



TRABAJANDO
PARA USTED

CONSULTA PÚBLICA POR PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES

24 de julio de 2026



CONSULTA PÚBLICA POR PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES (OGUC)

BALANCE DEL PROCESO

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) sometió a consulta pública, entre el 8 y el 22 de abril de 2026, una propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Su propósito es actualizar la normativa, acelerar la reconstrucción en zonas de catástrofe y avanzar hacia un Chile de propietarios, facilitando la producción de vivienda.

Participaron 957 registros: personas, municipalidades, universidades, gremios, colegios profesionales y organizaciones de la sociedad civil. Cada registro de participación corresponde a una persona u organismo que ingresó comentarios u observaciones en la plataforma, no al número de observaciones desagregadas. De ellos, 764 contienen opinión técnica, cerca de 2 mil páginas. Sobre esa base se están ponderando las observaciones, con especial atención a las de los gobiernos locales, por su rol en la aplicación de la normativa en el territorio.

Es la consulta más participativa que ha tenido esta normativa. Le sigue la de predios rústicos, con 950 registros. Entre 2022 y 2025 hubo 22 consultas por modificaciones a la OGUC, con un promedio de 84,5 registros cada una.

Los objetivos tuvieron amplio respaldo: facilitar el acceso a la vivienda, acelerar la reconstrucción, acercar el desarrollo urbano al transporte público y dar más certeza a la aprobación de proyectos. La discusión estuvo en los instrumentos.

Sobre esa base se están ponderando las observaciones recibidas y calibrando los ajustes necesarios, con el propósito de arribar a una propuesta que resguarde los objetivos planteados. Las modificaciones que se definan serán comunicadas oportunamente.

Por el volumen de observaciones recibidas, el análisis se organizó en nueve materias:

1. Movilidad y mitigación vial en proyectos públicos y de reconstrucción (artículo 1.5.1. de la OGUC)

La propuesta continuará buscando cumplir los objetivos de agilización respecto de esta materia.

2. Estudios en áreas de riesgo (artículo 2.1.17. de la OGUC)

La propuesta seguirá abordando este tema de manera de otorgar certezas y un alcance justo y suficiente en la materia.

3. Caducidad de los permisos de edificación (artículo 1.4.17. de la OGUC)

La propuesta se evaluará en función de los objetivos generales de la modificación.

4. Estacionamientos cerca del transporte público (artículo 2.4.1. de la OGUC)

Se avanzará en la materia evaluando el debido resguardo del impacto urbano.

5. Densidad máxima (artículo 2.1.22. de la OGUC y disposiciones transitorias)

La propuesta buscará compatibilizar los aportes con la realidad que arrojan las estadísticas censales.

6. Conjunto armónico (artículos 2.6.4. al 2.6.9. y 2.6.19. de la OGUC)

Se avanzará buscando ajustar la propuesta de la mejor manera a los objetivos generales de la misma.

7. Pavimentación, perfiles de vías y reconstrucción (artículos 3.2.5. y 5.1.1. de la OGUC)

La propuesta continuará buscando cumplir con los objetivos de agilización en materias de reconstrucción.

8. Modificación de proyectos aprobados (artículo 5.1.18. de la OGUC)

Se avanzará en la materia evaluando su alcance y beneficios.

9. Cálculo de la superficie edificada (artículos 1.1.2. y 5.1.11. de la OGUC)

La propuesta buscará abordar la materia de manera de contribuir a los objetivos de la modificación.

A continuación, compartimos el desglose de la participación y en el sitio web de la consulta se adjuntan los comentarios técnicos recibidos.

Registros por sector

Universo total: 957 registros de participación.

Sector	N° registros	% del total
Sociedad Civil	721	75,3%
Sector Privado	125	13,1%
Sector Público	96	10,0%
Otros	15	1,6%
Total	957	100%

Registros con y sin opinión técnica

Distribución por sector, descontados los clasificados como «Otros».

Sector	Con opinión técnica	Sin opinión técnica	Total sector
Sociedad Civil	556	165	721
Sector Privado	108	17	125
Sector Público	91	5	96
Total	755	187	942

Composición por sector

Sociedad Civil (721 registros)

Subsector	N° registros	%
Personas Naturales	531	73,6%
Juntas de Vecinos	66	9,2%
Comités	33	4,6%
Agrupaciones / Colectivos	26	3,6%
Comunidades / Condominios	24	3,3%
Organizaciones Culturales y Deportivas	16	2,2%
Colegio de Arquitectos	8	1,1%
Corporaciones	7	1,0%
ONGs / Fundaciones	5	0,7%
Mesa Coordinadora de Asesorías	1	0,1%
Otros	4	0,6%
Total	721	100%

Sector Privado (125 registros)

Subsector	N° registros	%
Empresas	70	56,0%
Consultores	36	28,8%
Gremios	19	15,2%
Total	125	100%

Sector Público (96 registros)

Subsector	N° registros	%
Municipalidades	80	83,3%
Órganos del Estado	13	13,5%
Gobiernos Regionales	3	3,1%
Total	96	100%

Municipalidades participantes

41 municipalidades presentaron observaciones. De ellas, 7 fueron presentadas directamente por alcaldes y 34 por Asesores Urbanos o SECPLA.

Municipalidad	Municipalidad	Municipalidad
1. CONCHALÍ	15. LA PINTANA	29. RANCAGUA
2. ESTACIÓN CENTRAL	16. LA SERENA	30. RENCA
3. LA CISTERNA	17. LO BARNECHEA	31. SAN JOAQUÍN
4. LA FLORIDA	18. MACUL	32. SAN MIGUEL
5. LAS CONDES	19. MAIPÚ	33. SAN PEDRO DE LA PAZ
6. PROVIDENCIA	20. ÑUÑO A	34. SANTIAGO
7. VITACURA	21. PEDRO AGUIRRE CERDA	35. VALDIVIA
8. ANCUD	22. PEÑAFLO R	36. BUIN
9. ANGOL	23. PIRQUE	37. COQUIMBO
10. CERRO NAVIA	24. PUDAHUEL	38. PAINE
11. COPIAPÓ	25. PUERTO VARAS	39. PEÑALOLÉN
12. EL QUISCO	26. QUILICURA	40. PUENTE ALTO
13. EL TABO	27. QUILLOTA	41. ZAPALLAR
14. INDEPENDENCIA	28. QUILPUÉ	

Datos para la revisión y el contexto histórico

El análisis de detalle se concentra en los registros con opinión técnica (764 registros de participación).

Indicador	Valor
Registros con opinión técnica	764
De ellos, con archivos adjuntos	248
Total de páginas en revisión	1.997

Referencia	Registros de participación
Promedio por consulta (2022–2025)	84,5
Decreto de Calidad y Agilización	213
División de predios rústicos	950
Consulta OGUC 2026 (actual)	957

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULO 2.1.17. DE LA OGUC (ESTUDIOS EN ÁREAS DE RIESGO)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación del artículo 2.1.17. de la OGUC en materia de riesgos. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas al artículo 2.1.17. de la OGUC.

73 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 2.1.17. de la OGUC en materia de riesgos.

2 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 2.1.17. de la OGUC en materia de riesgos.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre este artículo: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta de modificación del artículo 2.1.17. OGUC mantiene el régimen de “zonas no edificables” y “áreas de riesgo”, pero incorpora un inciso final que: (i) explicita que los estudios y evaluaciones para determinar existencia, magnitud y mitigación del riesgo sean elaborados y suscritos por profesionales competentes; (ii) exige que dichos profesionales certifiquen el ajuste a metodologías reconocidas e instrucciones MINVU vía circulares DDU; y (iii) ordena que la DOM los considere antecedentes válidos y suficientes, salvo ‘inconsistencias manifiestas’ o incumplimiento normativo.

El consolidado analizado reúne 75 presentaciones con observaciones específicas vinculadas al artículo 2.1.17 (73 con documento y 2 sin documento adjunto).

2. Principales posiciones y argumentos:

- a) En contra: Se rechaza por estimarse que debilita la gestión institucional del riesgo y genera contradicción con el inciso que exige estudio fundado elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente. Se sostiene que la DOM no es órgano técnico para validar amenazas complejas y que ‘inconsistencias manifiestas’ es un estándar ambiguo que puede aumentar arbitrariedad, litigiosidad y traslado de responsabilidades públicas a privados.
- b) A favor con ajustes: Se valora el objetivo de clarificar exigencias y destrabar demoras sectoriales, pero se pide reformular para evitar ambigüedades y asegurar coordinación con organismos técnicos. Se propone, entre otras alternativas, mantener aprobación sectorial cuando corresponda; permitir consultas a organismos competentes con plazos (p. ej., 30 días y silencio positivo); y definir lineamientos mínimos para que el control no dependa de capacidades municipales dispares.
- c) A favor (sin modificaciones): Se considera adecuado precisar exigencias, condicionado a la dictación de reglamento/estándares y a la identificación de organismos competentes por tipo de amenaza.
- d) Sin postura/neutral: Algunas presentaciones no formulan observaciones específicas o no toman posición explícita sobre el inciso nuevo.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

Coherencia normativa: aclarar relación del inciso nuevo con la aprobación por organismo competente, evitando contradicciones.

No debiera quedar entregado exclusivamente a los profesionales la responsabilidad de suscribir los estudios sin la aprobación de un organismo competente.

Delimitación del objeto: precisar si el inciso alude a estudios de riesgo de IPT, a estudios fundados para permisos en áreas de riesgo, o a ambos.

Definiciones: definir ‘metodologías reconocidas’ e ‘inconsistencias manifiestas’ para reducir discrecionalidad.

Rol/capacidades DOM: evitar imponer un juicio técnico que exceda recursos municipales; incorporar mecanismos de consulta y estándares verificables.

Profesionales habilitados: ampliar o precisar disciplinas (p. ej., incluir constructores civiles/ingenieros constructores; o exigir especialización según amenaza), distinguiendo ‘competente’ versus ‘especialista’.

Catástrofe y temporalidad: acotar flexibilizaciones a zonas oficialmente declaradas de catástrofe, con límites temporales y trazabilidad.

