



OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS PARA LA PLANIFICACIÓN URBANA EN CHILE:

PLANES DE INVERSIÓN
EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y
ESPACIO PÚBLICO
(PIIMEP)

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS PARA LA PLANIFICACIÓN

URBANA EN CHILE: PLANES DE
INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
(PIIMEP)

© Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable
CEDEUS

Autores

Catalina Marshall
Margarita Greene

Cómo citar este documento:

Marshall, C., Greene, M., (2019).
*Oportunidades y desafíos para la
planificación urbana en Chile: Planes
de inversión en infraestructura
de movilidad y espacio público.*
Documento para Política Pública
N°05. Centro de Desarrollo Urbano
Sustentable, Santiago.



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición corregida
Diciembre 2019 / N°05

OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS PARA LA PLANIFICACIÓN URBANA EN CHILE:

PLANES DE INVERSIÓN
EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y
ESPACIO PÚBLICO
(PIIMEP)

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable



PUNTOS CENTRALES

- Se realiza una breve revisión histórico-legislativa de los procesos de descentralización de la gobernanza y planificación territorial en Chile
- Se presentan alcances e implicancias de la Ley de Aportes al Espacio Público (2016) para la gobernanza y planificación territorial a nivel regional y municipal.
- Se realiza un análisis de desafíos y oportunidades en torno a la elaboración e implementación de los Planes Intercomunales y Comunes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).
- Finalmente, se efectúan recomendaciones para fomentar el rol del nivel local en la elaboración de los planes PIIMEP.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, en Chile se han producido hitos legislativos que en teoría y en la práctica pueden incidir en el nivel de descentralización de la gobernanza y planificación territorial. Por una parte, el año 2016 se promulgó la Ley de Aportes al Espacio Público, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), y da sustento legal a herramientas para el nivel comunal e intercomunal, que buscan definir el impacto de proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o densificación (Ley 20.958, 2016). Por otra parte, el 2018 se promulgó la Ley de Fortalecimiento de la Regionalización, la cual oficializa la legitimidad de un proceso de traspaso de competencias desde los ministerios sectoriales, a los gobiernos regionales (GORE). Esta ley también oficializa la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT), los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT), y permite que los GORE definan áreas metropolitanas en base a condiciones específicas (Ley N° 21.074, 2018).

El objetivo principal de este documento es analizar las oportunidades y desafíos que conlleva la Ley de Aportes y los Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), para el desarrollo urbano descentralizado. Se argumenta que la Ley de Aportes y los PIIMEP conforman un avance en los procesos de descentralización, sin embargo, se deben guardar ciertos cuidados para que se aprovechen las oportunidades y atiendan los desafíos de planificación ligados a su implementación.

ANTECEDENTES

En el contexto de un diagnóstico consensado sobre el atraso en materias de descentralización de la planificación urbana en nuestro país, se vuelve imperativa la necesidad de un mayor trabajo intersectorial, y una mayor integración entre los planes y los instrumentos ligados al financiamiento. Más específicamente, se diagnostica la importancia de fortalecer los instrumentos de planificación territorial en el nivel regional y local, y la participación de actores regionales y locales en procesos de planificación e implementación, con el objetivo de mejor reflejar las necesidades y objetivos de desarrollo urbano de los territorios; también se reconoce la importancia de pasar del tradicional mecanismo de políticas urbanas controladas y dirigidas, a una nueva aproximación al desarrollo urbano y la administración de las fuentes de financiamiento de infraestructura y proyectos urbanos (OECD, 2013).

Para contextualizar los hitos legislativos mencionados (Ley de Aportes y Ley de Regionalización), es necesaria la revisión de algunos diagnósticos y escenarios deseables para el caso chileno. Por ejemplo, para la OECD (2013), en el contexto del acelerado desarrollo urbano que se ha experimentado en Chile durante el s. XX, se puede reconocer una estructura de gobernanza y de institucionalidad de carácter centralizada y sectorial, la cual ha tenido pocas mutaciones desde su consolidación (OECD, 2013).

