frei Montalva	Independencia	40
T26N	AVENIDA SANTA MARÍA Av. Fermin Vivaceta - Av. Recoleta (costado Área Verde)	Santiago –Independencia	25

Cuadro 4. Sector Central

Nº de Código	Nombre de la Vía (tramo)	Comuna	Ancho Min. L.O. (m.)
E6N	CARRETERA PANAMERICANA NORTE/ RUTA 5/ AV. PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA Av. Jorge Hirmas – Puente Bulnes Puente Bulnes - Av. Fermin Vivaceta (incluida Área Verde)	Renca-Independencia Independencia – Santiago	60 130

c. Vialidad intercomunal Principal⁵

Cuadro5. Sistema Vial Intercomunal Principal

Nº de Código	Nombre de la Vía (tramo)	Comuna	Ancho Min. L.O.(m)
	AV. NORTE/SUR (Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez) Av. Almirante Blanco Encalada – Costanera Norte Rio Mapocho	Santiago	90

4.- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Ordenanza Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

5.- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Ordenanza Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

Las características físicas y operativas de todas estas vías, deberán estar de acuerdo a la clasificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y su diseño deberá atenerse a lo indicado en el Manual de Vialidad Urbana Vol. III REDEVU.

A partir de este desglose, se evidencia óptima conectividad a nivel metropolitano e intercomunal que posee el área de intervención, siendo la principal característica detonante del proyecto propuesto.

Plan Regulador Comunal

La Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal establece normas de zonificación, usos de suelo y condiciones de edificación, urbanización, subdivisión predial y vialidad, que regirán dentro de la comuna.

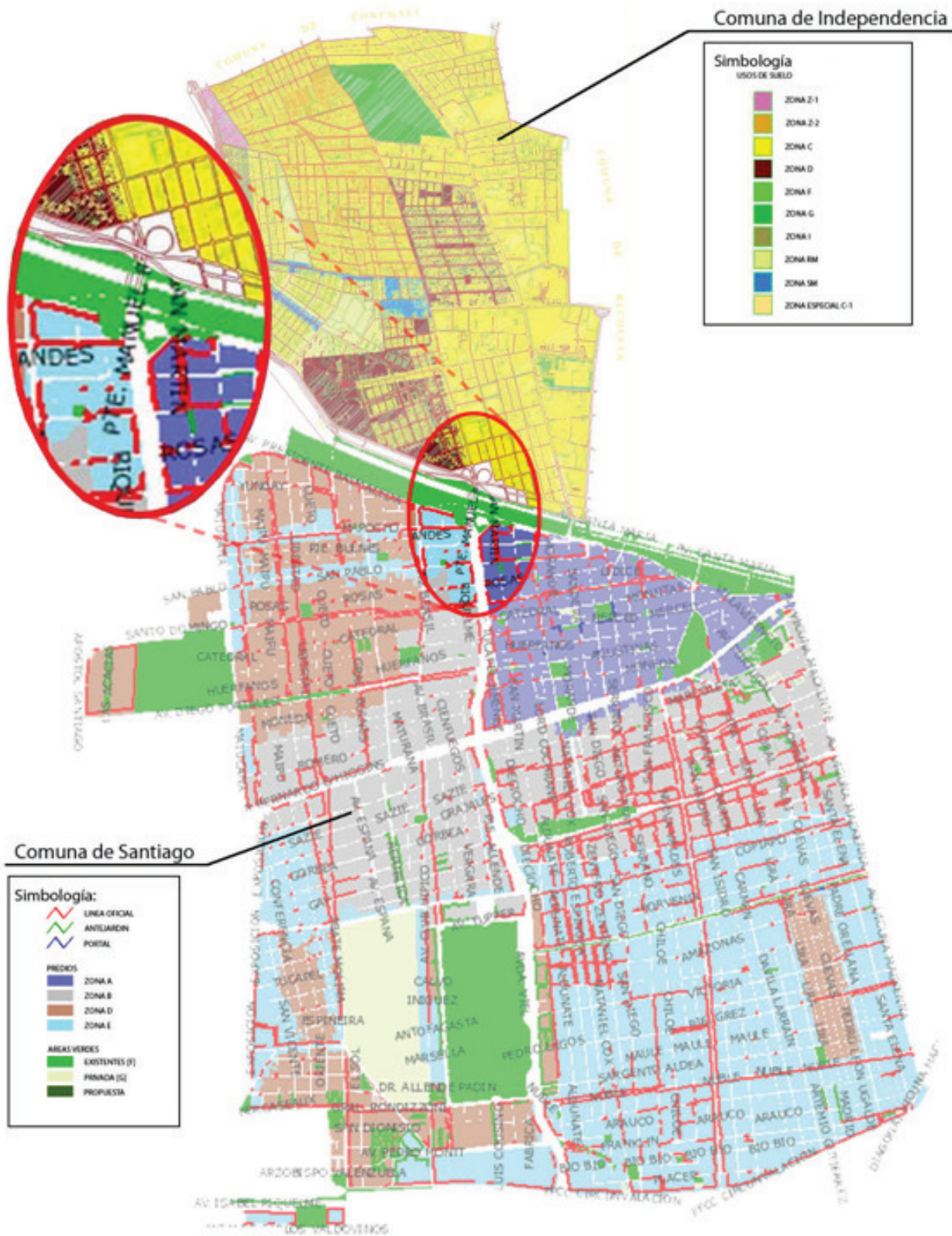
Todas las materias atinentes al desarrollo urbano de la comuna, que no se encuentren reglamentadas en esta Ordenanza, se regirán por la L.G.U.C., O.G.U.C. y por el P.R.M.S., incluyendo las áreas de restricción y normas correspondientes sobre obras de infraestructura, cursos de agua, medio ambiente natural u otros elementos significativos.

En este sentido, la Comuna de Santiago posee su propio Plan Regulador Comunal y su respectiva Ordenanza, el cual rige en todo su territorio. No así la comuna de Independencia, la cual posee solamente un Plano Regulador Comunal, en donde sólo se expresa una zonificación por sectores, apoya-

do por un Plan de Desarrollo Comunal.

En la siguiente imagen, se superponen ambos Planos Reguladores Comunales, de manera de poder comparar la situación actual que enfrentan estas comunas, destacándose el área de intervención, en donde se emplaza la propuesta urbana – arquitectónica de la presente investigación.

SITUACION ACTUAL PLANOS REGULADORES



FUENTE:
Municipalidad de Santiago e Independencia

Plan Regulador Comunal de Santiago:

do por un Plan de Desarrollo Comunal.

En la siguiente imagen, se superponen ambos Planos Reguladores Comunales, de manera de poder comparar la situación actual que enfrentan estas comunas, destacándose el área de intervención, en donde se emplaza la propuesta urbana – arquitectónica de la presente investigación.