Instrumentos complementarios: estándares mínimos, auditorías/protocolos, y en algunos casos ajustes de áreas de riesgo en IPT vía enmienda con respaldo técnico validado.

4. En síntesis:

Las observaciones se dividen entre quienes ven el inciso como flexibilización riesgosa (por potencial debilitamiento del control sectorial y ambigüedad operativa) y quienes lo apoyan de manera condicionada para agilizar, siempre que se reformule para: mantener coherencia con el régimen de aprobación por organismos competentes, definir conceptos indeterminados, precisar el tipo de estudios aludidos y establecer contrapesos (plazos, consultas, estándares y delimitaciones, especialmente en contexto de catástrofe).

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado sobre el artículo 2.1.17. de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. [11_Arturo_Rinaldi_.pdf]

Observación 1: 4. 2.1.17 Respecto al último inciso que se propone incorporar, se advierte que su contenido duplica lo ya expresado en el mismo artículo 2.1.17 en su quinto párrafo, donde se establece que el estudio fundado deberá ser elaborado por un profesional especialista y aprobado por el organismo competente. De igual forma, se entiende que al requerirse que los estudios fundados de riesgo sean firmados por el profesional responsable, el firmante certifica que los contenidos del estudio cumplen con todos los requisitos establecidos por la ley.

Por último, se considera una contradicción dar la potestad a las DOM de no considerar los estudios de riesgo si se detectasen inconsistencias en ellos, toda vez que las DOM no son el organismo competente para la revisión y validación de los Estudios Fundados de Riesgo.

2. [17_Claudio_Riffo_.pdf]

Observación 2: 16. ART 2.1.17 SIN OBSERVACIONES

3. [32_Gloria_Zomosa_.pdf]

Observación 3: 16. Artículo 2.1.17. Se rechaza modificación: Se observa que esta modificación podría debilitar el rol de verificación técnica al proceso de permisos de edificación, en que los profesionales competentes certifiquen en cada permiso de edificación los nuevos proyectos sobre las áreas de riesgo. Si sólo se basan en los antecedentes desarrollados en la elaboración de los instrumentos de planificación, que muchas veces no se han renovado en años, no existe un resguardo actualizado para las nuevas edificaciones. Es crucial que existan dichos informes, debido a que el riesgo es una condición dinámica que requiere análisis específico.

4. [34_Claudio_Salinas_.pdf]

Observación 4: 1. 2.1.17 Para el caso de las áreas de Riesgo, se autoriza a proyectos emplazarse en dichas áreas, previo a un estudio fundado y elaborado por un profesional especialista y “Aprobado por el Organismo Competente”.

Lamentablemente para estos casos, según indican las Direcciones de Obras Municipales el Organismo competente corresponde a SERNAGEOMIN, el cual no tiene una estructura de plazos definidas previamente, siendo esto un trámite que puede exceder en todo sentido los tiempos requeridos y normales para el desarrollo de un proyecto.

Consideramos que no es necesaria la intervención de dicho organismo, y basta con lo propuesto para esto, donde los estudios y evaluaciones requeridas para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo sea elaborado y suscrito por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo. Donde estos profesionales deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas de mitigación propuestas se ajusten a las metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU, mediante circulares DDU. Para esto las Direcciones de Obras Municipales deberán considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimientos de la normativa vigente.

5. 46_Colegio_Constructores_.pdf

Observación 5: 1. 2.1.17 No se considera a los Constructores civiles e Ingenieros Civiles como profesionales competentes para elaborar los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación de las áreas de riesgo, por constituir un peligro potencial para los asentamientos humanos.

6. 197_Nicolas_Mancilla_.pdf

Observación 6: 6. 2.1.17 Traspaso de responsabilidad en áreas de riesgo: Si bien se exige que los estudios de riesgo sean elaborados por profesionales competentes, obligar a la DOM a considerarlos como "válidos y suficientes" (salvo inconsistencias manifiestas) limita la capacidad de revisión técnica profunda de los equipos municipales. Esto deja a la institucionalidad pública en una posición vulnerable ante estudios deficientes que puedan poner en riesgo a los futuros habitantes.

7. [312_Loreto_Jose_.pdf]

Observación 7: 1. 2.1.17 Los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado. Estos profesionales deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU mediante circulares DDU, los que deberán ser revisados, observados y aprobados por los organismos competentes (SERNAGEOMIN, DOH). La Dirección de Obras Municipales deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente.

8. [244_María_Correa_.pdf]

Observación 8: 9. 2.1.17 Propuesta parece discordante con un inciso anterior del artículo, que señala que esos estudios deben ser "elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización"

PETICIÓN: Se solicita eliminación del nuevo inciso propuesto o, en su defecto, su reformulación para garantizar que todo informe privado siga requiriendo, de forma inexcusable, la revisión y aprobación formal del "organismo competente" (Sernageomin, DGA, SHOA, etc.) previo a su ingreso a la DOM, resguardando así la vida humana y la fe pública. No estamos debatiendo sobre agilización burocrática, sino sobre construir en territorios que el propio artículo define como "zonas inundables" por "maremotos o tsunamis", áreas propensas a "avalanchas, rodados, aluviones" y zonas con peligro por "actividad volcánica, ríos de lava o fallas geológicas" _

Observación 9: 11. 5.1.1 Informe profesional de cumplimiento, según redacción parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública. Fomentando posibles nuevos desastres o catástrofes con recursos del estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo.

PETICIÓN: Se solicita rechazo absoluto y la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional post-catástrofe debe resguardar seguridad. Si el Ministerio busca un procedimiento acelerado, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente. Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales, velando por la seguridad de las familias afectadas y evitando revictimización en lo que es evitable.

9. [246_Mariangeles_Robinson_.pdf]

Observación 10: 8. Artículo 2.1.17 Este cambio deja en la indefensión a las personas a las que se les construya sus casas en áreas de riesgo, especialmente a las más vulnerables, pero además, nuevamente esta norma es general y no solo aplicables a las viviendas.

10. [307_Guillermo_Villegas_.pdf]

Observación 11: - 17. 2.1.17

La propuesta:

"Los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado. Estos profesionales deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU

mediante circulares DDU. La Dirección de Obras Municipales deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente".

Se presta para confusión, ya que se mezclan los contenidos y características propias de los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo, propios de los Estudios de Riesgo de los Instrumento de Planificación (2.1.8 y/o 2.1.10 bis de la OGUC) y aquellos estudios que permiten mitigar riesgos y construir en terrenos específicos, que son los que requiere el DOM para autorizar proyectos a emplazarse en áreas de riesgo, ..." se requerirá que se acompañe a la respectiva solicitud de permiso de edificación un estudio fundado, elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización, incluida la Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente conforme a la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, cuando corresponda. Este tipo de proyectos podrá recibirse parcial o totalmente en la medida que se hubieren ejecutado las acciones indicadas en el referido estudio. En estas áreas, el plan regulador establecerá las normas urbanísticas aplicables a los proyectos una vez que cumplan con los requisitos establecidos en este inciso". Se sugiere revisar y modificar.

En resumen, se advierte un error en el acápite final referido a la Dirección de Obras Municipales, pues dicha regla no corresponde a la etapa de definición de riesgos en el Plan Regulador, sino al supuesto del estudio fundado que acompaña proyectos emplazados en áreas de riesgo previamente definidas en el plan. Por ello, se sugiere precisar que tal referencia corresponde al inciso/párrafo quinto del artículo 2.1.17 de la OGUC.

Observación 12: No se explicita profesional competente y contenido o alcances de "Declaración simple del dueño", los alcances de "instalaciones interiores operativas" y/o condiciones de emplazarse en zonas de riesgo de algún instrumento de planificación.

11. [324_Joel_Olmos_.pdf]

Observación 13: 11. Artículo 2.1.17 (áreas de riesgo – validación de estudios) El reconocimiento de los informes técnicos como antecedentes "suficientes", salvo inconsistencias manifiestas, puede restringir la capacidad de revisión técnica por parte de la Dirección de Obras Municipales, limitando su rol en la evaluación de condiciones de riesgo y en la resguarda de la seguridad urbana.

12. [332_Jose_Cortinez_.pdf]

Observación 14: 2.1.7 El inciso final que se propone agregar en este artículo es discordante con un inciso anterior que exige la aprobación del estudio de mitigación del riesgo por un organismo competente. Si se corrige esa discordancia, el reemplazo de esta exigencia por la certificación de un profesional debilitará el sistema de protección ante riesgos. La DOM no es organismo competente para la revisión y validación de los Estudios Fundados de Riesgo.

13. [339_Gabriel_Reyes_.pdf]

Observación 15: - 8. 2.1.17 Se presta para confusión: el texto agregado en la modificación, mezcla los contenidos y características de los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la " _existencia, magnitud y mitigación del riesgo"_, propios de los Estudios de Riesgo de los Instrumento de Planificación (2.1.8, 2.1.10 bis de la OGUC) con aquellos estudios que permiten mitigar riesgos y construir en terrenos específicos, que son los que requiere el DOM para autorizar proyectos a emplazar en áreas de riesgo. (Art. 2.1.17 OGUC, inciso cuarto). Se solicita revisar y modificar, considerando que la revisión por parte de organismos competentes no busca aumentar burocracia sino resguardar la vida humana y la inversión. Resulta necesario mejorar los procesos de identificación de estos organismos competentes para cada caso y agilizar el proceso de tramitación, pero no parece adecuado rebajar la exigencia.

Observación 16: - 12. 5.1.1 Es importante asegurar que el alcance de la declaración del profesional competente incluya explícitamente los aspectos de zona no edificable, zona de riesgos, declaraciones de franjas de utilidad pública y otras normas urbanísticas básicas, con el fin de que la reconstrucción no genere problemas de inconsistencia con la planificación territorial ni de seguridad para los habitantes. Es importante precisar la definición para tales casos del profesional competente.

14. 416_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 17: Este vacío normativo genera un descalce entre los PRI y la realidad física de los territorios. Debido al dinamismo de los fenómenos naturales y los efectos del cambio climático, muchas zonificaciones de riesgo en los PRI operan hoy como "congelamientos normativos" obsoletos. Estos bloqueos afectan injustificadamente el desarrollo de proyectos de interés público y privado en terrenos donde el riesgo ya ha sido técnicamente mitigado o descartado mediante estudios de detalle.