A su vez, en cuanto a materias de institucionalidad y gobernanza, la Política Nacional de Desarrollo Urbano

(PNDU, 2013) estipula como importante realizar “un reordenamiento institucional, tanto de la administración central como de los gobiernos locales”; se plantea también la importancia de que “la institucionalidad avance hacia procesos integrados, planificados, descentralizados y participativos”. Más específicamente, la PNDU plantea la importancia de instaurar “un sistema integrado y descentralizado de toma de decisiones en materia de desarrollo urbano y territorial” y que dicha capacidad implica “dotar a las entidades descentralizadas a cargo de la planificación de mayores facultades de decisión respecto del conjunto de materias que inciden en el desarrollo urbano, no solo las referidas a las construcciones y sus usos, sino también las referidas a sistemas de transporte, infraestructura, redes de servicios e instalaciones, manejo integrado de residuos, gestión de tributos asociados a obras o actividades locales, entre otros” (PNDU, 2013).

En el documento de propuestas para la institucionalidad de la gobernanza urbana del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU, 2018), específicamente en el diagnóstico sobre planificación urbana, se afirma que “si bien los ministerios sectoriales han incorporado en la elaboración de sus políticas y planes, en algún grado, la participación de los demás ministerios, de los gobiernos sub-nacionales y de la ciudadanía, aún predomina una planificación sectorial, con limitados niveles de integración con la planificación realizada por los otros sectores y por los niveles sub-nacionales” (CNDU, 2018). En el documento también se afirma que “a nivel subnacional, las potestades en materia de planificación urbana y territorial son muy restringidas” y que a nivel comunal si bien los instrumentos tienen mayor poder vinculante comparados con los instrumentos del nivel regional, aún carecen de facultades para implementarlos (CNDU, 2018).

Contexto histórico-legislativo

A continuación se describe brevemente el proceso de descentralización político-administrativa en Chile, resaltando aquellos hitos que han incidido en la estructura actual de la gobernanza y planificación territorial. Se puede definir como punto de partida la promulgación de la Constitución Política de 1823, que establece la figura de la municipalidad. Con la Constitución de 1823, se crean las primeras asambleas provinciales e intendencias. Luego con la Constitución de 1833 se promulga la figura de los departamentos y las comunas. Hacia fines de siglo, se promulga la Ley de la Comuna Autónoma (Ley N° 5.357, 1891), la cual otorga atribuciones a las municipalidades, en particular con respecto al manejo de las elecciones. Con la Constitución de 1925, se hicieron ajustes a la división geopolítica del país, la cual no sufrirá cambios hasta el año 1974 (Marshall, 2018).

En 1974 se crean las regiones con el proyecto de regionalización de la Comisión Nacional de la Reforma Administrativa (CONARA). En 1993, con la entrada en vigor de la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional (Ley N° 19.175), se implementan los Gobiernos Regionales (GORE), compuestos por la figura del Intendente y del Consejo Regional. La legislación de los años noventa definió nuevos roles de los gobiernos subnacionales en la planificación territorial, incluyendo la modificación a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (Ley N° 18.695, 1992) y la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, en coordinación con la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su ordenanza. Por ejemplo, en 1993 se estableció que los Consejos Regionales debían establecer políticas y objetivos para el desarrollo de los asentamientos humanos de la región, aprobar los planes reguladores comunales, los planes reguladores intercomunales y opinar sobre los planes regionales (Ibid).

Durante las primeras décadas del s. XXI, el proceso de descentralización avanzó en el ámbito político para el nivel regional con la promulgación de la Ley N° 20.678 (2013), la cual estableció la elección de los consejeros regionales. Luego la Ley N° 20.990 (2017), oficializó la elección directa de los gobernadores regionales para liderar el órgano ejecutivo de los GORE y presidir los consejos regionales (CORE). Finalmente, se promulgó la Ley N° 21.074 de Fortalecimiento de la Regionalización (2018), que si bien refleja un avance en diversos aspectos, su incidencia en un real proceso descentralizador no está asegurado. Por ejemplo, con respecto al traspaso de competencias y atribuciones que señala la ley desde el nivel central al nivel de los gobiernos regionales, si revisamos el artículo 21bis, se puede producir una lectura restrictiva o generalizada con respecto a las competencias a traspasar: “el Presidente de la República transferirá, a uno o más gobiernos regionales, en forma temporal o definitiva, una o más competencias de los ministerios y de los servicios públicos...”, pero al mismo tiempo en artículo 21ter siguiente se señala que “...se declarará inadmisibles, sin más trámite, aquella solicitud de competencias que no se refiera a los ámbitos de ordenamiento territorial, fomento productivo y desarrollo social y cultural” (Orellana y Marshall, 2019). A ello se suma el hecho de que queda en manos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública la decisión de traspasar las competencias, lo que finalmente es una decisión centralizada (Orellana y Marshall, 2019).