Límite:

El límite norte de la Comuna de Santiago, específicamente en el área de intervención, se ajusta a lo dicho anteriormente por el P.R.M.S., el cual es el eje de la calzada de la Av. Santa María, por el lado norte del Río Mapocho.

Zonificación y Uso de Suelo:

Con respecto a la zonificación, uso de suelo y normas específicas en el área de intervención, es posible encontrar 3 tipos de zonas, según la clasificación del P.R.C.

ZONA A

a) Usos de Suelo

a.1) Usos Permitidos:

a.1.1) Residencial:

Vivienda

Edificaciones y locales destinados al hospedaje, con las excepciones indicadas en a.2.1)

a.1.2) Equipamiento:

Científico

Comercio, con las excepciones indicadas en a.2.2)

Culto y Cultura

Deporte, con las excepciones indicadas en a.2.2)

Educación

Esparcimiento, con las excepciones indicadas en a.2.2)

Salud, con las excepciones indicadas en a.2.2)

Seguridad, con las excepciones indicadas en a.2.2)

Servicios, con las excepciones indicadas en a.2.2)

Social

a.1.3) Actividades Productivas:

Taller Artesanal de acuerdo a la definición establecida en el artículo 9 y siempre y cuan-



FUENTE:

Municipalidad de Santiago e Independencia

do cumpla con las condiciones definidas en la letra b.2) de la presente Ordenanza.

a.1.4) Infraestructura:

Infraestructura de Transporte: con las excepciones indicadas en a.2.4).

Infraestructura sanitaria: con las excepciones indicadas en a.2.4).

a.1.5) Espacio Público

a.1.6) Área Verde

a.2) Usos Prohibidos:

a.2.1) Residencial: Edificaciones y locales destinados al hospedaje (se exceptúan aquellos alojamientos turísticos que se encuentren clasificados y/o calificados por SERNATUR).

a.2.2) Equipamiento:

Comercio: Ferias libres, playas de estacionamiento comercial, establecimientos de venta minorista de combustibles líquidos y/o centros de servicio automotriz (excepto en subterráneos). Reciclaje de papeles, cartones, plásticos y/o envases de cualquier tipo. Terminales de servicio de locomoción colectiva urbana, de tipo terminales y depósitos de vehículos en las categorías A3, A4, B2 y B3 (Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Art. 4.13.6), estaciones de intercambio modal y terminal externo.

Edificaciones y locales destinados al hospedaje con servicios comerciales adjuntos (se exceptúan aquellos alojamientos turísticos que se encuentren clasificados y/o calificados por SERNATUR).

Deporte: Estadios, canchas, centros deportivos, medialunas y/o coliseos.

Esparcimiento: Zoológicos, hipódromos, circos y/o parques de entreteniones, zonas de picnic, casinos de juegos y/o quintas de recreo, juegos de habilidad o destreza como pin ball, cascada y/o similares.

Salud: Cementerios.

Seguridad: Bases militares y/o cárceles.

Servicios: Terminales de servicio de locomoción colectiva urbana, de tipo terminales y depósitos de vehículos en las categorías A3, A4, B2 y B3 (Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Art. 4.13.6), estaciones de intercambio modal y terminal externo.

a.2.3) Actividades Productivas: Todas las actividades productivas y las asimiladas como tal, por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, a excepción de las indicadas como permitidas en el punto a.1.3.

a.2.4) Infraestructura:

Infraestructura de Transporte: Terminales de servicio de locomoción colectiva urbana, de tipo terminal de vehículos y depósitos de vehículos en las categorías A3 a la A6; B2 a la B7 (Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Art. 4.13.6), estaciones de intercambio modal, terminales externos; terminales y/o estaciones ferroviarias
Infraestructura Sanitaria: Plantas y/o botaderos de basura.

b) Superficie subdivisión predial mínima:

Educación
Esparcimiento
Salud
Seguridad
Servicios
Social

a.1.3) Actividades Productivas:

i) Industria, Taller y Taller Artesanal: de acuerdo a la definición establecida en la presente Ordenanza y de acuerdo al listado de códigos CIU N°5, incluido al final del presente capítulo IV, con la excepción indicada en el punto a.2.2).

ii) Actividades de Servicio de Carácter Similar al Industrial: de acuerdo a la definición establecida en la Ordenanza y de acuerdo al listado de códigos CIU N°6, con la excepción indicada en el punto a.2.2).

a.1.4) Infraestructura:

Infraestructura de Transporte
Infraestructura Sanitaria

a.1.5) Espacio Público

a.1.6) Áreas Verdes

a.2) Usos Prohibidos:

a.2.1) Equipamiento: Comercio: playas de estacionamiento comercial en el sector al oriente de la Av. Pdte. Jorge Alessandri R. y al norte de la Alameda Libertador Bernardo O'Higgins.

a.2.2) Actividades Productivas: En el sector localizado al norte de Alameda Libertador

Bernardo O'Higgins y al poniente de Av. Pdte. J. Alessandri Rodríguez, queda prohibida la instalación de Industrias, Talleres, y Actividades de Servicios de Carácter Similar al Industrial. Se exceptúan de esta prohibición solamente los Talleres que cumplan, cuando correspondan, al listado de giros con código CIU N° 7.

b) Superficie subdivisión predial mínima: 300 m²

c) Coeficiente máximo de ocupación del suelo: 1.0

d) Sistema de agrupamiento: Aislado, Pareado o Continuo.

e) Alturas y Distanciamientos:

La altura máxima de la edificación para los sistemas continuos y pareados será de 14m. Sobre la edificación continua se permitirá la construcción aislada, cuya altura máxima será la resultante de aplicar las rasantes a que se refiere el Artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, a partir de los 14m de altura.

La altura máxima de las edificaciones aisladas y pareadas será la resultante de aplicar las rasantes a que se refiere el artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Respecto a distanciamientos, regirá lo indicado en el Artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con excepción de los terminales de transporte rodoviario, los establecimientos de

venta minorista de combustibles líquidos y centros de servicio automotor, a los que se aplicará lo dispuesto en la presente Ordenanza, sobre terminales rodoviarios, establecimientos de venta de combustibles líquidos y centros de servicio automotriz.

ZONA F – AREAS VERDES EXISTENTES

a) Usos de Suelo

a.1) Usos Permitidos:

a.1.1) Equipamiento:

Cultura

Deportes

a.1.2) Espacio Público

a.1.3) Áreas Verdes

a.2) Usos Prohibidos: Todos los no indicados.

b) Superficie subdivisión predial mínima: No se permitirá subdivisión predial.

c) Coeficiente máximo de ocupación del suelo: 0.01

d) Sólo se aceptarán en estas áreas construcciones complementarias a los usos del suelo permitidos.