Por tanto, resulta imperativo habilitar en el artículo 2.1.9 bis la facultad de precisar o desafectar áreas de riesgo mediante enmienda, siempre que exista un respaldo técnico validado por el organismo competente, garantizando así que la planificación territorial sea un proceso adaptable y basado en evidencia científica actualizada.

Propuesta:

Dado que la presente modificación de la OGUC interviene el artículo 2.1.17 en el sentido de agrega un inciso nuevo que incorpora exigencias a los estudios y evaluaciones que determinen la existencia, magnitud y mitigación en áreas de riesgo, se propone aprovechar esa información para ajustar en forma expedita a través del procedimiento de enmienda, las áreas de riesgo en los planes reguladores intercomunales, lo cual se incorpora como opción en el artículo 2.1.9 bis.

Observación 18: Texto sugerido:

Agregar en el artículo 2.1.9 bis el siguiente literal j:

"j. Precisar, modificar o eliminar áreas de riesgo, basándose en estudios técnicos de mayor detalle elaborados por profesionales especialistas, los cuales deberán ser validados por el organismo técnico con competencia sobre el riesgo respectivo. En estos casos, la enmienda deberá establecer simultáneamente las normas urbanísticas aplicables."

15. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 19: 2.1.17 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe y que además siguen calificados como zona de riesgo. Entonces se propone hacerlas más específicas para los proyectos emplazados en zonas de catástrofe y no abrirlos a otros proyectos donde la normativa actual da herramientas suficientes, si la redacción se mantiene sin limitar a zonas de catástrofe significará que al permitirse construir en zonas de riesgo cuando no hay catástrofe, nos espera una situación mucho peor a futuro fomentando la construcción en zonas de riesgo que no han sufrido catástrofes. También se solicita que, se deje a criterio de la DOM local el otorgamiento de estos permisos una vez que se cuente con los informes requeridos, donde se tiene que tener la precaución de no permitir aumentar la cantidad de habitantes (la densidad) previa a la catástrofe..

Observación 20: 5.1.1 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe. No se hacen observaciones pues se encuentra redactado suficientemente específico para zonas de catástrofe, este tipo de redacción es la que se debe mantener para 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5.

16. 427_Adolfo_Lopez_.pdf

Observación 21: Si bien, es interesante hacia donde se pretende apuntar, falta considerar la participación como una herramienta eficaz de planificación territorial activa en el hecho de reconocer aquellos asentamientos locales que han desarrollado pertenencia y procesos identitarios, como así también referir, aquellas "zonas no edificables", las cuales puedan considerarse como aquellos espacios en donde la actividad humana ha generado deterioro y sin procesos de devolución ni regeneración.

17. 433_Ana_Vergara_.pdf

Observación 22: Incluir: Todo proyecto en zonas de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio, incluyendo medidas de reducción de riesgos y soluciones basadas en la naturaleza.

Se debe dar obligatoriedad de condiciones mínimas de seguridad para profesionales en terreno, incluyendo equipos de protección personal y seguros de vida y accidentes durante los primeros tres meses de labores en zona de catástrofe.

18. 467_Felipe_García Huidobro_.pdf

Observación 23: La redacción del párrafo que se agrega al final del capítulo no es suficientemente clara al indicar si se refiere a los estudios de riesgo, que se elabora en el marco de un instrumento de planificación territorial, un estudio fundado, relacionado con una solicitud de permiso de edificación, o a ambos. Se recomienda precisar la redacción para evitar confusiones.

Observación 24: Respecto de la observación 1, en el caso que se refiera a los estudios de riesgo, que se elaboran en el marco de un instrumento de planificación territorial, la ley SINAPRED (ley 21.364) otorgó un rol básico a los Organismos Técnicos sobre los Instrumentos de Planificación Territorial, que se ha traducido en una mayor exigencia y una mejor calidad de los estudios de riesgo. Sin embargo, algunos de los Organismos Técnicos han exagerado su rol, solicitando cosas que aumentan tiempos de tramitación y costos de los estudios, lo que pone en una situación compleja a la planificación territorial en general y al MINVU en particular. Dado

lo anterior, el establecimiento de límites claros, que obliguen a los Organismos Técnicos a actuar comprendiendo las limitaciones que tienen los instrumentos de planificación territorial va en la línea correcta.

Pese a lo anterior, la redacción propuesta, que, en la práctica, excluye a los Organismos Técnicos del análisis de las amenazas y que lo deja en manos de la Dirección de Obras Municipales, que carece de los conocimientos técnicos para hacerlo de forma adecuada, puede traducirse en estudios de riesgo de una calidad insuficiente para entregar la certeza requerida para una planificación territorial de calidad y perdurable en el tiempo. En la práctica, esta redacción retrotrae la elaboración de estudios de riesgo y estudios fundados a una situación, a lo menos, igual de precaria que la anterior a la ley SINAPRED.

Observación 25: Se sugiere que los Organismos Técnicos puedan entregar lineamientos objetivos para la elaboración de los estudios, que impidan que la evaluación de su calidad quede en manos de personas sin la competencia para ello. También se sugiere que se otorgue un plazo para pronunciarse a los organismos técnicos, entendiendo que, al no hacerlo, se da por aceptado el estudio por parte del Organismo Técnico. En síntesis, se propone reemplazar la última frase por la que se propone en el siguiente párrafo, que busca balancear entre el conocimiento de las amenazas que tienen los Organismos Técnicos con el conocimiento de la realidad municipal y comunal de las Direcciones de Obras Municipales. La Dirección de Obras Municipales deberá enviar en consulta a los Organismos Técnicos correspondientes, quienes tendrán un plazo no superior a 30 días para emitir observaciones, entendiendo que, al no hacerlo se da por aceptado el estudio. Una vez transcurrido este plazo, la Dirección de Obras Municipales se deberá pronunciar acerca de la validez y suficiencia de los estudios, pudiendo solicitar trabajos adicionales tendientes a subsanar las deficiencias identificadas por los Organismos Técnicos o por la Dirección de Obras Municipales. Asimismo, los Organismos Técnicos podrán desarrollar manuales de contenidos mínimos que orienten a las Direcciones de Obras Municipales en la evaluación del análisis de las amenazas.

3. 2.1.17 Respecto de la observación 1, en el caso que se refiera a estudios fundados, es importante dejar la opción a la Dirección de Obras Municipales de consultar a los Organismos Técnicos en el caso que tengan dudas.

En este caso, se debiera incluir el siguiente texto al final del párrafo nuevo: No obstante, en el caso de que Dirección de Obras Municipales tenga dudas respecto del estudio, podrá enviar una consulta al Organismo Técnico correspondiente, el cual tendrá 30 días para emitir observaciones, las que podrán ser acogidas o no por la Dirección de Obras Municipales.

19. [471_María_García_.pdf]

Observación 26: En contraste con las modificaciones anteriores, las medidas orientadas a acelerar la reconstrucción en zonas de catástrofe encuentran un fundamento de urgencia humanitaria reconocible. Sin embargo, se plantean las siguientes observaciones:

La facultad de acreditar el cumplimiento de condiciones de movilidad mediante un Informe Técnico del SERVIU (Arts. 1.5.1 y 3.2.5) sustituye evaluaciones técnicas especializadas por informes institucionales que pueden carecer de la independencia y profundidad técnica necesaria.

El nuevo inciso al Art. 2.1.17 sobre exigencias en áreas de riesgo debe ser analizado con cautela, pues las zonas de catástrofe frecuentemente coinciden con áreas de riesgo geológico, volcánico o de remoción en masa. Cualquier flexibilización en estas materias debe ser acompañada de protocolos técnicos que evalúen la seguridad para el asentamiento en esas zonas.

Sería recomendable que estas medidas de excepción tengan un carácter temporal y acotado a la emergencia declarada, con mecanismos de revisión posterior.

20. [504_Pablo_Guzman_.pdf]

Observación 27: La redacción propuesta como modificación del artículo 2.1.17 en lo referente a los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo, contradice lo señalado en el inciso cuarto del mismo artículo y el artículo 60 de DFL 458 de 1976 Ley General de Urbanismo y construcciones modificado mediante la Ley 21.744 del 7 de mayo de 2025. En atención a que la finalidad de los estudios fundados para la autorización de proyectos tiene como finalidad determinar las acciones que deberán ejecutarse para su utilización.

Lo propuesto supone que la condición de riesgo planteada en un instrumento de planificación puede ser eliminada por la acción de un profesional “competente”, y eliminado las competencias de los organismos competentes en la gestión de riesgos de desastres.

Observación 28: Resulta absolutamente incomprensible que existiendo instructivos de organismos competentes como SERNAGEOMIN para la elaboración de estudios fundados que determinen las medidas de mitigación, se proponga por decreto eliminar las facultades de revisión de organismos competentes.

Se solicita justificar técnicamente la calidad de los profesionales competentes para elaborar estudios que determinen la existencia, magnitud y mitigación del riesgo.

21. [521_CCHC_.pdf]

Observación 29: Artículo 2.1.17. Se solicita aclarar la propuesta, ya que no queda claro si se refiere a los profesionales que confeccionarán los estudios de riesgo que constituyen un antecedente de la planificación territorial, o a los profesionales que pueden elaborar los estudios fundados que establecen las medidas de mitigación que permitirán construir en zona de riesgo.

Se sugiere indicar como profesionales competentes, además de los indicados en el inciso primero, a geólogos y otros especialistas con título profesional vinculado a la naturaleza del riesgo evaluado.

Se sugiere eliminar la excepción que permite no considerar el informe en caso de posibles inconsistencias manifiestas o incumplimientos, por cuanto se trata de un concepto ambiguo que traslada al DOM la ponderación de la suficiencia de los informes. Esto puede implicar una sobrecarga para estas direcciones e implica una desviación respecto de los cambios realizados en la LGUC en virtud de las “Leyes de Calidad” y la Ley 21.718 sobre Agilización de los Permisos de Construcción, que buscaron acotar el ámbito de la DOM a las normas urbanísticas, delegando la responsabilidad de los demás aspectos en los demás profesionales competentes.

