

Fecha: 12-06-2018
 Fuente: Pichilemu News
 Título: **ESTADO DEBE APROVECHAR PLUSVALÍA DE TERRENOS DERIVADOS DE NUEVAS LÍNEAS DEL METRO**

Visitas: 329
 VPE: 1.102

Favorabilidad: No Definida

Link: <http://www.pichilemunews.cl/detalle.php?id=18837>

Fuente: UdeSantiago al Día – Por: Cristóbal Miranda Ríos Si bien el especialista en transporte urbano y académico de nuestra Casa de Estudios, Rodrigo Martín, valora el anuncio del Presidente Sebastián Piñera, en orden a crear nuevos recorridos del transporte público, también afirma que deben contemplarse mecanismos para que el Estado pueda beneficiarse del incremento de los valores de los terrenos, donde se emplazarán las nuevas estaciones del Metro. "Se debería discutir un mecanismo de captura de plusvalía para las inversiones públicas", puntualiza. "Iniciaremos las obras para que el año 2026, a través de la nueva Línea 7 paralela al Río Mapocho; la 8 por La Florida; la 9 a La Pintana; y la extensión de la Línea 4, desde Puente Alto, pasando por el Hospital Sótero del Río y llegando hasta Bajos de Mena, para que podamos agregar 57 kilómetros –es decir, casi un 50% más que la red actual, 44 estaciones y 5 nuevas comunas- a la red del Metro". Ese fue uno de los anuncios del Presidente Sebastián Piñera en el marco de su cuenta pública. Para el arquitecto especialista en transporte urbano y académico de la **Universidad de Santiago** de Chile, Rodrigo Martín, es altamente probable que la anticipación del anuncio generará especulación inmobiliaria, ya que empresas privadas buscarán sacar provecho al aumento del valor del suelo que se provocará en los sectores donde se emplazarán los nuevos recorridos. Por eso, insiste en la necesidad de que el Estado tenga un mecanismo que le permita rentabilizar de mejor manera estos anuncios, a fin de que el retorno hacia las arcas públicas sea significativo y permita, de esta manera, hacer mejoras sustanciales al transporte. "¿Por qué la inversión que se está realizando con dineros fiscales tiene que traspasarse de manera tan directa a los privados por la especulación inmobiliaria? Se debería discutir un mecanismo de captura de plusvalía de las inversiones públicas", afirma. "Cuando se produce la valorización, al menos una parte debiera ser capturada por el Estado a través de impuestos específicos o algún tipo de mecanismo de venta del terreno, que permitiera que la vuelta desde el mercado hacia el Estado sea más corta", explica. El académico señala que en Chile el Estado solo percibe dineros por concepto de retenciones y contribuciones, pero que debiera seguir el ejemplo de España, Brasil o Colombia, cuyas legislaciones contemplan herramientas para que el aparato público pueda aprovechar de mejor manera los impactos que producen sus inversiones, a fin de generar mejores políticas públicas en beneficio de las personas. A su juicio, las inmobiliarias en sí mismas no pueden asegurar esto. "Se supone que la activación del mercado en sí misma va a generar una redistribución de los ingresos, pero eso no ocurre, porque Chile concentra la riqueza y la redistribución es sumamente lenta. Pasan años antes de alcanzar la equidad. Pensar que eso es posible es relativamente irreal", enfatiza. Construcción simultánea Por otra parte, Martín pone de relieve que el aumento y la extensión de las líneas responden más al proyecto original de Metro que al anuncio puntual de una administración en específico. Sin embargo, reconoce que la novedad radica en que se construirán de manera simultánea. "Hay que ver cuántas empresas están realmente capacitadas para hacer una construcción simultánea de todos estos anuncios. Deberían ser varias empresas", considera. "Eso también implicará problemas de logística complicados de resolver, respecto al control y administración de estas obras. Implicará un desafío", sostiene. Finalmente, resalta que muchas de estas nuevas líneas compensarán a sectores de la ciudad con bajos índices de calidad de vida urbana. No obstante, indica que independiente de la cantidad de líneas del Metro que exista, esta no cubrirá el 100% de la demanda de transporte que genera la ciudad. Por tanto, subraya la necesidad de que también existan anuncios para mejorar el sistema de buses. "Tenemos mucha deuda en infraestructura de superficie, como vías exclusivas y corredores. **Santiago** necesita un sistema mixto y complementario de buses en superficie y buses multimodales", concluye.