En el siguiente apartado, se analizarán las condiciones necesarias para que las nuevas herramientas que especifica la Ley de Aportes, en particular con respecto a los PIIMEP, realmente signifiquen un avance con respecto al fortalecimiento del rol de los gobiernos subnacionales en la planificación territorial.

¹ Si bien el trabajo intersectorial de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio de Chile (COMICIVYT) ha permitido avanzar en este aspecto, aún se puede avanzar en desarrollar una mayor colaboración intersectorial reflejada en el nivel de gobernanza en la escala regional.

ACTORES	ROL
Alcade	Promulga el PIIMEP
Concejo Municipal	Aprueba el PIIMEP
La comunidad	Instituciones, universidades, vecinos, empresas y otros actores locales que aportan desde las instancias participativas
Mesa Técnica Municipal (MTM)	Organismo técnico municipal sugerido para la supervisión y validación del PIIMEP
Coordinador PIIMEP	Miembro de la MTM, idealmente Secplac u otro profesional de planta municipal con formación académica o experiencia en planificación, a cargo de coordinar el desarrollo, implementación y control de avance del plan
Equipo Ejecutor	Equipo técnico profesional definido por el municipio (ya sea municipal, regional o consultor externo), sugerido para la elaboración del PIIMEP
Gobierno Regional (GORE)	En caso de ser necesario, los municipios podrán solicitar al GORE la elaboración del PIIMEP
Secretarías Regionales Ministeriales	Asistencia técnica de las Seremi MINVU y MTT
Programa de Vialidad y Transporte Urbano (MTT)	Asistencia técnica

Tabla 1. Actores responsables sobre elaboración, aprobación, modificación y materialización de los PIIMEP. Fuente: Elaboración propia en base a Guía (CNDU, 2019).

ESTADO ACTUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

Con la promulgación de la Ley de Aportes, se ajustan los mecanismos con que se cuantifican los impactos de proyectos que conllevan altos niveles de crecimiento urbano, ya sea por extensión o densificación. El primer mecanismo guarda relación con las mitigaciones directas que deberán realizar los proyectos que ocasionen impactos significativos sobre la movilidad local. El segundo aborda una modificación al artículo 70 de la LGUC, en que se detalla la obligación de cesiones de terreno por parte de los gestores de los proyectos en cuestión. La ley acota que de manera alternativa se podrá hacer un aporte monetario equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la municipalidad respectiva, según densidad y destino de los proyectos.

Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)

Las herramientas mencionadas (mitigaciones y aportes), serán exigibles transcurridos 18 meses desde la publicación del reglamento de la Ley (D.O. 17 de mayo, 2019), es decir, después del 17 de noviembre del 2020. A su vez, a partir de esa fecha, los municipios podrán administrar los aportes monetarios, para la inversión en infraestructura de movilidad y espacio

público, con el objetivo de mejorar condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad de las comunas, mejorar la calidad de espacios públicos, mejorar la cohesión social y la sustentabilidad urbana (Ley 20.958, 2016). Para comenzar a recolectar los fondos, las comunas deberán elaborar y promulgar los Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), los cuales podrán elaborar y promulgar por cuenta propia, en coordinación con otros instrumentos de planificación territorial de la comuna. En caso necesario, los municipios podrán encargar la elaboración del plan a los gobiernos regionales (GORE) correspondientes o asistencia técnica a las Seremis de Vivienda y Urbanismo y de Transporte y Telecomunicaciones.

