

Santiago 22 de Septiembre de 2020

**Srs. Diputadas y Diputados**

**Miembros Comisión de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones**

Junto con saludarles cordialmente, los abajo firmantes deseamos expresarle a los Honorables miembros de la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados nuestra preocupación y franca inquietud referente a una reciente disposición emanada desde el Ministerio de Vivienda y Urbanismo relacionada con la operación de Transantiago.

Recientemente con fecha 30 de abril de 2020 la División de Desarrollo Urbano del MINVU, mediante la DDU N°432 (Circular Ord N°201), estableció la creación de una nueva clase de terminal de buses urbanos. Al respecto es importante entender que los terminales de buses están definidos en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, OGUC, es decir, su definición y exigencias urbanísticas y constructivas están regidas mediante esta ley. Al respecto la División de Desarrollo Urbano, estableció que un terminal de buses eléctricos obedece a una clase distinta de buses a las existentes, es decir, que un terminal que albergue buses eléctricos y sirva para recargar sus baterías sería esencialmente distinto de un recinto destinado a buses diesel, a gas, hidrógeno u otra fuente de energía. De esta manera se crea el terminal denominado “Centro de Carga”, al cual mediante el documento citado se le relaja las exigencias de uso de suelo necesario para su existencia. Al respecto la OGUC establece en su artículo 2.1.24 la existencia de seis clases de uso de suelo, luego en el artículo 2.1.29 define que es el uso de suelo “Infraestructura” el susceptible a albergar proyectos de transporte específicamente terminales de transporte terrestres. No obstante ello, mediante la DDU N°432 del MINVU, al “Centro de Carga” se le permite localizarse en usos de suelo “Equipamiento”, por lo que se aumenta exponencialmente el suelo urbano disponible para este tipo de proyectos. En otras palabras, el MINVU dictaminó que en todo lugar de la ciudad donde hay por ejemplo una bomba de bencina o un colegio, mañana podrá haber un terminal de 50 buses eléctricos.

Dados los tiempos de recarga que requiere la operación eficiente de buses eléctricos alimentados por baterías, un “centro de carga” termina siendo necesariamente un depósito de almacenamiento de tales máquinas. Por este motivo no correspondería homologarlos a estaciones de servicio convencionales, que tienen menos restricciones de localización.

Lo anteriormente explicado representa un serio riesgo urbano, ambiental y humano a todas las comunas del territorio nacional y, finalmente, a los vecinos y vecinas de infinidad de barrios que hoy se ven amenazados por el riesgo de enfrentar a proyectos altamente incompatibles con la vida normal de un barrio de carácter residencial o con baja actividad industrial.

Un terminal de buses, sean estos eléctricos, diesel o a gas es un recinto que alberga vehículos de gran tamaño, en donde la normativa permite no sólo la recarga de combustible o electricidad, sino que también la reparación mecánica, limpieza superficial y profunda, regulación de frecuencia, estacionamiento de corto y largo plazo, oficinas comerciales, baños del personal, estacionamiento de vehículos del personal, bodegas y en general toda operación de transporte asociada a una empresa de este tipo. Por ello el hecho de cambiar la fuente energética de propulsión es sólo una variable de análisis en un campo extremadamente amplio de fuentes de externalidades negativas tanto ambientales, como urbanísticas y de transporte, que a juicio de quienes firman esta carta es un cambio tan pequeño dentro del conjunto de problemas que conlleva un terminal que es del todo imprudente recategorizar por secretaría un nuevo tipo de terminal y menos cambiar las exigencias del uso de suelo contempladas en las OGUC.

Al respecto han sido varios los intentos formales por acceder a una explicación razonable de esta medida. Se ha solicitado vía Ley de Transparencia al MINVU entregue los antecedentes, estudios, análisis y datos que apoyan esta decisión, para evaluarlos y entender este proceder, pero la respuesta del MINVU ha sido nula, eludiendo su responsabilidad, no entregando al día de hoy ni un solo dato u informe que soporte esta decisión. Todo indica que no hay elementos objetivos de análisis que apoyen este cambio normativo, sino que más bien se trata de una solución desesperada a la falta de terminales.

Creemos que este no es el camino a seguir. Tenemos plena conciencia de que la normativa actual restringe severamente la localización de terminales para el transporte público, lo que lo hace más caro e ineficiente, y el tema debe ser abordado sin duda facilitando las reglas que rigen el sistema. De hecho un extenso estudio de casi mil páginas encargado por el Ministerio de Transporte analiza este aspecto y da recomendaciones concretas para avanzar en ello, las que sin embargo se han ignorado optando por esta opción muchísimo más intrusiva. Entendemos la importancia de desarrollar ciudades y barrios armónicamente sustentables, lo que trae implícito la necesidad de regulación coherente y apropiada. Esta nueva normativa se sitúa en las antípodas de esta concepción, pues aparece como una nítida muestra de la improvisación sin justificación.

La legalidad de lo obrado es otra arista que se debe abordar, pero por ahora deseamos informar a Usted, en su calidad de Diputado o Diputada, fiscalizador del Poder Ejecutivo, esté al tanto y oficie las medidas que en su juicio sean pertinentes para exigir, a lo menos, el MINVU pueda explicar de cara a la ciudadanía en que fundamenta esta controversial decisión y consultar a la Contraloría General de la República respecto a que si la presente DDU432 respeta la legislación vigente.

Cordiales Saludos,

Alvaro Miranda Delgado  
Director Programa Transporte y Logística UTEM

Patricio Herman  
Presidente Fundación Defendamos la Ciudad

Lake Sagaris  
PhD, Planificación, University of Toronto  
MUJER NOTABLE DE TRANSPORTE 2019  
[https://transformative-mobility.org/assets/publications/2019\\_RemarkableWomeninTransport\\_Series1.pdf](https://transformative-mobility.org/assets/publications/2019_RemarkableWomeninTransport_Series1.pdf)  
Investigadora y Profesor Asociada, Depto. de Ingeniería de Transporte y Logística, Pontificia Universidad Católica de Chile. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), BRT Centre of Excellence, Cátedra de Sustentabilidad

Rodrigo Quijada P.  
Ingeniero de Transporte. Coalición por un Transporte Justo

Claudio Olivares Medina  
Diseñador y Magíster (c) en Hábitat Residencial.

Cristopher Recabal Tello  
Licenciado en Trabajo Social, Magíster (c) en Hábitat Residencial.

Daniel Arancibia  
M.Sc. in Planning, University of Toronto

Paula Hernández Cerda  
Doctorante Territorio, Espacio y Sociedad, Universidad de Chile

Ariel López  
Ingeniero en Transporte, Magíster en urbanismo. Doctorante en TES, Universidad de Chile