Vialidad, Estacionamientos y Terminales:

Con respecto a la vialidad a nivel metropolitano estructurante, el PRC mantiene la jerarquización hecha en el PRMS.

En cuanto a la vialidad a nivel comunal estructurante, existente, el PRC las clasifica de dos tipos: vías colectoras y de servicio. Los anchos mínimos proyectados, entre líneas oficiales, también se encuentran detallados. El resto de la vialidad se define como local.

Dentro del área de intervención del proyecto, encontramos las siguientes vías comunales estructurantes:

Nº	NOMBRE CALLE	ANCHO MÍNIMO EXISTENTE (m)	TRAMO COMUNAL	CLASIFICACIÓN	TRAMO/ CLASIFICACIÓN
40	General Mackenna	10	Toda su extensión	Colectora	Toda su extensión
82	San Martín	9	Toda su extensión	Colectora	Toda su extensión

Todas las vías públicas del Plan Regulador Comunal de Santiago, son existentes y mantienen su ancho entre líneas oficiales. Salvo aquellos casos en que se dispongan ensanches o apertura de nuevas vías, las cuales están especificadas en dicho instrumento. En el diseño futuro de estos perfiles de calzadas y veredas, se deberán regir según lo establecido en el Manual de Recomendaciones de Diseño vial Urbano [MIN-VU].

Cualquier modificación a las características físicas u operacionales de las vías que integran la red vial básica, deberán contar con la aprobación de la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones, según lo establecido en el D.S. 83/85

de dicho ministerio.

Dentro del área de intervención podemos encontrar las siguientes vías, con su situación actual de ensanches propuestos o existentes:

Intercomunales:

A. Sistema de distribución Intermedio			
Nombre Vía	Tramo	Ancho Mínimo [m]	Observaciones
Carretera Panamericana Norte	Puente Bulnes / Emplame Av. Sta. María	25	Vía Limitrofe, se completa con sectores en Comuna de Independencia, ancho total 130 m., incluida área verde
Av. Santa María	Empalme Av. Pdte. J. Alessandri R. / Av. La Paz	9	Vía Limitrofe. Ancho total 25 m. del resto de la Comuna de Independencia
B. Sistema de distribución Central			
Nombre Vía	Tramo	Ancho Mínimo [m]	Observaciones
Mapocho	Baquedano / Av. Pdte. Jorge Alessandri R.	30	Ensanche sur propuesto.
Av. Pdte. J. Alessandri	Río Mapocho / Gral. Mackenna	90	Límite con área verde, ensanche propuesto al oriente.
	Gral. Mackenna / San Pablo	90	Ensanche propuesto al oriente.

Fuente: Ordenanza PRC de Santiago.

Comunales:

Nombre Vía	Tramo	Ancho Mínimo [m]	Observaciones
San Martín	Mapocho / San Pablo	15	Ensanche existente a ambos costados.
Hurtado de Mendoza	San Martín / Hnos. Amunátegui	12	Ensanche al sur existente.

En cuanto a los estacionamientos, cualquier tipo de proyecto que se realice en la comuna, deberá cumplir con las normas y estándares mínimos solicitados.

Al ser proyectos de densificación, que se ejecuten a través de nuevas edificaciones,

deberán consultar un 15% adicional de estacionamientos de visitas, dentro del predio, descontada previamente de las áreas declaradas de utilidad pública, que pudieran afectarlo por disposiciones del PRC.

Dentro del predio en que se emplaza el edificio, deberá contemplarse, cuando co-

responda, los espacios necesarios para el traslado de pasajeros, carga, descarga, evolución, mantención y detención de vehículos de mayor tamaño, tales como buses, camiones y otros similares. Esto, también para el acceso y salida desde y hacia la vía pública.

Para la determinación de la superficie mínima de los estacionamientos, se regirá por lo dispuesto en el Artículo 2.4.2. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

Los estándares de estacionamiento requeridos para los proyectos, según los usos de suelo y la zona del PRC en que se emplacen, son los siguientes:

DESTINO	ZONA A	ZONA B,D,E,F y G
ESPARCIAMIENTO ⁽²⁾		
Cines, Teatros, Auditorios (Estac./Nº de espectador)	1/50 espect.	1/50 espect
Entretenciones al aire libre, zonas de picnic (m2 de recinto)	1/200 m2	1/200 m2
COMERCIO		
Restaurante, Discoteca, etc (m2 sup. útil) ⁽²⁾	1/75 m2	1/75 m2
Supermercados, Mercados, Grandes tiendas, Centros Comerciales de todo tamaño. Agrupaciones comerciales de más de 500 m2 edificados (m2 sup. útil) ⁽²⁾	1/50 m2	1/50 m2
Agrupación comercial de 200 a 500 m2. Mínimo 3 estacionamientos. (m2 sup. útil)	1/75 m2	1/75 m2
Ferias, Venta de Autom. ,Est. Serv. Automotriz ⁽²⁾ Mínimo 3 Estacionamientos. (m2 de recinto)	1/150 m2	1/150 m2
Venta Minorista de Comb. Líquidos y Gaseosos, Venta de Maquinarias ⁽²⁾ Mínimo 3 Estacionamientos. (m2 de recinto)	1/150 m2	1/150 m2
Edificaciones y locales destinados al hospedaje, con servicios comerciales adjuntos ⁽²⁾	1/8 camas	1/8 camas
INFRAESTRUCTURA		
Terminal Rodoviario	3 /andén	3 /andén

Terminales Rodoviarios, establecimientos de Venta de Combustibles Líquidos y Centros de Servicio Automotriz:

Los terminales rodoviarios interurbanos se permiten sólo en la zona E establecida en el PRC, debiendo ceñirse a otras condiciones complementarias a las propias de la zona,

como:

- a. Distancia mínima entre dos terminales: 600 m.
- b. Vías desde las que se permitirá acceder: vías intercomunales y con un ancho mínimo de 20 m. entre líneas oficiales.
- c. Distancia mínima con respecto de las edificaciones a los deslindes laterales y de fondo, será de 5 m.
- d. Antejardín de 10 m. mínimo. La faja de aislación resultante deberá ser arborizada.

Sin perjuicio de lo establecido en el PRMS, la instalación de establecimientos de venta minorista de combustibles líquidos y centros de servicio automotriz en la zona E, que es parte del área de intervención, deberán cumplir con las normas de dicha zona, y además con las siguientes condiciones:

- a. Distancia mínima entre dos bombas de bencina: 300 m.
- b. Red vial intercomunal: Distancia mínima de 15 m. desde la entrada y 30 m. desde la salida.
- c. Red vial comunal: Distancia mínima de 10 m. desde la entrada y 15 m. desde la salida.
- d. Anchos de los accesos: 4-7,5 m. En caso de dos accesos en una cuadra, la suma total de anchos no debe ser superior a 12 m.
- e. Ángulo mínimo entre eje de accesos y eje vía: 45 °.
- f. Ángulo máximo entre eje de accesos y eje vía: 70 °.
- g. Distanciamiento mínimo de las edificaciones a los deslindes: 3 m. La faja de aislación resultante de este distanciamiento debe ser

arborizada.