22. [526_Adrina_Larsen_.pdf]

Observación 30: 2.1.17 Esta modificación podría limitar la capacidad de revisión por parte de la autoridad, específicamente en proyectos emplazados en territorios con alta exposición a riesgos naturales. Hay que complementar esta disposición con estándares mínimos de contenido y mecanismos de verificación o auditoría, que permitan resguardar adecuadamente la seguridad de los proyectos y su entorno.

23. 550_Alejandra_Sepulveda_.pdf

Observación 31: 6. 2.1.17 La propuesta de modificación resulta discordante y contradictoria con lo dispuesto en la Ley 21364 y su reglamento. Dicho marco legal establece taxativamente que son los organismos técnicos competentes quienes deben validar y aprobar los estudios en sus respectivas áreas de experticia. La nueva redacción parece dar pie a una validación automática o una elusión de la fiscalización técnica previa. Estos estudios no deben estar sujetos a un debate sobre eficiencia burocrática, sino de la seguridad de los asentamientos humanos en zonas de riesgo crítico. Eliminar o flexibilizar la aprobación de organismos técnicos especializados (SERNAGEOMIN, DGA, SHOA, etc.) transfiere una responsabilidad técnica y civil impropia a profesionales que no siempre cuentan con la formación adecuada.

Se solicita eliminar que sean los profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado, quienes certifiquen el estudio y evaluación del riesgo, siendo requisito la aprobación por parte del servicio correspondiente.

24. 567_Guillermo_Condemarin_.pdf

Observación 32: Artículo 2.1.17. El inciso final permite determinar la responsabilidad final de los profesionales competentes, responsables de los estudios de mitigación de riesgos; pero, las circulares emitidas por la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo no pueden dar instrucciones respecto a análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas para mitigar lo “aprobado por el organismo competente” y el Artículo 12 del D.L. N° 1305 de 1975 no le da atribuciones para normar sobre materias de riesgos.

25. 527_Daniel_Moreno_.pdf

Observación 33: 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1

Las modificaciones orientadas a agilizar la reconstrucción en zonas de catástrofe parecen atendibles en cuanto reconocen una situación excepcional que requiere respuestas más rápidas. No obstante, sería importante que dichas flexibilizaciones queden estrictamente acotadas a proyectos de interés público o reconstrucción efectivamente emplazados en zonas oficialmente declaradas de catástrofe, con límites temporales y criterios de transparencia y trazabilidad técnica. En particular, convendría evitar que la sustitución de revisiones sectoriales por informes emitidos por SERVIU termine debilitando el control sobre movilidad, riesgo o cumplimiento normativo. La aceleración de la reconstrucción no debiera traducirse en una rebaja general de exigencias sustantivas, sino en procedimientos extraordinarios bien delimitados y técnicamente robustos.

26. 532_Jose_Cortinez_.pdf

Observación 34: El inciso final que se propone agregar en este artículo es discordante con un inciso anterior que exige la aprobación del estudio de mitigación del riesgo por un organismo competente. Si se corrige esa discordancia, el reemplazo de esta exigencia por la certificación de un profesional debilitará el sistema de protección ante riesgos. La DOM no es organismo competente para la revisión y validación de los Estudios Fundados de Riesgo.

27. [578_Lyzette_Gyorgy_.pdf]

Observación 35: El PRC de La Serena, vigente desde 2020, reconoce explícitamente zonas inundables o potencialmente inundables por maremoto o tsunami, clasificadas en niveles de riesgo medioalto y medio, estableciendo restricciones al desarrollo urbano costero. En ejercicio de su facultad de planificación y en estricto respeto a la legalidad vigente, el instrumento fijó el máximo de densidad y altura recomendado para estas zonas de riesgo, incluyendo la posibilidad de conjuntos armónicos, decisión respaldada en un Estudio de riesgos y en un Estudio específico de Tsunami realizado el año 2018, que consideró la capacidad de las vías de evacuación existentes y proyectadas —que a la fecha aún no han sido ejecutadas—, con una zona segura de evacuación (SENAPRED) ubicada entre 1,5 y 2 km de distancia. El cambio normativo propuesto duplicaría como mínimo la densidad en estas zonas, superando completamente la capacidad de dichas vías de evacuación. Esta densificación

28. [590_Lorena_Meneses_.pdf]

Observación 36: La propuesta carece de:

Evaluación ambiental estratégica.

Modelación urbana (densidad, transporte, servicios).

Análisis fiscal (impacto en infraestructura pública).

- 8.

Art. 2.1.17 (riesgos)

La incorporación de exigencias en áreas de riesgo sin claridad en estándares técnicos ni articulación con normativa sectorial (ONEMI/SENAPRED, instrumentos de riesgo) genera incertidumbre jurídica y discrecionalidad técnica en su aplicación.

Observación 37: - • Falta de integración con planificación de transporte (SECTRA, EOD).

Observación 38: - 7.

Art. 1.5.1 (movilidad – SERVIU)

La posibilidad de que SERVIU emita informes técnicos que sustituyan evaluaciones de mitigación vial introduce un conflicto de interés institucional, al concentrar funciones de ejecución y control en un mismo órgano. Se vulnera el principio de imparcialidad administrativa.

Observación 39: - 10.

Art. 5.1.1 (cumplimiento normativo por informe)

La sustitución del control normativo por informes de “profesional competente” reduce el estándar de revisión administrativa y debilita el rol fiscalizador de la DOM, aumentando el riesgo de errores técnicos y litigiosidad posterior.

Observación 40: - • Conflicto de interés institucional: SERVIU evalúa y ejecuta.

Debilitamiento del rol de la DOM como ente técnico independiente.

Reducción de estándares en mitigación vial y riesgo.

Falta de definición precisa de “proyectos beneficiados” (indeterminación normativa).

29. 625_Manuel_Pedrerros_.pdf

Observación 41: En términos generales se puede mencionar que la norma propuesta no es consistente técnica y jurídicamente con las disposiciones contenidas en el actual artículo 60 de la LGUC, que ha sido objeto de modificaciones en los últimos años y que han alterado el marco de acción y alcance de las definiciones en materia de riesgos.

En específico, se observa que el nuevo inciso final es contradictorio respecto a si el estudio fundado debe o no ser aprobado por el organismo competente. Tampoco regula adecuadamente lo relativo a profesionales competentes para suscribir los estudios. En virtud lo antes expuesto, se solicita reformular la propuesta, ajustándose estrictamente al marco legal contenido sobre esta materia en el mencionado artículo 60 LGUC.

30. 631_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 42: Este vacío normativo genera un descalce entre los PRI y la realidad física de los territorios. Debido al dinamismo de los fenómenos naturales y los efectos del cambio climático, muchas zonificaciones de riesgo en los PRI operan hoy como "congelamientos normativos" obsoletos. Estos bloqueos afectan injustificadamente el desarrollo de proyectos de interés público y privado en terrenos donde el riesgo ya ha sido técnicamente mitigado o descartado mediante estudios de detalle.

Por tanto, resulta imperativo habilitar en el artículo 2.1.9 bis la facultad de precisar o desafectar áreas de riesgo mediante enmienda, siempre que exista un respaldo técnico validado por el organismo competente, garantizando así que la planificación territorial sea un proceso adaptable y basado en evidencia científica actualizada.

Propuesta:

Dado que la presente modificación de la OGUC interviene el artículo 2.1.17 en el sentido de agrega un inciso nuevo que incorpora exigencias a los estudios y evaluaciones que determinen la existencia, magnitud y mitigación en áreas de riesgo, se propone aprovechar esa información para ajustar en forma expedita a través del procedimiento de enmienda, las áreas de riesgo en los planes reguladores intercomunales, lo cual se incorpora como opción en el artículo 2.1.9 bis.

Texto sugerido:

Agregar en el artículo 2.1.9 bis el siguiente literal j:

Observación 43: “j. Precisar, modificar o eliminar áreas de riesgo, basándose en estudios técnicos de mayor detalle elaborados por profesionales especialistas, los cuales deberán ser validados por el organismo técnico con competencia sobre el riesgo respectivo. En estos casos, la enmienda deberá establecer simultáneamente las normas urbanísticas aplicables.”

31. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 44: 16. Artículo 2.1.17. Sin observaciones a la propuesta.

32. 656_Rodrigo_Soto_.pdf

Observación 45: En inciso final dice “Los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado ...”, sin distinguir los tipos de riesgos, ni exigir especialización en la materia a evaluar. Por lo que debiese decir “profesional especialista”.

Sumado a lo anterior, la Dirección de Obras Municipales, no cuenta hoy con la facultad de considerar si los informes presentados cumplen o no con los antecedentes técnicos válidos y suficientes para aprobar proyectos de estas características.

33. [658_Carolina_Rivera_.pdf]

Observación 46: - 6.

2.1.17

En inciso final dice "Los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado ...", sin distinguir los tipos de riesgos, ni exigir especialización en la materia a evaluar. Por lo que debiese decir "profesional especialista".

Sumado a lo anterior, la Dirección de Obras Municipales, no cuenta hoy con la facultad de considerar si los informes presentados cumplen o no con los antecedentes técnicos válidos y suficientes para aprobar proyectos de estas características.

34. [661_Francisco_Breton_.pdf]

Observación 47: 2. Exclusión de Áreas Sensibles y de Riesgo: El nuevo factor de conversión no debe ser aplicable, bajo ninguna circunstancia, en áreas de riesgo (art. 2.1.17 OGUC), áreas de extensión urbana, zonas de desarrollo controlado o sectores de alto valor ambiental o proximidad a ecosistemas frágiles (adjuntos). Aumentar la densidad en estos sectores contraviene los principios de reducción de vulnerabilidad física, exponiendo a una mayor población a amenazas de desastres naturales sin mediar estudios de mitigación específicos para la nueva carga de ocupación (adjuntos).

35. [665_Claudia_Campodonico_.pdf]

Observación 48: - 6.

2.1.17

En inciso final dice "Los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado ...", sin distinguir los tipos de riesgos, ni exigir especialización en la materia a evaluar. Por lo que debiese decir "profesional especialista".

Sumado a lo anterior, la Dirección de Obras Municipales, no cuenta hoy con la facultad de considerar si los informes presentados cumplen o no con los antecedentes técnicos válidos y suficientes para aprobar proyectos de estas características.