En relación con los PIIMEP, los proyectos sobre los cuales se decide invertir, deberán estar incluidos en el Plan Regulador Comunal (PRC) o en el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO). Los aportes recolectados podrán ser destinados a financiar: obras contenidas en los PIIMEP, pago de expropiaciones, actualización de instrumentos de planificación territorial y gastos de administración (con un tope de 10% de los fondos recaudados). A su vez, al menos un 70% de los aportes recaudados, deberán ser gastados en movilidad, es decir, en proyectos que buscan mantener y mejorar la infraestructura que

	ETAPA	ROL
1	Recopilación de antecedentes y diagnóstico	Desarrollo de diagnóstico basado en aspectos urbanos determinantes para la movilidad y los espacios públicos, mediante la recopilación y análisis de información existente, con el objetivo de caracterizar la comuna y orientar la elaboración del PIIMEP
2	Elaboración de una visión para el PIIMEP	Recoge intenciones, deseos y aspiraciones comunales existentes y nuevas, que sirvan de base para la construcción de objetivos específicos y metas que orientan la cartera de proyectos del PIIMEP
3	Elaboración de la cartera de proyectos	Preparación del listado de proyectos, obras y medidas de infraestructura de movilidad y espacio público relevantes para la comuna, en virtud de los resultados de las primeras etapas (se debe realizar en base a Art. 2.8.1 de la OGUC agregador por D.S.14 MINVU, 2017)
4	Elaboración del plan PIIMEP	Ejecución de un plano de localización, en el cual se codifican y ubican todos los proyectos que conforman el PIIMEP (ver Art. 28.1 OGUC agregado por D.S.14 MINVU, 2017)
5	Control y ajuste	Definición de procedimientos que permitan controlar el avance en la ejecución de los proyectos, obras y medidas que conforman el PIIMEP, revisar los logros, realizar ajustes, incorporar nuevos proyectos

Tabla 2. Etapas de formulación, elaboración e implementación de los PIIMEP. Fuente: Elaboración propia en base a Guía (CNDU, 2019).

sostiene los diversos modos de transporte motorizados y no motorizados. Resulta importante mencionar que las obras contenidas en los PIIMEP también podrán ser financiadas complementariamente con otros fondos de origen sectorial (ministerial), regional (FNDR y otros), privados u otros a los que tenga acceso el municipio por recaudación propia.

Los PIIMEP también tendrán una escala de aplicación en el nivel metropolitano o intercomunal, ya que en las áreas metropolitanas, o en las comunas que estén incluidas en un plan regulador metropolitano o intercomunal, las Seremis de Vivienda y Urbanismo y de Transportes y Telecomunicaciones, con consulta a las municipalidades, elaborarán un proyecto de PIIMEP intercomunal, adicional a los PIIMEP comunales, que contendrán proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación de nivel intercomunales o asociados a éstos. En este caso, el intendente someterá el proyecto a la aprobación de los alcaldes de las comunas en cuestión, y en conformidad a la mayoría absoluta, el plan será presentado al consejo regional y promulgado por el intendente luego de su aprobación (Ley N° 21.074, 2018).

Recientemente, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) publicó una guía para la elaboración de los PIIMEP, en que se detallan los objetivos y alcances del plan (2019). Entre los objetivos de los PIIMEP se encuentran los siguientes:

- Mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad
- Mejorar la calidad de los espacios públicos
- Mejorar la cohesión social
- Mejorar la sustentabilidad urbana

La guía también detalla los actores que cumplen un rol en la elaboración y ejecución del plan. En la Tabla 1 se sintetizan los actores.

Sobre la tipología de proyectos que se pueden incluir en los PIIMEP, la guía plantea que éstos pueden ser obras asociadas a: (1) Infraestructura de movilidad motorizada y no motorizada; (2) proyectos de espacios públicos y áreas verdes en bienes nacionales de uso público existentes o planificados. Entre los elementos que se pueden considerar para las obras mencionadas se incluye: áreas verdes, aceras, arborización, circulaciones peatonales y pasos para peatones, calzadas, ciclovías, iluminación, soterramiento de redes, equipamiento y mobiliario urbano (ver contenido textual en Art. 2.8.1 OGUC según Decreto 14 MINVU, 2017). La guía también establece etapas para la formulación de los PIIMEP (ver Tabla 2).

La guía también establece etapas para la formulación de los PIIMEP (ver Tabla 2).