Plano Regulador Comunal de Independencia:

La Comuna de Independencia se encuentra en plena creación y modificación de un PRC actualizado, con su respectiva Ordenanza.

Actualmente, se rige a partir de un Plano Regulador Comunal, el cual determina diferentes zonas, con sus propias características, pero sin responder a un detalle más acucioso con respecto a propuestas de desarrollo comunal a largo plazo, usos de suelo más específicos y otras indicaciones.

En reemplazo de la Ordenanza del PRC, se utiliza un Plan de Desarrollo Comunal [PLADECO], el cual está compuesto por un plan de desarrollo económico y social. Este instrumento es la base de información y el sustento para la construcción o elaboración de una propuesta de desarrollo planificada, permitiendo distribuir racional y adecuadamente los recursos institucionales. Está enfocado a diagnosticar, evaluar y actualizar los lineamientos para el desarrollo de la comuna. Establece objetivos, políticas y líneas estratégicas de acción, para lograr los objetivos esperados.

Dentro del área de intervención, es posible observar que existen sólo dos zonas, Zona C y D, las cuales responden a una división económica – territorial, basadas principalmente en el uso de suelo actual, como también por los límites de las Unidades Vecinales.

La Zona C se caracteriza por su carácter residencial por sobre otros, denotado por una alta densidad, pero de baja altura; mientras que la zona D, es preponderantemente de uso equipamiento y servicios, debido a su cercanía con el límite sur de la comuna, específicamente con la Autopista Central y Costanera Norte.

Como objetivos comunales, se apunta a consolidar a la comuna como parte del centro de la ciudad, a través del aprovechar las conexiones viales que posee actualmente – limita por el sur con Autopista Central y Costanera Norte – y de jerarquizar y potenciar las existentes, de manera que sea posible el consolidar equipamiento y servicios actuales y futuros.

Como proyectos específicos a desarrollar, y que se encuentran dentro del área de intervención, se encuentran:

- Mejoramiento del mobiliario urbano e iluminación de las plazas de la comuna, debido a su alto nivel de deterioro actual.

- Recuperación del espacio público en Av. Fermín Vivaceta, y consolidarlo como eje del centro cívico comunal. Esto considera la reforestación del eje, de manera de asociarlo al concepto de avenida-parque, junto con equipamiento urbano, y al mismo tiempo, de jerarquizarla dentro de la comuna, como parte de una red vial estructurante en la comuna.

- Proceso de repoblamiento de la comuna y de mejoramiento de barrios, a través del

apoyo del MINVU junto con aportes propios del Municipio. Esto, a través del mejoramiento de los ejes viales principales de la comuna, incluyendo la recuperación de áreas verdes incorporándolo como parte del valor de la comuna, de manera de generar incentivos para nuevos procesos económicos y sociales.

Como una manera de iniciar y fomentar el diálogo entre el sector público – privado, se propone la creación de una “Corporación de Desarrollo para Independencia”, con el fin de favorecer entre todos los interesados, las propuestas, iniciativas, voluntades y capacidades, para asumir y desarrollar proyectos de una mayor envergadura y a largo plazo en la comuna.

Áreas de Concesión:

Sin perjuicio de las normas de edificación y uso de suelo establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial, cabe señalar, que los territorios asociados a áreas de concesiones se rigen en función de normas específicas definidas en un contrato, conforme en el marco de lo establecido en el reglamento de la Ley de Concesiones. En términos jurídicos, esta ley tiene mayor jerarquía que las normas establecidas por los Instrumentos de Planificación Regional y Comunal.

No obstante, cabe señalar que una iniciativa de concesión es evaluada por el Comité Ejecutivo de Concesiones, en consulta con los Organismos Públicos, con interés y conocimiento en la materia.

De esta forma, para que una iniciativa de concesión sea declarada de interés público y logre licitarse, debe consultar informes de los Municipios y del MINVU, entre otros, en los que se señalarán los aspectos normativos y urbanísticos a considerar.

A continuación, se presentarán las fichas de las concesiones vigentes (Autopista Central y Costanera Norte) dentro del área de intervención de la propuesta urbana – arquitectónica que aborda esta investigación.



Sistema Norte Sur: Autopista Central:

SISTEMA NORTE – SUR, Santiago	
Fecha Inicio Concesión	3 Julio de 2001
Plazo de la Concesión	30 años
Fecha Apertura Oferta Técnica	2 Junio de 2000
Fecha Apertura Oferta Económica	14 Julio de 2000
Puesta en Servicio Provisoria	19 Abril de 2005
Puesta en Servicio Definitiva	30 Noviembre de 2006
Decreto de Adjudicación D.S. MOP N°4.153 del 14.09.2000	
Sociedad Concesionaria	Autopista Central S.A.
Monto de Inversión Oferta Técnica [US\$]	454.981.976.-
Monto de Inversión Oferta Técnica [UF]	16.616.690.-

FUENTE:
Ministerio de Obras Públicas

El proyecto de concesión Urbana Sistema Norte – Sur, conocido también como Autopista Central, es la primera de cuatro autopistas urbanas que se construyeron en la Región Metropolitana, a través del sistema de concesiones.

Al igual que las otras obras urbanas, es parte del Plan Intercomunal de Santiago, siendo coherente con el PRMS, PRCs y Seccionales de las trece comunas que atraviesa, dentro de las cuales se encuentran Santiago e Independencia.

El proyecto contempló la ejecución de dos grandes ejes viales de tres pistas por sentido, que totalizan 60,13 km. de longitud, y tienen una velocidad de diseño de 100 km/hr.

Ambos ejes viales se subdividen en cinco tramos. En el primero de éstos, el Eje Nor-

te – Sur, existen dos tramos que se ubican dentro del área de intervención:

Tramo B2: Carlos Valdovinos – Río Mapocho [5,8 Km.]

Tramo C1: Río Mapocho – Domingo Santa María [2,6 Km.]

Dentro de las obras viales, se incorporó la construcción de 60 há de áreas verdes.