36. [668_Jaime_Carbonel_.pdf]

Observación 49: Estudio de riesgos

Se rechaza modificación:

Se observa que esta modificación podría debilitar el rol de verificación técnica al proceso de permisos de edificación, en que los profesionales competentes certifiquen en cada permiso de edificación los nuevos proyectos sobre las áreas de riesgo. Si sólo se basan en los antecedentes desarrollados en la elaboración de los instrumentos de planificación, que muchas veces no se han renovado en años, no existe un resguardo actualizado para las nuevas edificaciones. Es crucial que existan dichos informes, debido a que el riesgo es una condición dinámica que requiere análisis específico.

37. 684_Carolina_Zamorano_.pdf

Observación 50: Art. 2.1.17 Estudios de Riesgo Certificados Permite que, en zonas de riesgo, los estudios técnicos sean certificados por profesionales inscritos, facilitando la edificación en áreas antes restringidas. Impacto Técnico: Externaliza la validación técnica, reduciendo el control estatal en materias críticas de seguridad territorial.

38. 688_Eleonora_Muñoz_.pdf

Observación 51: 2.1.17 En relación con “los profesionales competentes en las distintas materias de amenazas definidas por la OGUC 2.1.17, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas”. - Los profesionales arquitectos (por formación académica) no tienen preparación en el estudio y evaluación de amenazas de origen geológico, por lo que no debiesen ser profesionales idóneos para elaborar estos estudios. Se sugiere especificar profesionales de las ciencias de la tierra o geocientistas

Observación 52: 2.1.17 En relación con “estos profesionales deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU mediante circulares DDU”, se observa: - Cómo se va a validar dicha certificación. Debiesen ser los organismos competentes en cada una de las amenazas, considerando además de las indicaciones del MINVU a través de sus DDU, los dictámenes de la Contraloría General de la República y las indicaciones de la Ley 21.364 de SENAPRED.

Observación 53: 2.1.17 En relación con “La Dirección de Obras Municipales deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente”, se observa: - Cómo el DOM validará que los antecedentes técnicos son suficientes. Para ello, los antecedentes ingresados (estudio fundado de riesgos) debe ser aprobado y visado por los organismos competentes en cada materia - Los DOM debiesen tener una preparación técnica y profesión que les permita opinar y/o validar los antecedentes ingresados

Observación 54: - Cómo se van a establecer los criterios para definir que los antecedentes técnicos con “válidos y suficientes”

ARTÍCULO 2.1.17

PASO 4: IDENTIFICACIÓN Y EXTRACCIÓN DE FRAGMENTOS SEGÚN EXPRESIONES CLAVE

Criterio: Se buscaron menciones explícitas a "2.1.17" y a las expresiones clave entregadas (mitigación, riesgo, profesionales competentes, arquitectos, ingenieros civiles, geólogos, certificar, modelaciones, metodologías reconocidas).

Menciones explícitas a 2.1.17 encontradas: NINGUNA en los archivos revisados.

Fragmentos con coincidencias de expresiones clave:

Archivo: 706_Carolina_Carrasco_.pdf Página: 2

Expresión clave: riesgo

Fragmento: tiene las redes de infraestructura ni equipamiento para acoger ese incremento en los coeficientes de constructibilidad, con el consiguiente incremento de densidades que propone un conjunto armónico. El modificar esa norma nos parece un riesgo difícil de manejar para comunas más pequeñas. Se propone hacer una separación esa norma para que sean aplicables sólo a ciertas comunas según el tamaño de su población. 2. 2.6.5-2.6.6- 2.6.7-2.6.9 Idem anterior, el ajustar esa norma

Archivo: 710_María_Lobos_.pdf Página: 2

Expresión clave: riesgo

Fragmento: técnicos respecto a la norma permitida, no sólo referente a los usos de suelo, sino también a las alturas, coeficientes de ocupación de suelo, coeficientes de constructibilidad, densidades, estacionamientos, antejardines, etc. Hoy, vemos en riesgo esa planificación comunal cuando se propone duplicar (y cuadruplicar) todas las densidades habitacionales mientras se disminuye a la mitad los requisitos de estacionamientos. Esta modificación debe ser abordada con una mirada crítica

Archivo: 710_María_Lobos_.pdf Página: 4

Expresión clave: riesgo

Fragmento: financiamiento por parte del Ministerio. En ese sentido, existe un factor económico más que de “permisología”, el cuál no se soluciona a través de este cambio de la OGUC, sino tomando medidas en otros ámbitos de la administración pública. Riesgos: Especulación de suelo urbano por parte de desarrolladores que podrían adquirir terrenos o inmuebles con el único fin de revenderlos a un precio superior (aprovechando la alta demanda y la plusvalía generada por el entorno). Pred

Expresion clave: riesgos

Fragmento: financiamiento por parte del Ministerio. En ese sentido, existe un factor económico más que de “permisología”, el cuál no se soluciona a través de este cambio de la OGUC, sino tomando medidas en otros ámbitos de la administración pública. Riesgos: Especulación de suelo urbano por parte de desarrolladores que podrían adquirir terrenos o inmuebles con el único fin de revenderlos a un precio superior (aprovechando la alta demanda y la plusvalía generada por el entorno). Predi

Archivo: 710_María_Lobos_.pdf Página: 5

Expresion clave: riesgo

Fragmento: ración del criterio de accesibilidad, considerando una métrica de 600 m. constituye una cobertura excesiva, especialmente en comunas como Renca, donde el acceso a transporte público es deficiente a pesar del número de paradas existentes. Riesgos: Sobrecarga de infraestructura y servicios urbanos (redes de alcantarillado, agua potable, equipamientos, mayor concentración de residuos sólidos domiciliarios). Sobrecarga de redes viales. Especialmente en zonas con vías definida

Expresion clave: riesgos

Fragmento: ración del criterio de accesibilidad, considerando una métrica de 600 m. constituye una cobertura excesiva, especialmente en comunas como Renca, donde el acceso a transporte público es deficiente a pesar del número de paradas existentes. Riesgos: Sobrecarga de infraestructura y servicios urbanos (redes de alcantarillado, agua potable, equipamientos, mayor concentración de residuos sólidos domiciliarios). Sobrecarga de redes viales. Especialmente en zonas con vías definidas

Archivo: 710_María_Lobos_.pdf Página: 7

Expresion clave: riesgo

Fragmento: perpetúa tener un número limitado de estacionamientos vehiculares, esta situación se verá empeorada, incrementando los vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones. Riesgos: Sobreextensión del criterio territorial, especialmente al considerar paraderos RED, lo que podría abarcar gran parte del territorio comunal sin discriminar condiciones reales de accesibilidad. El criterio de considerar paraderos

Expresion clave: riesgos

Fragmento: perpetúa tener un número limitado de estacionamientos vehiculares, esta situación se verá empeorada, incrementando los vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones. Riesgos: Sobreextensión del criterio territorial, especialmente al considerar paraderos RED, lo que podría abarcar gran parte del territorio comunal sin discriminar condiciones reales de accesibilidad. El criterio de considerar paraderos

Archivo: 710_María_Lobos_.pdf Página: 9

Expresion clave: riesgo

Fragmento: FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) N° ARTÍCULO Observación Riesgos: Aplicación extensiva de la norma, generando presión de transformación urbana en amplias zonas de la comuna. Sobrecarga de infraestructura vial, si no se resguardan estándares mínimos

Expresion clave: riesgos

Fragmento: FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) N° ARTÍCULO Observación Riesgos: Aplicación extensiva de la norma, generando presión de transformación urbana en amplias zonas de la comuna. Sobrecarga de infraestructura vial, si no se resguardan estándares mínimos

Archivo: 710_María_Lobos_.pdf Página: 10

Expresion clave: riesgo

Fragmento: nte el concepto de recepción definitiva (parcial o total). La OGUC utiliza “recepción final” en algunos artículos, pero no existe una definición explícita en el art. 1.1.3., lo que puede generar interpretaciones dispares en su aplicación. Riesgos: Riesgo de generar prácticas especulativas, donde se ingresen proyectos con el objetivo de “guardar norma” y posteriormente modificar significativamente sus condiciones aprovechando el margen del aumento de

Expresion clave: riesgos

Fragmento: nte el concepto de recepción definitiva (parcial o total). La OGUC utiliza “recepción final” en algunos artículos, pero no existe una definición explícita en el art. 1.1.3., lo que puede generar interpretaciones dispares en su aplicación. Riesgos: Riesgo de generar prácticas especulativas, donde se ingresen proyectos con el objetivo de “guardar norma” y posteriormente modificar significativamente sus condiciones aprovechando el margen del aumento de

Archivo: 728_Orlando_Rios_.pdf Página: 2

Expresion clave: mitigación

Fragmento: aplicación de las nuevas densidades y altura s se generan la saturación de zonas residenciales consolidadas, como ejemplo la zona ZRP-3 y ZRP-2, sin que el PRC de Lo Prado, contemple el aumento de carga urbana y no existan las medidas de mitigación correspondientes para sub sanar las nuevas densidades. • Al considerar un coeficiente de 1 habitante por vivienda, en vivienda económica cuyas unidades no superen los 90m2 de superficie aumenta en 4 veces la cantidad de viviendas. Esto

PASO 5: RESULTADO CONSOLIDADO (HALLAZGOS Y AUSENCIAS)

- 1) No se detectó referencia explícita a Artículo 2.1.17 en los cinco PDFs revisados.
- 2) Expresiones clave presentes: mitigación, riesgo/riesgos.
- 3) Expresiones clave no presentes en los archivos revisados: profesionales competentes, arquitectos, ingenieros civiles, geólogos, certificar, modelaciones, metodologías reconocidas.

39. 730_Constanza_Abusleme_.pdf

Observación 55: Se sugiere no incorporar modificación señalada, manteniendo la revisión de los estudios de riesgos por DOM y por otros organismos relevantes.

Se limita la capacidad de revisión técnica del municipio, reduciendo su rol preventivo en territorios con condiciones de riesgo, lo que resulta particularmente sensible en comunas con presencia de amenazas naturales relevantes, como es el caso de Peñalolén.