REQUERIMIENTOS	PRINCIPAL DESAFÍO	PRINCIPAL OPORTUNIDAD
1. Seremis MINVU y MTT deberán considerar las perspectivas de las comunas para la elaboración del PIIMEP Intercomunal y obtener la aprobación de las mismas	Seremis deberán llegar a consensos con respecto a la formulación de la visión y definición de la cartera de proyectos.	Avanzar en la planificación a escala de ciudad, más que por unidades político-administrativas, como se recalca en el documento CNDU, 2018
2. Seremis MINVU y MTT deberán considerar las perspectivas del Gobierno Regional (GORE) en la elaboración del PIIMEP y una vez listo tendrá que ser presentado y aprobado por el Consejo Regional antes de ser promulgado	Seremis deberán llegar a consensos con respecto a la formulación de la visión y definición de la cartera de proyectos.	Con la participación de los integrantes del Consejo Regional, se podrá avanzar en aprobar planes PIIMEP que represente la visión intersectorial entre temas de vivienda-urbanismo y transporte
3. Seremis MINVU y MTT deberán considerar los instrumentos de planificación territorial existentes en la elaboración del PIIMEP e incluir proyectos, obras y medidas que ya estén incluidos en los IPT del nivel intercomunal	Seremis deberán priorizar proyectos, obras y medidas ya contenidos en los IPT, lo que significa tomar decisiones que pueden favorecer algunas zonas por sobre otras.	Priorizar proyectos, obras y medidas que aporten al desarrollo sostenible, a disminuir la inequidad territorial y que permitan una mayor integración social

Tabla 3. Escenario A1: Seremis elaboran el PIIMEP Intercomunal de un área metropolitana, según Ley N° 20.958, 2016 y Ley N° 21.074, 2018.

RECOMENDACIONES

La elaboración e implementación de los PIIMEP, tiene un potencial descentralizador, por el rol activo que tendrá el nivel regional y comunal en el proceso. Sin embargo, para que la descentralización suceda efectivamente, se identifican dos instancias de coordinación crítica, cada cual en una escala diferente: (a) Escala regional: Seremis de Vivienda y Urbanismo y de Transporte y Telecomunicaciones deberá coordinarse con el gobierno regional y el nivel comunal para la elaboración e implementación de los PIIMEP intercomunales; (b) Escala comunal: en el caso de que un municipio delegue su elaboración o solicite apoyo técnico al GORE o Seremis, su elaboración e implementación de los PIIMEP deberá realizarse en coordinación con los actores locales.

A continuación, se analizan las oportunidades y desafíos de la elaboración e implementación de los PIIMEP para posibles escenarios.

Escenario A1/ PIIMEP Intercomunal

Representa el caso de los PIIMEP elaborados por Seremis de Vivienda y Urbanismo y de Transporte y

Telecomunicaciones (Ley N° 20.958, 2016). En la Tabla 3 se detallan los requerimientos para la promulgación del PIIMEP Intercomunal, junto al principal desafío y oportunidad asociados a cada requerimiento.

Recomendaciones para escenario A1:

- Frente a los diversos intereses de las comunas contenidas en el área metropolitana en cuestión, trabajar mediante una metodología que considere las propuestas formuladas desde el nivel local para la definición de la visión y luego la cartera de proyectos. Ello puede facilitar la aprobación final del plan por parte de las autoridades municipales (ver guía PNDU, 2019).
- Trabajar mediante una metodología que fomente la creación de consensos y objetivos comunes del tipo de ciudad hacia la cual avanzar, desde la etapa de la construcción de la visión del plan, lo que facilitará la definición de la cartera de proyectos (que deberá estar acorde a la visión de ciudad definida en conjunto).
- Considerar las observaciones que pueda tener el Consejo Regional durante todo el proceso de elaboración del PIIMEP Intercomunal, para que se consideren perspectivas plurales y diversas desde la elaboración de la visión