ESTADO DEBE APROVECHAR PLUSVALÍA DE TERRENOS DERIVADOS DE NUEVAS LÍNEAS DEL METRO

12/06/2018

Fuente: UdeSantiago al Día – Por: Cristóbal Miranda Ríos

Si bien el especialista en transporte urbano y académico de nuestra Casa de Estudios, Rodrigo Martín, valora el anuncio del Presidente Sebastián Piñera, en orden a crear nuevos recorridos del transporte público, también afirma que deben contemplarse mecanismos para que el Estado pueda beneficiarse del incremento de los valores de los terrenos, donde se emplazarán las nuevas estaciones del Metro. "Se debería discutir un mecanismo de captura de plusvalía para las inversiones públicas", puntualiza.

"Iniciaremos las obras para que el año 2026, a través de la nueva Línea 7 paralela al Río Mapocho; la 8 por La Florida; la 9 a La Pintana; y la extensión de la Línea 4, desde Puente Alto, pasando por el Hospital Sótero del Río y llegando hasta Bajos de Mena, para que podamos agregar 57 kilómetros –es decir, casi un 50% más que la red actual, 44 estaciones y 5 nuevas comunas- a la red del Metro". Ese fue uno de los anuncios del Presidente Sebastián Piñera en el marco de su cuenta pública.

Para el arquitecto especialista en transporte urbano y académico de la Universidad de Santiago de Chile, Rodrigo Martín, es altamente probable que la anticipación del anuncio generará especulación inmobiliaria, ya que empresas privadas buscarán sacar provecho al aumento del valor del suelo que se provocará en los sectores donde se emplazarán los nuevos recorridos. Por eso, insiste en la necesidad de que el Estado tenga un mecanismo que le permita rentabilizar de mejor manera estos anuncios, a fin de que el retorno hacia las arcas públicas sea significativo y permita, de esta manera, hacer mejoras sustanciales al transporte.

"¿Por qué la inversión que se está realizando con dineros fiscales tiene que traspasarse de manera tan directa a los privados por la especulación inmobiliaria? Se debería discutir un mecanismo de captura de plusvalía de las inversiones públicas", afirma. "Cuando se produce la valorización, al menos una parte debiera ser capturada por el Estado a través de impuestos específicos o algún tipo de mecanismo de venta del terreno, que permitiera que la vuelta desde el mercado hacia el Estado sea más corta", explica.

El académico señala que en Chile el Estado solo percibe dineros por concepto de retenciones y contribuciones, pero que debiera seguir el ejemplo de España, Brasil o Colombia, cuyas legislaciones contemplan herramientas para que el aparato público pueda aprovechar de mejor manera los impactos que producen sus inversiones, a fin de generar mejores políticas públicas en beneficio de las personas. A su juicio, las inmobiliarias en sí mismas no pueden asegurar esto.

"Se supone que la activación del mercado en sí misma va a generar una redistribución de los ingresos, pero eso no ocurre, porque Chile concentra la riqueza y la redistribución es sumamente lenta. Pasan años antes de alcanzar la equidad. Pensar que eso es posible es relativamente irreal", enfatiza.

Construcción simultánea

Por otra parte, Martín pone de relieve que el aumento y la extensión de las líneas responden más al proyecto original de Metro que al anuncio puntual de una administración en específico. Sin embargo, reconoce que la novedad radica en que se construirán de manera simultánea.

"Hay que ver cuántas empresas están realmente capacitadas para hacer una construcción simultánea de todos estos anuncios. Deberían ser varias empresas", considera. "Eso también implicará problemas de logística complicados de resolver, respecto al control y administración de estas obras. Implicará un desafío", sostiene.

Finalmente, resalta que muchas de estas nuevas líneas compensarán a sectores de la ciudad con bajos índices de calidad de vida urbana. No obstante, indica que independiente de la cantidad de líneas del Metro que exista, esta no cubrirá el 100% de la demanda de transporte que genera la ciudad. Por tanto, subraya la necesidad de que también existan anuncios para mejorar el sistema de buses.

"Tenemos mucha deuda en infraestructura de superficie, como vías exclusivas y corredores. Santiago necesita un sistema mixto y complementario de buses en superficie y buses multimodales", concluye.

