



**ACTA**  
**REUNIÓN SUBCOMISIÓN PLANIFICACIÓN**  
**COMISIÓN ASESORA PRESIDENCIAL PNDU**  
FECHA: 6 DE AGOSTO DE 2012  
LUGAR: SALÓN 5, EDIFICIO EX CONGRESO NACIONAL

*Asistencia:*

**Antonia Lehman**, Presidenta de la Comisión

**Jose Ramón Ugarte**, Arquitecto, ex Presidente Colegio de Arquitectos (Secretario Ejecutivo)

**Fernando Herrera**, en representación de Gastón Escala, Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción.

**Leonardo Basso**, Presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte.

**Marisol Rojas**, en representación del Ministro de Vivienda y Urbanismo.

**Pedro Bannen** en representación de Mario Ubilla, decano de la facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

**Alexandra Petermann**, Directora de la Asociación de Áreas Silvestres Protegidas Privadas.

**Ricardo Utz**, Decano de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía, Universidad de Concepción.

**Giselle Labarthe**, en representación del Ministro de Transportes.

*Excusa:*

**Ernesto López**, en representación del Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile.

**Sergio Baeriswyl**, en representación de Luis Eduardo Bresciani Prieto, Presidente Colegio de Arquitectos.

**Julio Poblete**, socio de DUPLA.

**Genaro Cuadros**, en representación de Mathías Klotz, Decano Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño, Universidad Diego Portales.

**Hosain Sabag**, miembro Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano del senado.

**Nicola Boregaard**, Directora Ejecutiva del Centro de Investigación y Planificación del Medio Ambiente CIPMA

**Pedro Browne**, miembro Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano de la Cámara de Diputados.

*Equipo MINVU:*

**Pilar Giménez Célis**, Jefa División de Desarrollo Urbano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

**Ricardo Carvajal González**, Profesional DDU, MINVU.

Siendo las 14.00 horas se da inició a la reunión de la subcomisión de planificación según la siguiente tabla.

**1. Exposición SOCHITRAN.**

Leonardo Basso expone la propuesta de SOCHITRAN, la que se adjunta a la presente acta:

*Comentarios*

**Fernando Herrera** aclara que el tener o no auto tiene que ver con el ingreso económico, en EEUU hay más automóviles que licencias de conducir, esta de acuerdo con que hay que proveer otros medios. La localización tiene incidencia con el uso del transporte, pero esto concentra viajes, lo que no significa que aumente el número total de viajes de la ciudad, coincide con que los PRC tiene que ir de la mano con el transporte.

**Ricardo Utz** coincide con lo dicho, cree que hay un gran avance con incorporar el tema de transporte, que no se reconoce como un tema importante, agrega que cuando uno hace una PRC se necesita una política de apoyo, porque uno generalmente esta solo; esta además debe guiar y proponer opciones de desarrollo, no sabe como se puede fomentar el uso de transporte público con una política del MINVU

**José Ramón Ugarte** indica que eso se hace con la planificación de subcentros.

**Antonia Lehmann** cree que el tema también tiene que ver con la calidad del transporte público, ya que el sistema actual no es amigable.

**Leonardo Basso** agrega que lo que uno debe preguntarse es qué tenemos que hacer como país, el metro funciona bien, pero el transporte de superficie se mezcla con el auto, por eso es importante decirlo, prosigue señalando que MOP va a gastar 2.500 millones para descongestionar tramos de transporte particular y no esta considerado el transporte público. Con respecto a la localización no tiene que ver con vivienda, sino que también con infraestructura.

**José Ramón Ugarte** indica que un elemento importante a considerar es la evaluación económica de las obras de transporte, ya que por ejemplo un corredor de transporte público puede no ser rentable en 4 años, pero si lo es a 30 años.

**Leonardo Basso** pone como ejemplo con respecto al tema de la evaluación de proyectos el caso de la instalación de un semáforo, el que se implementa porque es necesario, sin previa evaluación, un

problema actual es que el tema de la congestión se busca solucionar de formas que se puede interpretar como entregarle a un obeso un cinturón más grande.

**Fernando Herrera** cree que el tema de los estacionamientos era para liberar calles, eso ya se ha superado, es necesario ahora incluir el transporte público, no le queda claro por qué no se exige que el transporte público sea a gas, es de la idea de poner al mismo nivel el impuesto del diesel que el de la bencina.

**Pilar Giménez** plantea que hay un punto que no queda claro, con respecto el de generar infraestructura y que esto hace que las personas se suban al auto y no ocupe el transporte público, se supone que debería ser al revés.

**Leonardo Basso** señala que la nueva infraestructura no debe ser solo para el transporte privado, no se puede solucionar los problemas de congestión con más infraestructura.

**Marisol Rojas** señala que en la práctica también tiene que ver con la coordinación de la inversión.

**Leonardo Basso** pone como ejemplo que una pista nueva debe tener una vía exclusiva de transporte público

**Fernando Herrera** agrega que las soluciones no son excluyentes unas de otras, sino que alguna es predominante.

**Giselle Labarthe** señala que hoy se está haciendo un plan coordinado entre SECTRA y las otras entidades, otro tema que se ha visto en otros casos es la captura de la plusvalía de las inversiones en infraestructura.