REQUERIMIENTOS	PRINCIPAL DESAFÍO	PRINCIPAL OPORTUNIDAD
1. Municipio deberá considerar perspectivas Seremis MINVU y MTT, y programa de Vialidad y Transporte Urbano del MTT	El apoyo técnico del municipio, deberá mantener latentes las prioridades comunales para el plan	El apoyo técnico de las Seremis y el Programa de Vialidad y Transporte urbano del MTT puede ampliar la perspectiva del municipio, con respecto a los posibles proyectos a considerar
2. Municipio deberá considerar perspectiva del Concejo Municipal y alcalde tendrá que obtener aprobación del Concejo Municipal antes de promulgar el plan	Alcanzar consensos respecto a la formulación de la visión y definición de la cartera de proyectos	La partición del Concejo Municipal permitirá avanzar en aprobar proyectos que representen la realidad y necesidades locales
3. Municipio deberá considerar instrumentos de planificación territorial existentes, incluyendo proyectos, obras y medidas que ya estén incluidos o vinculado a IPT comunales	Municipio deberá priorizar proyectos, obras y medidas, lo que implica tomar decisiones que pueden favorecer algunas zonas por sobre otras	Se podrá aprovechar la oportunidad de elegir proyectos, obra y medidas que aporten al desarrollo sostenible que aporten a disminuir la inequidad territorial, que permitan una mayor integración social

Tabla 4. Escenario B1: Municipio realiza por cuenta propia el PIIMEP con apoyo técnico Seremis y Programa de Vialidad y Transporte Urbano del MTT, según Ley N° 20.958, 2016.

hasta la definición de la cartera de proyectos del plan.

- Al considerar los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), para construir la cartera de proyectos de los PIIMEP Intercomunales, priorizar aquellos localizados en sectores que presenten un déficit de infraestructura de movilidad y espacio público.
- Reunirse con actores locales del ámbito público, privado, academia y sociedad civil a lo largo del proceso de elaboración del PIIMEP.
- Realizar procesos de participación ciudadana a lo largo del proceso de elaboración del PIIMEP (ver guía PNDU, 2019).

Escenario B1/ PIIMEP Comunal

Representa el caso los PIIMEP, elaborados por la municipalidad (Ley N° 20.958, 2016). En la Tabla 4 se detallan los requerimientos para la promulgación del PIIMEP comunal, junto al principal desafío y oportunidad asociados a cada requerimiento.

Recomendaciones para escenario B1:

- Al considerar los Instrumentos de Planificación Terri-

torial (IPT), para construir la cartera de proyectos de los PIIMEP, identificar los proyectos localizados en sectores de la comuna que presenten un déficit de infraestructura de movilidad y espacio público.

- Reunirse con actores locales del ámbito público, privado, academia y sociedad civil a lo largo del proceso de elaboración del PIIMEP.
- Realizar procesos de participación ciudadana a lo largo del proceso de elaboración del PIIMEP.

Escenario B2/ PIIMEP Comunal

Representa el caso en que la comuna delega la elaboración de los PIIMEP al gobierno regional (Ley N° 20.958, 2016). En la Tabla 5 se detalla el requerimiento para la promulgación del PIIMEP comunal, junto al principal desafío y oportunidad asociado.

Recomendaciones para escenario B2 (también aplican las del Escenario B1):

- Realizar reuniones de manera constante con autoridades, profesionales y funcionarios del municipio a lo largo del proceso de elaboración del PIIMEP, para considerar las

REQUERIMIENTOS	PRINCIPAL DESAFÍO	PRINCIPAL OPORTUNIDAD
1. El Gobierno Regional (GORE) elabora el PIIMEP comunal	Que el GORE sea capaz de identificar y considerar las prioridades comunales en la formulación del diagnóstico, la visión del plan y en la definición de la cartera de proyectos	Que el apoyo técnico solicitado sirva a la comunidad para actualizar mediante el PIIMEP, una visión de ciudad sostenible, que represente diversos intereses, que permita disminuir la inequidad territorial y aumentar la integración social

Tabla 5. Escenario B2: Municipio decide delegar por completo la elaboración del PIIMEP al GORE, según Ley N° 20.958, 2016.

diversas perspectivas específicas para la elaboración de la visión del plan, la definición de la cartera de proyectos y el orden de prioridad de su desarrollo.