Sistema oriente poniente. Costanera Norte:

SISTEMA ORIENTE – PONIENTE, Costanera Norte	
Fecha Inicio Concesión	14 Abril de 2005
Plazo de la Concesión	30 años
Fecha Apertura Oferta Técnica	29 Octubre de 1999
Fecha Apertura Oferta Económica	30 Noviembre de 1999
Puesta en Servicio Provisoria	12 Abril de 2005
Puesta en Servicio Definitiva	22 Noviembre de 2006
Decreto de Adjudicación D.S. MOP N°375 del 24.02.2000	
Sociedad Concesionaria	Costanera Norte S.A.
Monto de Inversión Oferta Técnica [US\$]	384.482.791.-
Monto de Inversión Oferta Técnica [UF]	13.875.000.-

FUENTE:
Ministerio de Obras Públicas

El proyecto Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente, conocido como Costanera Norte, también fue construido a través del sistema de concesiones.

Su recorrido involucra a once comunas, dentro de las cuales se encuentra Santiago e Independencia.

Mejora la conexión entre el oriente, el centro y el poniente de la Región Metropolitana, y entre las riberas norte y sur del Río Ma-

ción nueve puentes que conectan estas dos instancias. También incorpora el diseño de 40 há de áreas verdes como parte de la propuesta urbana.

Tiene una longitud de 42,4 km., y su velocidad de diseño es de 100 km/hr [80 km/hr en túnel], y se estima que unos 150.000 vehículos circulan por este sistema vial.

La Autopista Urbana Costanera Norte, se divide en dos grandes ejes viales: eje Oriente – Poniente y Eje Kennedy.

El Eje Oriente – Poniente, es el que se encuentra en el área de intervención del proyecto, y específicamente, es el punto de conexión entre el sector Centro y Poniente.

El Sector Centro, que comienza desde el nudo Lo Saldes, en la Comuna de Providencia y termina en el nudo vial Vivaceta, en la Comuna de Independencia. Tiene una longitud de 6,75 km., de los cuales 2,7 km. son a través de túnel al costado norte del Río Mapocho y 4 km. de túnel bajo el río.

El sector Poniente se extiende desde el nudo vial Vivaceta, en la Comuna de Independencia, hasta Américo Vespucio Nor-Poniente, en la comuna de Pudahuel. Tiene una longitud de 12,70 km., los cuales se recorren en superficie, al costado norte del Río Mapocho.

V.4 Mecanismos e instrumentos de gestión

Antes de entrar en el diseño específico de una propuesta de gestión, conviene revisar los instrumentos y mecanismos que, para efectos de proyectos de infraestructura y espacio urbano arquitectónico, pueden ser útiles en el contexto nacional.

Para tener en cuenta en la selección y análisis de mecanismos, conviene señalar que se trata de un proyecto que afecta el espacio público y que involucra montos elevados de inversión, aproximadamente 45 millones de dólares (ver capítulo VI). Nuevo Puerto Santiago es un proyecto que sólo es imaginable en el marco de un acuerdo de gestión e inversión público privado.

Para efectos de la selección de instrumentos, que se detalla en anexo: “Instrumentos de Gestión”, consideramos tres familias de mecanismos:

- a. Fuentes de financiamiento público.
- b. Instrumentos de tipo administrativo.
 - b.1. Marco regulatorio normativo.
 - b.2. Institucionalidad y mesas de coordinación.
- c. Instrumentos de tipo económico.
 - c.1. Subsidios.
 - c.2 Incentivos tributarios, tasas y sobretasas.
 - c.3. Mecanismos de sociedad público privada para la inversión.
 - c.4. mecanismos financiero bursátiles.

a. Fuentes de financiamiento público.

Considerando el programa del proyecto

Nuevo Puerto Santiago, potenciales fuentes de financiamiento público directo serían:

- Ministerio de Obras Públicas, en lo que respecta a inversión sobre los “camino públicos”, en este caso: Autopista Central y Costanera Norte, previo acuerdo con las Sociedades Concesionarias con contratos vigentes, a través de la evaluación, patrocinio y propuesta de la Dirección Nacional de Vialidad, conforme a las atribuciones establecidas en la Ley de Caminos y en la Ley Orgánica Constitucional del MOP, y de acuerdo a los procedimientos del Sistema Nacional de Inversiones (SNI) y del Banco Integrado de Proyectos (BIP).

- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en lo que respecta a inversión sobre vías metropolitanas, en este caso: Balmaceda, Santa María y Vivaceta, a través del Servicio de Vivienda y Urbanización, de acuerdo a los procedimientos del Sistema Nacional de Inversiones (SNI) y del Banco Integrado de Proyectos (BIP).

- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y municipios de Santiago e Independencia, en lo que respecta al resto de la vialidad, las áreas verdes, los proyectos de equipamiento local y metropolitano deportivo y de transporte, a través de gestión directa o mandatando al SERVIU metropolitano o al Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo a los procedimientos del SIN y del BIP.

- Subsecretaría de Transportes, en lo que respecta a equipamiento de transporte aso-

ciado al Transantiago, en el marco de lo dispuesto por la Ley 20.378 (Subsidio al Transporte Público Nacional).

- Ministerio de Vivienda y Urbanismo y municipios, en lo que respecta a “espacios públicos patrimoniales”, conforme a los procedimientos establecidos en el marco del programa participativo MINVU que lleva el mismo nombre.

b. Instrumentos de tipo administrativo.

b.1. Marco regulatorio normativo.

Conviene tomar en cuenta normas establecidas en los instrumentos de planificación territorial de escala regional, metropolitana, intercomunal, comunal y seccional, toda vez que se refieren a mecanismos que faciliten las aprobaciones y el financiamiento y que mejoren las condiciones de edificación y uso de suelo. Tal es el caso, por ejemplo, de las Zonas de Desarrollo Urbano Condicionado (ZDUC) y los Proyectos de Desarrollo Urbano Condicionado (PDUC) señalados en el marco del Plan regulador Metropolitano de Santiago para zonas suburbanas. En el PRMS y en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones se señalan, además, otras zonas para el desarrollo prioritario, que vinculan a la posibilidad de obtener normativas especiales e incluso subsidios, ej.: Zonas de Renovación Urbana, Zonas de Remodelación Urbana y Zonas de Desarrollo Prioritario.

Se debe prestar atención además a lo que señalan los instrumentos de planificación respecto de la definición de áreas e inmuebles de protección patrimonial, conforme a lo señalado en la Ley y OGUC, y a lo que

señala la Ley de Monumentos Nacionales respecto de las normas especiales que rigen sobre monumentos históricos, áreas típicas, subsuelos de valor arqueológico y parques naturales.

Por otra parte, hay que tomar en cuenta las facultades, señaladas en la Ley y OGUC, de los Directores de Obras Municipales y de los Servicios de Vivienda y Urbanización (artículos 50 y 55 de la LGUC), respecto de las normas de uso de suelo y edificación. También de lo señalado como normas especiales asociadas a Conjuntos Armónicos, Condominios por extensión y densificación, Condominios Sociales, en el marco de la Ley y OGUC y de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria. Especial mención merece lo señalado en el Decreto 3.516 del Ministerio de Agricultura sobre Predios Rústicos.