**Leonardo Basso** indica que en Vancouver lo hacen, otros sostiene que se paga en contribuciones e impuestos a la renta, pero en lo personal no se inclina por uno u otro.

Fernando Herrera añade que a veces se hacen proyecto en que las plusvalías se consideran como futuro ingreso.

**Pilar Giménez** llama la atención respecto a que también hay inversiones que generan minusvalías y se debe ver como se compensan.

**Pedro Bannen** en primer lugar celebra la capacidad de síntesis de los ingenieros, lo anima mucho la capacidad de mirar una imagen de ciudad más ambiciosa que lo que se plantea comúnmente, estos lineamientos lo que buscan finalmente es un cambio de paradigma, no podemos con las herramientas de hoy cambiar los problemas actuales. Ve temas nuevos, como el Costanera Center, que trae temas como otras escalas de intervención a la que no estábamos acostumbrados.

**José Ramón Ugarte** considera que es importante el tema de la densificación de los suelos contiguos a infraestructuras de transporte, esa decisión la debe tomar una autoridad de ciudad, ya que la autoridad local no ve la importancia.

**Pedro Bannen** señala que en los casos de cambios paradigmáticos como como la salida de las notarias de la comuna de Santiago, fueron exitosos, pero otros como el intento de que los recursos para aumentar la infraestructura de colegios para la jornada completa se destinara a la construcción de colegios en las comunas más necesitadas, para no sobrecargar la infraestructura de colegios ya colapsados, fracasaron.

**Pilar Giménez** indica que con respecto a los subcentros planificados en 1994, la mayoría de los existentes actualmente no se realizaron en esos lugares, esto debe servir como ejemplo de que es necesario tener una apertura al respecto.

**Ricardo Utz** en el PR de Concepción también se buscó hacer eso, pero se necesitan incentivos que no existen hoy, con respecto a las escalas de ciudad quizás se deba explicitar en la nueva política, hay una circular del MINVU que dice que hay que especificar la vialidad estructurante, que es para vehículos, y no contempla otras, eso no se aplica para pueblos menores. Sería buena especificar el tema de las escalas en la Política.

**José Ramón Ugarte** señala que hay que especificar el tejido urbano menor.

**Marisol Rojas** añade que con respecto al transporte en zonas consolidadas, la planificación debe ser integrada si nos permite solucionar hoy los problemas presentes, muchas cosas tienen que ver déficits y no de lo que se va a planificar.

**Leonardo Basso** cree que tiene que ver con un cambio institucional.

**José Ramón Ugarte** pregunta si en SOCHITRAN van a seguir trabajando en una segunda etapa, ya que debemos tener una bajada que entregue propuestas de implementación.

Antonia Lehmann pregunta si se han estudiado la posibilidad de implementar transvías.

**Leonardo Basso** señala que si, pero que casi nunca son rentables y son muy vulnerable en caso de falla, agrega que el 70% de los costos operacionales del transporte público corresponde a subsidio en los países desarrollados, uno subsidia por externalidades positivas y uno cobra por externalidades negativas; indica además que Metro no financia su infraestructura, sus costos operacionales son prácticamente autofinanciados.

**Giselle Labarthe** agrega que en Hong Kong el 40% de ingreso es por la recuperación de plusvalía, cree que además los corredores deben ser amigables.

**Antonia Lehmann** opina que más que el tema estético, lo importante es que se perciba calidad.

**Leonardo Basso** se sorprende como el Metro mantiene su calidad y los buses de tres años su calidad actual es espantosa, se pregunta si es por la propiedad del sistema



**Fernando Herrera** indica que en el caso de ferrocarriles es lo opuesto, eso no tiene que ver con la propiedad del sistema; con respecto a la participación ciudadana los IPT deben tener metas verificables pero la instancia de decisión final debe ser una autoridad competente. Agrega que en California se hace todo por plebiscito y empresas calculan los costos para ganarlos, piden más cosas y no buscan aumentar los impuestos, esta práctica llevó finalmente a la quiebra del Estado.

**Antonia Lehmann** cree que el tema va por el fortalecimiento de las juntas de vecinos, para que después los temas no exploten, no puede haber un corte entre las bases y la autoridad, tanto para los IPT como los proyectos.

**Marisol Rojas** se deben incorporar metodologías de participación con la junta de vecino.

**Ricardo Utz** a propósito de la participación, él está desencantado, no van los que tienen que ir, hay una cantidad de participación para cada iniciativa, la gente esta cansada. se debe hacer de forma informada y abrir canales, en Alemania se usa un gestor por sectores de la ciudad que identificaba proyectos.

**Antonia Lehmann** agrega que en la subcomisión de identificó un gestor social, en los barrios consolidados se debe hacer a través de las juntas de vecinos.

## **2. Cierre.**

Siendo las 16.00 horas, se levanta la sesión de la subcomisión de planificación.

RCG/rcg