En síntesis, uno de los aspectos más importantes de los PIIMEP, es que conforman una oportunidad de avanzar en la descentralización del país, en materias de gobernanza y planificación territorial. Si se resguardan ciertas condiciones, en particular con respecto al rol de las Seremis de Vivienda y Urbanismo, Transporte y Telecomunicaciones y gobiernos regionales, los cuales en casos específicos podrán hacerse cargo de la elaboración del PIIMEP, el proceso de descentralización puede cobrar mayor fuerza. Asegurar la participación de actores regionales, permitirá reflejar los requerimientos subnacionales y objetivos de desarrollo en los procesos de planificación e implementación (OECD, 2013). Por otra parte, los PIIMEP intercomunales para áreas metropolitanas, también son una oportunidad para avanzar a una gobernanza y planificación territorial de escala de ciudad más que de unidades político-administrativas, como se enfatiza en el documento de Propuestas para una Institucionalidad de Gobernanza Urbana del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU, 2018).

Finalmente, resulta importante estar pendientes de la formulación de los PIIMEP; como todo plan de su tipo, los PIIMEP deberán elaborar una visión de ciudad, para plasmar ideales y valores de manera consensuada, y

así guiar la definición de objetivos, acciones y metas del plan. Según un reporte de la American Planning Association, un plan comienza con la definición de una visión general para el futuro de la comunidad, basada en un proceso de participación ciudadana, y las políticas y acciones que componen el plan, deben surgir y apoyar esa visión (APA, 2012). Según la Guía de Elaboración de los PIIMEP del CNDU (2019), la visión del plan se puede trabajar mediante talleres con la comunidad, cuestionarios a informantes claves y expertos locales. Otra oportunidad importante a partir de la elaboración de la visión del plan, es integrar a la cartera de proyectos, obras que fomenten el desarrollo urbano sustentable, por ejemplo, infraestructura que mejore la accesibilidad a zonas densas o centralidades y que mejore las condiciones para la convivencia de los diferentes modos de movilidad no-motorizada.

REFERENCIAS

American Planning Association (APA, 2012). *Sustaining Places: The Role of the Comprehensive Plan*. David R. Godschalk, FAICP y William R. Anderson, FAICP.

Consejo Nacional de Desarrollo Urbano - CNDU (2018). *Propuestas para una nueva institucionalidad de gobernanza urbana*. Disponible online: <https://cndu.gob.cl/propuestas/>

Consejo Nacional de Desarrollo Urbano - CNDU (2019). *Guía para la elaboración de los planes de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (PIEP)*. Disponible online: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/Guia%20PNUD%20Ajustada.pdf>

Marshall, C. (2018). *La dicotomía de los procesos de descentralización administrativa y planificación urbano-regional en Chile; efectos sobre la planificación y gestión subnacional. Tesis de doctorado*. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponible online: <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/22014>

OECD (2013). *Urban Policy Reviews, Chile, OECD Publishing*. Disponible online: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264191808-en>

Orellana, A; Marshall, C. (2019). "Análisis de la complejidad intercomunal para el desarrollo de las áreas metropolitanas en Chile", en "Las escalas de la metrópolis, lejanía versus proximidad". Editores: Arturo Orellana, Carmen Miralles y Luis Fuentes, Editores RIL, Colección Estudios Urbanos PUC. (FORTHCOMING).

Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), (2013). Disponible online: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L4-Politica-Nacional-Urbana.pdf>

Legislación consultada:

Ley N° 5.357, 1891. *Organización y Atribuciones de las Municipalidades*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 24 de diciembre de 1981.

Decreto Fuerza Ley N° 458, 1976. *Ley General de Urbanismo y Construcciones*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 13 de abril de 1976.

Ley N° 19.130, 1992. *Modifica Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 19 de marzo de 1992.

Ley N° 19.175, 1993. *Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 20 de marzo de 1993.

Ley N° 20.678, 2013. *Establece la elección directa de los Consejeros Regionales*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 19 de junio de 2013.

Ley N° 20.958, 2016. *Establece un sistema de aportes al espacio público*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 15 de octubre de 2016.

Ley N° 20.990, 2017. *Dispone la elección popular del órgano ejecutivo del gobierno regional*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 05 de enero de 2017.

Decreto N° 14, 2017, Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 2017.

Decreto Supremo N° 30, 2017. *Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 12 de abril de 2017.

Ley N° 21.074, 2018. *Fortalecimiento de la Regionalización del País*. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile, 15 de febrero de 2018.



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

www.cedeus.cl
comunicaciones@cedeus.cl