40. 755_Mario_Olea_.pdf

Observación 56: El informe profesional de cumplimiento propuesto parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública, lo que podría fomentar nuevos desastres o catástrofes con recursos del Estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo.

Se solicita la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional postcatástrofe debe resguardar seguridad y en caso de agilizar el procedimiento, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente. Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales.

ARTÍCULO 2.1.17

CRITERIO

No se realiza el Paso 2.

Se incluyen fragmentos literales asociados al Art. 2.1.17 que contienen (o contienen formas derivadas) de las expresiones clave: mitigación, riesgo, profesionales competentes, arquitectos, ingenieros civiles, geólogos, certificar, modelaciones, metodologías reconocidas.

FRAGMENTOS EXTRAIDOS (LITERALES)

- 1) Archivo: 768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Ubicación: Observación N° 8, Artículo 2.1.17 (páginas 6-7 del PDF extraído). Ref: turn1search5

Fragmentos:

"Existe evidencia empírica aún no publicada de que los Estudios Fundados de Riesgo en Chile no cumplen con los estándares mínimos técnicos que fundamenten la existencia, magnitud y mitigación del riesgo (al respecto, consultar con investigadores del Centro de Investigación para la Gestión Integrada de Desastres, CIGIDEN R+)."

"No se entiende el fundamento técnico de esta modificación, cuando lo que se requiere con urgencia es que el MINVU defina los estándares mínimos para la elaboración de los estudios fundados de riesgo, en concordancia con las directrices dadas por los organismos competentes a través de los Mapas de Amenazas y Mapas de Riesgo (Ley Sinapred, 2022)."

Palabras clave detectadas: riesgo; mitigación.

2) Archivo: 790_María_Díaz_.pdf

Ubicación: Observación N° 9, Artículo 2.1.17 (página 9 del PDF extraído). Ref: turn1search1

Fragmentos:

"La modificación introduce un estándar de validación de estudios de riesgo que resulta discordante con lo dispuesto en la Ley N°21.364, que establece el Sistema Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres, en cuanto debilita la intervención efectiva de los organismos técnicos competentes en la evaluación de riesgos."

"Si bien la propuesta no elimina formalmente la participación de organismos especializados, permite en la práctica prescindir parcialmente de su validación directa en etapas relevantes del proceso, trasladando implícitamente la responsabilidad a la Dirección de Obras Municipales y a los profesionales que certifican los estudios, sin asegurar competencias técnicas equivalentes ni una revisión sectorial especializada."

"Esta situación transfiere a la DOM una responsabilidad que excede sus atribuciones y capacidades técnicas, particularmente en materias que requieren especialización (geología, hidrología, dinámica costera, entre otras), debilitando las garantías de seguridad en la localización de proyectos en áreas de riesgo."

Palabras clave detectadas: riesgo; certificar ("certifican"); geólogos (por mención a "geología").

3) Archivo: 799_María_Díaz_.pdf

Ubicación: Observación N° 9, Artículo 2.1.17 (página 9 del PDF extraído). Ref: turn1search3

Fragmentos:

"La modificación introduce un estándar de validación de estudios de riesgo que resulta discordante con lo dispuesto en la Ley N°21.364, que establece el Sistema Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres, en cuanto debilita la intervención efectiva de los organismos técnicos competentes en la evaluación de riesgos."

"Si bien la propuesta no elimina formalmente la participación de organismos especializados, permite en la práctica prescindir parcialmente de su validación directa en etapas relevantes del proceso, trasladando implícitamente la responsabilidad a la Dirección de Obras Municipales y a los profesionales que certifican los estudios, sin asegurar competencias técnicas equivalentes ni una revisión sectorial especializada."

"Esta situación transfiere a la DOM una responsabilidad que excede sus atribuciones y capacidades técnicas, particularmente en materias que requieren especialización (geología, hidrología, dinámica costera, entre otras), debilitando las garantías de seguridad en la localización de proyectos en áreas de riesgo."

Palabras clave detectadas: riesgo; certificar ("certifican"); geólogos (por mención a "geología").

4) Archivo: 764_Camila_Merino_.pdf

Ubicación: Observación N° 13, Artículo 2.1.17 (página 5 del PDF extraído). Ref: turn1search4

Fragmentos:

"Se sugiere reforzar la redacción en el sentido de aclarar que el informe fundado sigue debiendo ser aprobado por el organismo competente y que posee las competencias para dicho efecto; y que la DOM solo podrá no considerarlo en el caso de existir inconsistencias evidentes y/o incumplimiento de la normativa vigente, lo anterior en el marco de lo dispuesto en el art 116 de la LGUC."

"Por otra parte, se sugiere definir cuáles serían los Organismos competentes."

Palabras clave detectadas: (sin coincidencia literal con la lista; se incluye por corresponder a Art. 2.1.17 y referir a "organismo competente").

OBSERVACIÓN DE COBERTURA DE PALABRAS CLAVE

No se encontraron menciones literales a: profesionales competentes; arquitectos; ingenieros civiles; modelaciones; metodologías reconocidas, dentro de los fragmentos del Art. 2.1.17 en estos cinco PDFs revisados. Refs: turn1search5, turn1search1, turn1search3, turn1search4

41. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 57: Limitar el margen de acción de las direcciones de obras municipales debilita el control que puede existir sobre el desarrollo de proyectos emplazados en áreas de riesgo. Si bien los informes se elaboraran por profesionales competentes, no

puede quedar solo en la declaración del profesional que la realiza, se requiere que estos pasen por un “un control” que se realice una evaluación y definir algún mecanismo que verifique la calidad y suficiencia del informe.

42. 837_Humberto_Aranda_.pdf

Observación 58: Art. 2.1.17. Me parece adecuado especificar directamente, pero esto debe ir de la mano con la elaboración de un reglamento que aclare de manera cierta y eficiente todo lo relacionado con las mitigaciones. En este sentido, se debe detallar cuáles son los organismos competentes que evalúan los informes para cada tipo de riesgo.

43. 845_Rodrigo_Rauld_.pdf

Observación 59: 2. Estudios fundados para permisos de edificación en áreas de riesgo: deberán ser elaborados por profesional especialista y aprobados por el organismo competente, conforme a lo establecido en el inciso quinto del presente artículo. En ambos casos, los profesionales responsables deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas se ajustan a la metodología vigente instruida por el MINVU y a los estándares técnicos de los organismos competentes según la naturaleza del riesgo evaluado." _Esta redacción resuelve la ambigüedad identificada al explicitar la distinción entre las dos categorías de estudios, estableciendo requisitos diferenciados y coherentes con el marco normativo vigente para cada una. Para los estudios de riesgo de IPT, remite a la metodología de la DDU 510 y a la colaboración con los OTMA conforme a la DDU 537 y la Ley 21.364. Para los estudios fundados de permisos de edificación, mantiene íntegramente el régimen del inciso 5° vigente con aprobación del organismo competente. Y en el párrafo final, eleva a nivel de OGUC la exigencia de rigor metodológico que hoy solo existe a nivel de circulares, sin crear una vía paralela de autocertificación que prescinda del control institucional.

Observación 60: Art. 2.1.17 Observación 7 al Art. 2.1.17 — Coexistencia contradictoria con el inciso 5° vigente del mismo artículo El inciso 5° vigente del artículo 2.1.17 de la OGUC establece con claridad que, para autorizar proyectos a emplazarse en áreas de riesgo, se requerirá que se acompañe a la respectiva solicitud de permiso de edificación un estudio fundado "elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente." Este requisito dual — profesional especialista más organismo competente — ha sido ratificado por el Dictamen N°30.963 de 2018 de la Contraloría General de la República, que clarificó que los "organismos competentes" son organismos de la Administración del Estado cuyas atribuciones están establecidas en las leyes que los crean, tales como SERNAGEOMIN, DOH y SHOA según la naturaleza de la amenaza.

El nuevo inciso propuesto establece un régimen diferente: los profesionales competentes certifican el ajuste a metodologías reconocidas y circulares DDU, y la DOM "deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente." Ambos incisos coexistirían en el mismo artículo sin que se derogue ni modifique el inciso 5°. Esta coexistencia genera una contradicción interna que producirá inseguridad jurídica en la aplicación de la norma.

Observación 61: Art. 2.1.17 Observación 9 al Art. 2.1.17 — Indefinición de conceptos clave: "metodologías reconocidas" e "inconsistencias manifiestas" El inciso propuesto al artículo 2.1.17 de la OGUC introduce dos conceptos jurídicos indeterminados que resultan centrales para su aplicación práctica pero que carecen de definición en la OGUC, en la LGUC, en las circulares DDU o en cualquier otro cuerpo normativo aplicable: "metodologías reconocidas" e "inconsistencias manifiestas." La indeterminación de ambos conceptos compromete la aplicabilidad de la norma y generará inseguridad jurídica tanto para los profesionales que elaboran los estudios como para las Direcciones de Obras Municipales que deben controlarlos.

Respecto de "metodologías reconocidas", la norma propuesta exige que los profesionales certifiquen que sus análisis "se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU mediante circulares DDU." La pregunta fundamental es: ¿reconocidas por quién y conforme a qué criterio? La formulación admite al menos cuatro interpretaciones distintas: que se refiera a la metodología específica de la DDU 510, que se refiera a las metodologías recomendadas por los OTMA para cada tipo de amenaza, que se refiera a las metodologías aceptadas por la comunidad científica internacional, o que se refiera a cualquier metodología que el profesional individualmente considere válida. Cada interpretación conduce a un estándar técnico radicalmente diferente. La referencia complementaria a "circulares DDU" tampoco resuelve la ambigüedad, dado que no especifica cuáles circulares son aplicables — la DDU 510 establece una metodología para estudios de riesgo de IPT, pero no existe una circular equivalente para estudios fundados de permisos de edificación.