Ahora bien, entre todas las normas, podría ser más claramente útil para el desarrollo del área de proyecto, las señaladas en los artículos 2.1.30 y 2.1.31 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, que se refieren a la autorización de construcción en áreas verdes consolidadas y no consolidadas. En dicha normativa se fijan las condiciones que se deben cumplir para aumentar el porcentaje de la superficie de áreas verdes que puede destinarse a la construcción de usos debidamente autorizados conforme a las mismas ordenanzas.

b.2. Institucionalidad y mesas de coordinación.

Conforme aumenta la complejidad de los

proyectos de intervención en el espacio público, es cada vez más necesario valerse de mecanismos que contribuyan a la coordinación de diversos intereses y agentes de gestión, del ámbito público, del ámbito privado y de la comunidad. En ocasiones resulta recomendable inaugurar una nueva institucionalidad y casi siempre es necesario, al menos, reunir a los representantes de los distintos intereses.

La forma que tradicionalmente adquieren estas instancias o mesas de coordinación son muy diversas, por ejemplo: corporaciones, fundaciones, agencias públicas, sociedades mixtas, comités de adelanto, organizaciones sociales, coordinadoras, directorios técnico políticos, etc.

Respecto del área de intervención, es conveniente señalar que la comuna de Santiago cuenta con una Corporación para el Desarrollo con características únicas y muy singulares. Tiene como giro el desarrollo urbano, pero cuenta con un marco normativo similar al de las corporaciones municipales destinadas a salud, educación y cultura. También conviene señalar la facultad que tiene el Gobierno Regional de crear una Corporación Regional de Desarrollo, similar a la Corporación para el Desarrollo de Santiago, en términos de sus vínculos institucionales con la administración pública, pero esta vez a escala regional.

Al margen de lo anterior se pueden inaugurar y/o aprovechar cualquiera de las instancias señaladas previamente, si se indicara como necesario en el marco de la propues-

ta de gestión.

c. Instrumentos de tipo económico.

c.1. Subsidios.

Existen una gran gama de subsidios que pueden ser utilizados en el ámbito residencial y productivo, que son señalados en detalle en el anexo sobre instrumentos de gestión.

Sobre la posibilidad de que aplique algún subsidio en el marco de la propuesta, podemos señalar que de explorarse con mayor profundidad la opción de aumentar el programa destinado a viviendas, cobrará especial sentido identificar uno o varios tipos de subsidios y explorar a fondo sus posibilidades en el marco de la gestión de la propuesta.

Conviene tener en cuenta la existencia de los subsidios establecidos en el marco del D.S., N°40, del Subsidio de Rehabilitación Patrimonial, de Renovación Urbana, del Fondo Solidario de Vivienda, de los subsidios especiales y complementarios, del leasing habitacional, del programa para la protección del patrimonio familiar, de los subsidios especiales para la reconstrucción, surgidos en el marco de las medidas propuestas por el Gobierno posterior al terremoto de febrero de 2010., etc., todos estos administrados y otorgados desde el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de los SERVIUS regionales.

c.2 Incentivos tributarios, tasas y sobretasas.

Un mecanismo clásico orientado a favore-

cer e impulsar la participación privada en la construcción del espacio urbano y arquitectónico es el que se refiere a rebajas o incentivos tributarios.

En el caso chileno, están diseñados por ley mecanismos de donaciones, con el estímulo de la rebaja de impuestos, que aplican para la construcción y gestión de: (1) proyectos culturales y artísticos, conforme a los mecanismos establecidos en Ley de Donaciones Culturales; (2) proyectos deportivos, conforme a lo establecido en la Ley del Deporte; (3) caminos públicos, conforme a lo señalado en la Circular N°49 del Servicio de Impuestos Internos; y recientemente, (4) proyectos de reconstrucción, conforme a lo señalado en la Ley de Donaciones que se enmarca en las medidas propuestas por el Gobierno tras el terremoto de febrero de 2010, actualmente en trámite de aprobación parlamentaria.

Otros mecanismos relacionados con incentivos tributarios, vinculados con la industria de la construcción y con la gestión urbana son: rebaja de impuestos territoriales conforme a lo señalado por el DFL N°2, exención d pago de IVA a la construcción, etc.

En la vereda contraria, aunque siempre en el ámbito tributario, existen las sobretasas a los sitios eriazos, recientemente incorporadas a la normativa de la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, útiles a la hora de promover mayor agilidad y dinamismo en la construcción y de combatir la especulación inmobiliaria.

De todos los instrumentos vinculados al ámbito tributario, podría ser aplicable a la gestión del proyecto al que se refiere esta investigación, las donaciones vinculadas a proyectos de equipamiento y gestión deportiva, en el marco de lo señalado por la Ley del Deporte.

c.3. Mecanismos de sociedad público privada para la inversión.

La existencia de este tipo de mecanismos de sociedad público privada para la inversión en infraestructura urbana siempre estuvo detrás de los supuestos de esta investigación. En efecto, la evolución de la industria de las concesiones hace muy difícil no considerarlas en diseño de los escenarios posibles de gestión, más aún considerando que en el área de intervención existen dos contratos de concesión vigentes, situación que desde la perspectiva del diseño de los escenarios de gestión es insoslayable. De ahí que la Ley de Concesiones de Obras Públicas y el concepto de “convenio complementario al contrato de concesión”, aparecen reiteradamente referidos en el capítulo sobre la propuesta de gestión.

Sin perjuicio de lo anterior, además de las concesiones de obras públicas, existen otros mecanismos que conviene conocer y evaluar en términos de las posibilidades que ofrecen para el proyecto que se desarrolla en el marco de esta investigación o de otros similares. Tal es el caso del mecanismo establecido en la Ley de Financiamiento Urbano Compartido, llamada también Ley del Trueque, que, entre otras cosas, faculta

al MINVU y a Municipios a pagar obras públicas total o parcialmente con terrenos de propiedad fiscal.

Otro mecanismo que considera la sociedad público privada para el financiamiento de obras públicas es el que configura el exitoso programa de pavimentos participativos que promueve también el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

La Ley de Concesiones, la Ley de Financiamiento Urbano Compartido y el Programa de Pavimentos Participativos, se detallan más adelante y en el anexo sobre instrumentos de gestión.

c.4. Mecanismos financiero bursátiles.

Finalmente, no podemos descartar las posibilidades que ofrece el mecanismo asociado al mercado de bonos de carbono⁶, que por restricciones asociadas al perfil de la investigación, no ahondaremos en el contexto de la presente investigación.

