



El conflicto podría agudizarse con un nuevo condominio de viviendas en altura que se proyecta en camino Las Rosas.

USO MASIVO DE VEREDAS Y CICLOVÍAS PARA ESTACIONAR

Crecimiento habitacional sin infraestructura suficiente: las razones del caos vial en Parque Lantaño

Edificios ubicados en el sector tienen menos estacionamientos que la cantidad de departamentos. Norma y Plan Regulador permite esta configuración, la que se acrecienta debido a familias que tienen dos autos.

SUSANA NUÑEZ
 diario@ladiscusion.cl
 FOTOS: MAURICIO ULLOA

El uso indebido de las aceras y ciclovías por parte de conductores que estacionan sus vehículos en calle Camino Las Rosas y Arboleda, en el sector de Parque Lantaño, generó una intensa discusión en torno a la cantidad de espacios para aparcar que poseen los conjuntos habitacionales de esa zona habitacional de Chillán.

De acuerdo con residentes de los condominios Arboleda, Cumbres y Puertas Lantaño, la cantidad de aparcaderos no es proporcional al número de departamentos, lo que ha llevado a que algunos propietarios estacionen sobre

veredas o incluso invadan ciclovías, ya sea porque no compraron, no arriendan o tienen más de un vehículo.

“Los condominios no tiene la cantidad suficiente para absorber la cantidad total de vehículos de los propietarios. Lamentablemente no hay solución, por el diseño habitacional, entonces las personas tienen uno o dos vehículos y no tienen donde estacionar”, explicó Pedro Lagos, presidente del Condominio Arboleda.

La situación afecta a peatones, especialmente a personas en situación de discapacidad y adultos mayores, quienes acusan obstrucción del paso, además de riesgos por vehículos que circulan sobre la cicloruta. Por otra parte, conductores, que ingresan o salen de los edificios, han denunciado

que los autos mal estacionados restan visibilidad en una arteria con alta congestión vial en determinados horarios.

El conflicto podría agudizarse con un nuevo condominio de viviendas en altura que se proyecta en camino Las Rosas, ya saturado por la congestión vial y por la ausencia de un paso bajo nivel, en el cruce ferroviario, que mejore el flujo en la avenida principal.

Norma permite menos estacionamientos

Desde la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) explicaron que los proyectos de departamentos, sin distinción, se han construido en base a la normativa y el plan regulador que permite una dotación estacionamientos inferior a la cantidad de departamentos, más aún si estos están emplazados en cercanías de una red de transporte.

Por ejemplo, en el caso de los edificios del centro de Chillán, existe una cuota de un estacionamiento por dos departamentos, mientras que en uno de los condominios de Parque Lantaño, existen 299 unidades habitacionales y 249 espacios para aparcar.

“La ordenanza general de urbanismo y construcción y los planes reguladores definen las cuotas de estacionamientos según los requerimientos y necesidades previstas de cada ciudad, todos los proyectos, sin distinción deben cumplir esta normativa. No obstante, la planificación de proyectos urbanos debe entenderse desde una visión integral de ciudad, donde cada desarrollo no funcione de manera aislada, sino como parte de un sistema más amplio y conectado, apuntando a promover proyectos mejor integrados y conectados con su entorno. Este enfoque prioriza iniciativas ubicadas en sectores con buen acceso a transporte público, cercanía a estaciones de tren y redes de buses con frecuencias adecuadas. De esta manera, se fomenta una movilidad más eficiente y sostenible, incentivando el uso del transporte público y de alternativas como la bicicleta”, explicó Cristián San Martín, miembro Comité de Vivienda de la CChC Ñuble y consejero nacional.

Sin embargo, el profesional sostuvo que tras la aprobación de la nueva ley de copropiedad inmobiliaria sobre uso de estacionamientos, en enero de 2025, se exige que condominios de interés público deberán contemplar, al menos un estacionamiento para automóvil por cada unidad desti-

nada a vivienda. Aunque algunos urbanistas ha señalado que esta ley no está sobre la ordenanza de urbanismo y construcción.

“Los futuros proyectos, como siempre, se deben construir respetando las normas que correspondan. En este tema específico se avanzó mediante la modificación de la ley de copropiedad donde hoy se exige estacionamiento “1:1”, es decir, un estacionamiento por vivienda”, dijo.

Vecinos de distintos puntos de Chillán han advertido que la alta concentración de viviendas en el área reducida está saturando la infraestructura vial existente, provocando congestión, especialmente en horas peak. Desde el gremio respondieron que en el sector es inviable impulsar medidas de mitigación, porque el costo sería traspasado al cliente, lo que desincentivaría la compra, por lo que llamaron a ejecutar obras públicas que permitan responder a los desafíos de movilidad.

“Los desarrolladores de proyectos habitacionales no están en condiciones de resolver la congestión vial a escala de ciudad. Las reglas de edificación vienen definidas por los instrumentos de planificación territorial, mientras que la infraestructura vial, en muchos casos, se ejecuta de forma tardía. Exigir que cada proyecto aborde problemas de congestión urbana resulta inviable, ya que esos costos terminarían trasladándose a las familias. Es absolutamente necesario tener un plan de inversiones pública en infraestructura vial que se adelante al crecimiento de las ciudades”, enfatizó.

Algunos de los conjuntos habitacionales de Parque Lantaño fueron adquiridos mediante el subsidio DS19, es decir, dirigidos a sectores medios con capacidad de crédito hipotecario, y una proporción reducida a personas con ingresos más bajos.

Cambio cultural

El presidente del Colegio de Arquitectos de Ñuble, Sebastián Fredes, apuntó a un cambio cultural en el uso del espacio público. Según indicó, el problema no solo radica en la falta de estacionamientos, sino también en la disposición de los conductores a utilizarlos.

“El estacionamiento debe pagarse, como ocurre en países desarrollados. Muchas veces la gente opta por dejar el auto en la vía porque existe ese espacio, aunque no corresponda”, explicó.

Fredes añadió que, en proyectos acogidos al subsidio DS19, la construcción de estacionamientos subterráneos suele descartarse debido a su alto costo, lo que limita la oferta de espacios.

“En casi muchos departamentos, como el espacio es limitado, no consideran tanto estacionamiento o lo que se hace, son muchos niveles de subterráneos, pero como son departamentos DS19, lo más probable es que no tengan pensado subterráneos ni ascensores, porque encarece la construcción”, dijo.

299

departamentos existen en uno de los condominios donde se registran los problemas para estacionar, mientras hay 249 espacios para aparcar. Hay familias con dos autos y no hay estacionamientos de visita.