Esta indeterminación es particularmente problemática en un campo donde las metodologías varían significativamente según el tipo de amenaza, la escala de análisis y la disponibilidad de datos. Un análisis de susceptibilidad de remoción en masa no utiliza la misma metodología que una modelación hidráulica de inundación fluvial ni que una evaluación de riesgo de tsunami. La DDU 510 reconoce esta diversidad al distinguir entre análisis basado en peligrosidad — cuantitativo, con datos de recurrencia e intensidad — y análisis basado en susceptibilidad — cualitativo, para situaciones con información limitada. Un profesional que utilice un enfoque de susceptibilidad donde la información disponible permitía un análisis de peligrosidad, ¿está usando una "metodología reconocida"? Sin definición, la respuesta depende de quién la interprete. Respecto de "inconsistencias manifiestas", el concepto es igualmente problemático. La norma establece que la DOM deberá considerar los informes profesionales como antecedentes válidos y suficientes "salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente."

Observación 62: Art. 2.1.17 Observación 8 al Art. 2.1.17 — Debilitamiento del sistema institucional de gestión del riesgo El nuevo inciso propuesto al artículo 2.1.17 de la OGUC crea un régimen donde la certificación del profesional privado constituye antecedente "válido y suficiente" para la Dirección de Obras Municipales, prescindiendo en la práctica de la participación de los organismos técnicos especializados del Estado. Si bien no deroga formalmente la intervención de los organismos competentes establecida en el inciso 5° vigente, genera una vía paralela que en su aplicación práctica la hace innecesaria, erosionando un sistema institucional que múltiples leyes y normas han construido cuidadosamente en los últimos años.

Observación 63: Art. 2.1.17 Observación 10 al Art. 2.1.17 — Proporcionalidad de las exigencias técnicas de los OTMA según escala y finalidad del instrumento de planificación territorial El inciso propuesto al artículo 2.1.17 de la OGUC puede leerse, en parte, como una respuesta a un problema real que enfrentan los profesionales y las entidades responsables de la elaboración de estudios de riesgo para instrumentos de planificación territorial: la desproporción entre las exigencias técnicas que algunos organismos competentes aplican a estos estudios y los recursos, escalas y finalidades propias de la planificación territorial.

44. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 64: Art. 2.1.17 (áreas de riesgo)

Una menor revisión de los estudios de riesgo puede afectar la seguridad de quienes habitan o habitarán estos proyectos, lo que es una preocupación relevante para los vecinos.

Observación 65: La modificación propuesta al artículo 5.1.1 de la OGUC introduce un nuevo inciso que permite que proyectos estatales de reconstrucción de viviendas en zonas declaradas de catástrofe obtengan permiso de edificación y recepción simultánea sin cumplir normas técnicas de seguridad, habitabilidad y estabilidad, por "sin considerar normas urbanísticas". Las normas urbanísticas que se propone excluir no son disposiciones arbitrarias o meramente administrativas: en las áreas de riesgo, estas normas son el resultado directo de estudios de riesgo realizados, conforme al artículo 2.1.17 de la OGUC y a la metodología establecida en DDU 510, analizan las amenazas presentes en el territorio, evalúan la vulnerabilidad de los asentamientos y determinan los niveles de riesgo, para luego traducirse en conocimiento técnico en condiciones urbanísticas o normas — densidades, usos de suelo, distanciamientos, condiciones especiales — que permiten restringir o prohibir la ocupación según niveles de riesgo evaluados. Excluir expresamente estas normas equivale a dismantlar el conocimiento técnico-científico que las sustenta, y generar una severa colisión con diversas garantías constitucionales.

45. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 66: Art. 2.1.17 (riesgos) La incorporación de exigencias en áreas de riesgo sin claridad en estándares técnicos ni articulación con normativa sectorial (ONEMI/SENAPRED, instrumentos de riesgo) genera incertidumbre jurídica y discrecionalidad técnica en su aplicación.

46. 875_Nicolas_Fuentes_.pdf

Observación 67: Rigor en Áreas de Riesgo: Se solicita asegurar que la agilización de procesos en zonas de catástrofe no signifique una disminución en el rigor técnico de los estudios de riesgo para el emplazamiento de viviendas.

47. 928_Sebastian_Ahumada_.pdf

Observación 68: 10. Arts. 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 Las normas orientadas a agilizar proyectos en zonas de catástrofe parecen responder a una finalidad distinta y atendible, pero debieran tramitarse separadamente del resto de las modificaciones permanentes de flexibilización urbana. Se sugiere acotar expresamente su aplicación a proyectos públicos o de interés social desarrollados por MINVU o SERVIU, en territorios formalmente declarados en catástrofe y por un plazo determinado. De ese modo se resguarda el objetivo de reconstrucción sin mezclarlo con cambios estructurales de densificación que requieren otra evaluación y debate.

48. 939_Claudia_Maturana_.pdf

Observación 69: Observación general. La comuna de Coquimbo forma parte de un sistema metropolitano junto a La Serena, caracterizado por: • Crecimiento urbano acelerado y sostenido • Déficit estructural de infraestructura vial y conectividad • Ausencia de sistemas de transporte público masivo estructurante y regulado (buses, metro, tren urbano u otros equivalentes) • Alta presión inmobiliaria en sectores estratégicos (borde costero, ejes troncales, áreas centrales) • Presencia significativa de áreas de riesgo, incluyendo: o Zonas de inundación por tsunami o Quebradas con riesgo de remoción en masa o Sectores expuestos a eventos hidrometeorológicos En este contexto, el PRC vigente constituye el principal instrumento de regulación territorial, estableciendo condiciones de equilibrio entre: • densidad • constructibilidad • infraestructura • riesgo • calidad urbana Sobre lo anterior, Las modificaciones que se pretenden introducir en los artículos 2.1.17, 2.1.28, 2.1.30, 2.6.3, 2.6.11, 1.4.17, 1.4.1, 1.4.2, 2.1.7 y 2.2.5 de la OGUC generan efectos acumulativos que desarticulan el sistema de planificación urbana comunal, al introducir incentivos generalizados que no reconocen las condiciones reales de riesgo, infraestructura y movilidad de la comuna de Coquimbo adicionalmente desconoce que la Planificación urbana comunal, se sustenta entre otros, en un proceso de participación ciudadana

que progresivamente ha fijado criterios comunes para la construcción de una imagen urbana consensuada (imagen objetivo) conciliando aspectos técnicos e identitarios. En virtud de lo anterior, se estima imprescindible establecer mecanismos de aplicación territorial diferenciada, resguardando la prevalencia del Plan Regulador Comunal y fortaleciendo el control urbano municipal. La modificación de los artículos señalados configura una incompatibilidad estructural con el IPT comunal, recientemente entrado en vigencia ,05/01/2026.

Observación 70: 7. 2.1.17 Tal y como se mencionó la comuna de Coquimbo se encuentra altamente expuesta múltiples condiciones de riesgo. En este contexto, la flexibilización de la norma en zonas expuestas, que supone contar con informe no visados por un órgano competente, habilita una mayor exposición de la población, además de generar el desacople entre los instrumentos de gestión de riesgo comunal y los IPT, posibilitando mayor potencial de urbanización en áreas de riesgo sin contar las medidas adecuadas.

49. 943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf

Observación 71: - 6. 2.1.17.

Incluir: Todo proyecto en zonas de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio, incluyendo medidas de reducción de riesgos y soluciones basadas en la naturaleza.

Se debe dar obligatoriedad de condiciones mínimas de seguridad para profesionales en terreno, incluyendo equipos de protección personal y seguros de vida y accidentes durante los primeros tres meses de labores en zona de catástrofe.

Observación 72: - 8. 1.5.1.

Incluir: Todo proyecto en zona de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio.

50. 84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf

Observación 73: 8. 2.1.17 En el artículo 2.1.17 de la OGUC, que regula las áreas de riesgos, el decreto sometido a consulta propone incorporar un nuevo inciso que traspasa la responsabilidad de los estudios y evaluaciones a los profesionales competentes, no obstante que, la definición de "profesional especialista" que hoy establece el artículo 1.1.2 de la OGUC ya lo hace, con el agravante de que, por la redacción del inciso en análisis, se confunde el concepto de "profesionales competentes", por el de "profesionales especialistas", lo que también debería corregirse para no generar incerteza jurídica.

51. 949_Jeanette_Bruna_.pdf

Observación 74: El artículo propone agregar el siguiente inciso final:

_Los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación del riesgo deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia, tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas según la naturaleza del riesgo evaluado. Estos profesionales deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU mediante circulares DDU. La Dirección de Obras Municipales deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente (el rojo es de la suscrita dada su gravedad) _

Problemas:

- 1) Confunde profesional competente con profesional especialista, en circunstancia que tienen distinta definición en OGUC, lo que generará problema interpretativo y rechazo en CGR
- 2) No se hace cargo de dictámenes de CGR. Contraloría General de la República ordenó a DDU determinar cuáles eran los profesionales "especialistas" para los estudios de mitigación de riesgo del 2.1.17 y aún no sucede, por tanto, la norma propuesta incurre nuevamente en dicha omisión.
- 3) Se debe separar el profesional especialista según el tipo de riesgo.
- 4) Ilegalidad al dejar a la DOM determinar _si existen inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente. _
La s ilegalidades que se observan son:
 - i) Imprecisión abierta a la arbitrariedad: El inciso no define cómo determina el DOM si un estudio técnico de mitigación de riesgo (estructural, geológico, sísmico, etc) ¿tiene inconsistencias (con qué?) o ¿incumple normativa vigente? ¿A cuál normativa se refiere (NCH oficiales, normas urbanísticas, otras normas de los IPT)? Por tanto, la norma abre la posibilidad a la arbitrariedad de lo que

Observación 75: - cada DOM y cada profesional entienda por inconsistencia o por normativa vigente, lo que ha sido permanentemente rechazado por CGR

- ii) Atenta contra ley 21718 sobre agilización de permisos de construcción: dado que el inciso propuesto obligaría al DOM a revisar el estudio de riesgo en circunstancias que toda la normativa de la ley buscó rebajar la carga de las DOM y reforzar que su única obligación es la revisión de normas urbanísticas no de aspectos técnicos ajenos en su interior. Hoy solo revisa que documento venga firmado y autorizado, no revisa su texto.
- iii) Obliga a lo imposible. Indirectamente Obliga a las direcciones de obras a revisar el informe pero dichas unidades municipales no cuentan con geólogos, ingenieros sísmicos, constructores especialistas en cálculo estructural, profesionales especialistas en tsunamis, etc. Es decir, las DOM no tienen capacidad técnica para revisar si en el informe que le presente _existen inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente, _lo cual transforma a la exigencia en ilegal y arriesga la incerteza porque ante dicha obligación existe gran riesgo de que las DOM rechacen todos los proyectos por _existencia de inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente, _y las SEREMI MINVU en los reclamos del art. 12 y 118 bis no podrán ir en contra de una potestad de análisis sólo entregada a la DOM.
- 5) Pese a incorporar el inciso final en análisis, la propuesta no eliminó el inciso 3 por lo que tiene evidente contradicción normativa
- 6) Si se busca eliminar al órgano competente, los informes de riesgo deberían venir validados por un revisor independiente de cálculo además del profesional especialista. Ejemplo Los geólogos realizan el informe de mitigación respecto a riesgo por falla geológica, pero son los estructuralistas los que determinan los cálculos necesarios en la edificación para consolidar la mitigación del riesgo. Incluso SERNAGEOMIN ha exigido que los informes de riesgo por falla geológica vengan suscritos por geólogos vengan además validados por profesionales estructurales competentes, es decir, revisores independiente de cálculo.