No son considerados normalmente como instrumentos especiales, dado que estamos acostumbrados a su existencia, pero los créditos y mútuos hipotecarios son mecanismos que han revolucionado el mercado de la vivienda en nuestro país.

Reseñas sobre algunos mecanismos:

A continuación, y sin perjuicio de que son detallados en el anexo sobre instrumentos de gestión, presentaremos antecedentes adicionales sobre algunos de los instrumentos señalados que tienen mayor relación con los escenarios establecidos en la

propuesta de gestión del capítulo VI del presente informe.

Instrumento de tipo económico; mecanismos de sociedad público privada: Concesiones de Obras Públicas⁷:

Este mecanismo de rige por la Ley de Concesiones. El objetivo de la ley de Concesiones es de determinar la ejecución, reparación o conservación de obras de interés público por parte del Ministerio de Obras Públicas, constituyéndose como un mecanismo de financiamiento mixto público-privado en base

6.- Bono de Carbono es un término se refiere a una iniciativa internacional para reducir las emisiones contaminantes en el ambiente; es uno de los tres mecanismos propuestos en el Protocolo de Kyoto para la reducción de emisiones causantes del calentamiento global y efecto invernadero, es decir los gases de efecto invernadero.

El sistema ofrece incentivos económicos a las empresas privadas que contribuyan a la mejora de la calidad ambiental y consigan regular las emisiones generadas por sus procesos productivos, considerando el derecho de emitir CO₂ (dióxido de carbono) como un bien canjeable y con un precio establecido en el mercado. La transacción de los bonos de carbono, un bono de carbono representa el derecho a emitir 1 tonelada de dióxido de carbono, permite mitigar la generación de gases invernadero y a la vez beneficiar a las empresas que disminuyen o tienen emisiones nulas de contaminantes, así como cobrar a las que emiten más de lo permitido.

Mientras algunos llaman a los bonos de carbono, mecanismos de descontaminación, este concepto es erróneo dado que han sido ideados para reducir los elevados niveles de dióxido de carbono en la atmósfera, puesto que este gas en cantidades óptimas no es un contaminante sino la base fundamental de la vida vegetal, y por tanto, el animal sobre el planeta. Sin CO₂ no existiría la vida en la tierra, ya que el calor que llega del sol se iría de la misma forma en agentes que lo detuvieran. El problema reside en que el exceso de bióxido de carbono retiene más calor del que necesitamos.

7.- Decreto N°900 del Ministerio de Obras Públicas, 1996. Fija Texto Refundido, Coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164 de 1991.

a una cierta cantidad de años. Se especifican las licitaciones y concesiones que deben otorgarse, tratándose tanto de la explotación de obras y servicios, o respecto del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan.

Se entenderá por obra pública fiscal a cualquier bien inmueble construido, reparado o conservado a cambio de la concesión temporal de su explotación o sobre bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar áreas de servicio.

El Ministerio de Obras Públicas es competente para otorgar en concesión toda obra pública, salvo el caso en que tales obras estén entregadas a la competencia de otro Ministerio, servicio público, Municipio o empresa pública u otro organismo integrante de la administración del Estado. En estos casos, dichos entes públicos podrán delegar mediante convenio de mandato suscrito con el Ministerio de Obras Públicas, la entrega en concesión de tales obras bajo su competencia, para que éste entregue su concesión, regida por esta ley. En estos casos se entenderá incluido en dicho convenio la totalidad del estatuto jurídico de concesiones de obras públicas, esto es, tanto el procedimiento de licitación, adjudicación y la ejecución, conservación y explotación como las facultades, derechos y obligaciones que emanan de la ley.

En las obras que se otorguen en concesión en virtud de esta ley se podrá incluir, conjunta o separadamente, la concesión del uso

del subsuelo y de los derechos de construcción en el espacio sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a ellas. Igualmente, el Ministerio podrá sujetar a concesión o vender dichos derechos estableciendo su conexión física y accesos con la o las obras que se licitan o se encuentran previamente concesionadas.

Las licitaciones de diferentes obras de interés público, pueden ser de iniciativa propia del MOP o de cualquier persona natural o jurídica que postule a esta categoría. Al ser una idea de iniciativa privada, el desarrollo y costos de los estudios de esa proposición serán por parte del postulante, pudiéndose reembolsar, todo o parte de los costos de los estudios, posteriormente cuando se defina el adjudicatario de la concesión, si es que fuese recibida positivamente la propuesta por el MOP.

Instrumento de tipo económico; mecanismos de sociedad público privada: Financiamiento Urbano Compartido ⁸:

Este mecanismo se rige por la Ley de Financiamiento Urbano Compartido. Esta ley establece y regula el sistema de financiamiento urbano compartido, mediante el cual los Servicios de Vivienda y Urbanización y las Municipalidades podrán celebrar con terceros [sector privado] contratos de participación, destinados a la adquisición de bienes o a la ejecución, operación y man-

8. Ley 19.865 Sobre Financiamiento Urbano Compartido.

9.- Ley N°19.712, Ministerio del Interior. Última modificación 7 mayo 2005.

tención de obras urbanas, a cambio de una contraprestación, que podrá consistir en otorgar derechos sobre bienes muebles o inmuebles, la explotación de uno o más inmuebles u obras.

Mediante el sistema de financiamiento urbano compartido, los SERVIU podrán adquirir bienes o contratar con terceros la ejecución, operación y mantención de obras de equipamiento comunitario, remodelaciones, áreas verdes, parques industriales, vías urbanas, infraestructura urbana y, en general, de aquellas obras cuya ejecución y mantención les competa, ajustándose a las políticas, planes y programas del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y las Municipalidades deberán actuar conforme a lo establecido en los respectivos planes de desarrollo comunal.

Las obras cuya ejecución, operación y mantención se contraten mediante este sistema podrán ejecutarse en inmuebles que sean del dominio de los SERVIU o de las Municipalidades o que se encuentren bajo su administración.

Dichas obras podrán también ejecutarse en inmuebles que sean del dominio de cualquier órgano o servicio integrante de la Administración del Estado o que se encuentren bajo su administración. Para estos efectos, estos organismos podrán celebrar contratos de mandato con los SERVIU o con las municipalidades para que ejecuten contratos de participación, como asimismo, los SERVIU o las municipalidades podrán otorgarse mandatos recíprocamente.

Las facultades que esta ley otorga a los SERVIU y a las Municipalidades se entenderán sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otros entes públicos en virtud de la legislación vigente.

Para celebrar el contrato de participación regulado en la presente ley, los SERVIU o las Municipalidades, según corresponda, estarán obligados a llamar a una licitación pública para adjudicar el respectivo contrato de participación.

Instrumento de tipo económico: incentivos tributarios, tasas y sobretasas: Donaciones para infraestructura y proyectos deportivos⁹:

Este mecanismo se rige por lo dispuesto en la Ley del Deporte. La política nacional del deporte considerará planes y programas para las modalidades de formación para el deporte, deporte recreativo, deporte de competición y deporte de alto rendimiento y proyección internacional.

Estos planes y programas contemplarán, entre otras acciones, promover la formación de profesionales y técnicos de nivel superior en disciplinas relacionadas con el deporte; promover la prestación de servicios de difusión de la cultura del deporte; de orientación técnica y metodológica para programas de actividades y competiciones deportivas; de asesoría para creación y desarrollo de organizaciones deportivas; de asesoría y formación de gestión de recintos e instalaciones deportivas; de asesoría en arquitectura deportiva; de becas y cupos de

participación en actividades de competencias; de inversiones para la adquisición de terrenos, y construcción, ampliación, mejoramiento y equipamiento de recintos deportivos; de medición y evaluación periódica de la realidad deportiva nacional y de los planes y programas ejecutados en corto y mediano plazo.

Donaciones con Fines Deportivos: Los contribuyentes del impuesto de Primera Categoría de la Ley sobre Impuesto a la Renta que declaren su renta efectiva sobre la base de contabilidad completa, así como los contribuyentes del impuesto Global Complementario que declaren sobre la base de renta efectiva, y que efectúen donaciones en dinero al Instituto, para ser destinadas a la Cuota Nacional o a una o más Cuotas Regionales, o para financiar proyectos destinados al cumplimiento de los objetivos del Fondo Nacional para el Fomento del Deporte [planes, programas, actividades y proyectos de fomento de la educación física y formación del deporte; capacitación y perfeccionamiento de recursos humanos; financiar deporte escolar y recreativo; financiar deporte comunal, provincial, regional y nacional; y financiar deportes de alto rendimiento e internacional], cuyo costo total sea inferior a 1.000 UTM y que se encuentren incorporados en el registro de la Dirección Regional del Instituto, tendrán derecho a un crédito equivalente a un 50% de tales donaciones contra los impuestos indicados.

También, tendrán derecho al crédito señalado las donaciones efectuadas para financiar proyectos destinados, cuyo costo total

sea superior a 1.000 UTM, que cumplan los requisitos enumerados anteriormente y que cumplan con la condición de destinar al menos un 30% de la donación a otro proyecto de aquellos incorporados en el registro o al Instituto para beneficiar a la Cuota Nacional o a una o más de las Cuotas Regionales. En el caso que no se cumpla esta condición, el monto del crédito tributario al que dará derecho la donación será equivalente a un 35% de la misma.

Las donaciones destinadas a financiar, total o parcialmente, la adquisición, construcción, ampliación y reparación de recintos para fines deportivos, que se encuentren incorporados en el registro y cuyo costo total sea inferior a 8.000 UTM, tendrán derecho a un crédito equivalente a un 50% de tales donaciones contra los impuestos indicados en el inciso primero.

Cuando el monto de la donación supere las 8.000 UTM para este tipo de proyectos, y que además cumplan con la condición de destinar al menos el 30% de la donación a otro proyecto de los incorporados en el registro o al Instituto para beneficiar a la Cuota Nacional o a una o más de las Cuotas Regionales, tendrán derecho a un crédito tributario equivalente a un 50% de la donación efectuada. Si este último requisito no se cumpliera, el monto del crédito tributario sería el equivalente a un 35% de la donación efectuada.

Se excluyen de este beneficio las empresas del Estado y aquellas en las que el Estado, sus organismos, o empresas y las Municipi-

palidades, tengan una participación o interés superior al 50% del capital.

En ningún caso, el crédito por el total de las donaciones de un mismo contribuyente, podrá exceder del 2% de la renta líquida imponible del año o del 2% de la renta imponible del impuesto Global Complementario, y tampoco podrá exceder del monto equivalente a 14.000 UTM al año.

Instrumento de tipo administrativo; institucionalidad y mesas de coordinación: Corporaciones y Fundaciones.¹⁰

Las corporaciones y fundaciones son entidades de derecho privado y con personalidad jurídica. No podrán proponerse fines sindicales o de lucro. Estas últimas poseen capital inicial, mientras que las primeras no.

En las corporaciones, los beneficios que se obtengan de las actividades que realicen, se reinvierten para el fin ideal por el que se creó la institución. Ninguno de sus asociados puede obtener un lucro personal o utilidad. En cambio, el objetivo de las fundaciones es la administración, por parte de mandatarios de acuerdo a la voluntad de un fundador, de un patrimonio, a través de objetivos sociales a realizar.

Dentro de toda corporación, se deberán establecer los siguientes estatutos, como la

10.- Decreto 110. Aprueba Reglamento sobre Concesión de Personalidad Jurídica a Corporaciones y Fundaciones que Indica. 1979.

indicación precisa del nombre, domicilio de la entidad, los fines que se propone, los medios económicos con que dispondrá para su realización, las categorías de socios, sus derechos y obligaciones, las condiciones de incorporación y la forma y motivos de exclusión. Así también los órganos de administración, ejecución y control, sus atribuciones y el número de miembros que la compone.

Las fundaciones deberán establecer unos estatutos diferentes a las corporaciones, las cuales se basan en la indicación del nombre, domicilio y duración de la entidad; la indicación de los fines a que está destinada; los bienes que forman su patrimonio; las disposiciones que establezcan quienes la forman y cómo serán integrados sus Órganos de Administración; las atribuciones que correspondan a los mismos y las disposiciones relativas a su forma y extinción, indicándose la institución a la cual pasarán sus bienes en este último evento.

No se concederá personalidad jurídica a corporaciones y a fundaciones que lleven nombre de una persona natural o su seudónimo, y tampoco a cuyo nombre sea igual o tenga similitud al de otra existente en la misma provincia. Esta disposición no regirá para los Cuerpo de Bomberos, Clubes de Leones y Rotario que se organicen en el país.

A ambas entidades se les permitirá fomentar, practicar y desarrollar, por todos los medios a su alcance, cualquiera obra de progreso social o de beneficio para la comunidad y colaborar con las instituciones legalmente

constituidas.

Las corporaciones y las fundaciones estarán formadas por un Directorio. Éste, estará compuesto por un presidente, secretario y tesorero, los cuales serán designados en su primera sesión. El presidente del Directorio lo será también de la Corporación y fundación respectivamente, la cual representará judicial y extrajudicialmente. Los miembros del Directorio de una corporación, serán elegidos anualmente por los socios en una Asamblea General ordinaria, mientras que en las fundaciones no existen Asambleas Generales, ni existen asociados, sino sólo destinatarios.