Observación 76: En virtud de lo expuesto se propone eliminar inciso final incorporado al artículo en la propuesta de modificación y reemplazar el inciso 3 por el siguiente:

Texto actual: Para autorizar proyectos a emplazarse en áreas de riesgo, se requerirá que se acompañe a la respectiva solicitud de permiso de edificación un estudio fundado, elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización, incluida la Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente conforme a la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, cuando corresponda. Este tipo de proyectos podrá recibirse parcial o totalmente en la medida que se hubieren ejecutado las acciones indicadas en el referido estudio. En estas áreas, el plan regulador establecerá las normas urbanísticas aplicables a los proyectos una vez que cumplan con los requisitos establecidos en este inciso.

Texto que se propone: Para autorizar proyectos a emplazarse en áreas de riesgo, se deberá acompañar a la respectiva solicitud de permiso de edificación de obra nueva un estudio fundado de mitigación, elaborado por profesional especialista que corresponda según el riesgo, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización incluyendo la Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente conforme a la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, cuando corresponda si el proyecto se encuentra dentro de los casos enumerados en su artículo 10. El informe deberá ser visado por revisor independiente de cálculo o por centro universitario o dependiente de Universidades con especialización en el área de riesgo de que se trate.

52. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 77: 16. 2.1.17 La modificación propuesta contraviene lo establecido en el inciso quinto del Art. 2.1.17 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones que se busca modificar, el que establece explícitamente "Para autorizar proyectos a emplazarse en áreas de riesgo, se requerirá que se acompañe a la respectiva solicitud de

Observación 78: permiso de edificación un estudio fundado, elaborado por profesional especialista y aprobado por el organismo competente, que determine las acciones que deberán ejecutarse para su utilización, incluida la Evaluación de Impacto Ambiental correspondiente conforme a la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, cuando corresponda". Ello, por cuanto la DOM no es necesariamente el organismo competente para estos efectos, como sí lo serían, por ejemplo, el SERNAGEOMIN para riesgos geológicos o el SHOA para riesgos de tsunamis. De esta forma, se solicita la eliminación de la modificación propuesta.

53. 959_Paula_Leiva_.pdf

Observación 79: 6. 2.1.17. Las DOM no cuentan con equipos técnicos especializados ni con las facultades suficientes para evaluar en profundidad estudios complejos de riesgo natural, los cuales suelen involucrar análisis geotécnicos, hidráulicos o territoriales de alta complejidad. En este contexto, el estándar de "inconsistencias manifiestas" resulta problemático, ambiguo y restrictivo, ya que supone la capacidad de identificar errores técnicos evidentes en materias que, por su naturaleza, requieren conocimientos especializados y criterios interpretativos avanzados. Además delega la función de análisis técnico al privado, trasladando en la práctica la validación de un riesgo ya establecido en un instrumento de planificación (que ya realizó los estudios) al titular del proyecto. Se estima necesario revisar este estándar por demostrar inconsistencia e incoherencia con la LGUC y otras.

54. 45_Marcos_Diaz_.pdf

Observación 80: La observación por omisión corresponde a la modificación propuesta al artículo 2.1.17, donde se agrega, al final, un párrafo que identifica a los profesionales competentes para elaborar los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la existencia, magnitud y mitigación de áreas de riesgo, por constituir un peligro potencial para los asentamientos humanos. En dicho párrafo no se considera a los Constructores Civiles e Ingenieros Constructores como profesionales competentes.

Observación 81: Solicitamos expresamente incluir a los Constructores Civiles e Ingenieros Constructores como profesionales competentes en esta materia.

55. 132_Karina_Solis_.pdf

Observación 82: 1. Contexto Estratégico El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) ha sometido a consulta pública una reforma a la OGUC (Minuta 44/2026) con el fin de reducir el precio de las viviendas en un 10% a 15% y agilizar la reconstrucción. Sin embargo, la efectividad de estas medidas como el aumento del plazo de caducidad de permisos de 3 a 6 años o la flexibilización en dotación de estacionamientos se verá neutralizada si no se resuelve el cuello de botella técnico y administrativo que hoy representa SERNAGEOMIN en la validación de riesgos.

Observación 83: Como se ha expuesto ante la Subsecretaría de Minería, el actuar de SERNAGEOMIN en Tarapacá es el ejemplo crítico de lo que ocurre cuando la burocracia técnica carece de plazos y metodologías claras. La parálisis de más de 3.100 viviendas (DS 49 y DS 19) en Iquique y Alto Hospicio demuestra que, sin una sincronización entre los plazos de SERNAGEOMIN y la vigencia de los anteproyectos municipales, la reforma a la OGUC será letra muerta.

Observación 84: • Incerteza en Plazos: Los anteproyectos tienen vigencias de 6 meses a 1 año, pero los informes de SERNAGEOMIN pueden tardar más de un año, lo que extingue legalmente los proyectos antes de obtener su permiso.

Observación 85: • Inconsistencias Técnicas: Se aplican restricciones basadas en cartografías regionales de escala 1:50.000, inadecuadas para la escala predial necesaria en proyectos urbanos.

Observación 86: 3. Conexión Directa con las Propuestas de la Minuta 44/2026 La propuesta del MINVU incluye una modificación clave al Art. 2.1.17 de la OGUC, la cual debe fortalecerse con los puntos reclamados por el sector inmobiliario

Certificación Profesional: La Minuta propone que profesionales competentes suscriban los estudios de riesgo y que las Direcciones de Obras (DOM) los consideren válidos. Esto debe complementarse con la

estandarización metodológica y un reglamento claro para que SERNAGEOMIN no sobrestime los riesgos por falta de criterios uniformes.

Observación 87: • Suspensión de Plazos: La Minuta contempla suspender la caducidad de permisos mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos del Estado. Es imperativo que esta norma mencione explícitamente los Estudios Fundados de Riesgo de SERNAGEOMIN para evitar la muerte administrativa de las inversiones.

Observación 88: 1. Validación de Estudios de Riesgo a Escala Real (1:5.000): Para terminar con la incerteza de las cartografías genéricas actuales para otorgar certeza predial real

Observación 89: 3. Responsabilidad Administrativa: Que el silencio o demora de órganos como SERNAGEOMIN no extinga los derechos de los anteproyectos habitacionales.

Observación 90: 4. Hacer vinculantes los informes de profesionales especialistas, tal como sugiere la Minuta 44, limitando la discrecionalidad técnica que hoy bloquea la inversión regional y nacional

Observación 91: 5. Sincronizar los plazos de SERNAGEOMIN con los tiempos de vigencia de los anteproyectos municipales.

56. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 92: Artículo 2.1.17. Se rechaza modificación: Estudio de riesgos

Se observa que esta modificación podría debilitar el rol de verificación técnica al proceso de permisos de edificación, en que los profesionales competentes certifiquen en cada permiso de edificación los nuevos proyectos sobre las áreas de riesgo. Si sólo se basan en los antecedentes desarrollados en la elaboración de los instrumentos de planificación, que muchas veces no se han renovado en años, no existe un resguardo actualizado para las nuevas edificaciones. Es crucial que existan dichos informes, debido a que el riesgo es una condición dinámica que requiere análisis específico.

57. 606_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 93: Art.2.1.17. Rigor en áreas de Riesgo: Se solicita asegurar que la agilización de procesos en zonas de catástrofe no signifique una disminución en el rigor técnico de los estudios de riesgo para el emplazamiento de viviendas.

58. 569_Nicolas_Gonzalez_.pdf

Observación 94: Se estima necesario que cualquier ajuste de esta naturaleza esté acompañado de: Estudios de impacto urbano acumulativo Mecanismos de mitigación proporcionales

Observación 95: En ausencia de instrumentos regulatorios complementarios, existe el riesgo de que: El aumento de rentabilidad no se refleje en una mejora en el acceso a la vivienda Se mantengan o incluso incrementen las brechas entre precio de vivienda e ingresos de los hogares

59. 632_Rodrigo_Rojas_.pdf

Observación 96: La contaminación del aire es el 4º factor de riesgo más importante de muerte en Chile, con una tasa de 35 muertes por 100.000 habitantes. Se estima que la contaminación del aire genera en Chile en promedio: un 25% de las muertes por enfermedad pulmonar obs tructiva crónica, un 29% de las muertes por demencia, un 19% de las muertes por accidente cerebrovascular, un 21% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón, un 17% de las muertes por diabetestipo 2, un 16% de las muertes por cáncer de pulmón, un 16% de las muertes por infecciones respiratorias bajas y un 16% de las muertes neonatales. La contaminación del aire aumenta el riesgo de morbilidad y mortalidad en los grupos vulnerables: niños menores de 5 años, adultos mayores, personas con enfermedades crónicas, personas con enfermedades respiratorias y fumadores.

Observación 97: Solicitudes 2.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación del aire y sus efectos en la salud (ej. defunciones, hospitalizaciones) de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

Observación 98: 2.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación acústica y sus efectos en la salud de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

Observación 99: La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto.

Observación 100: Solicitudes 3.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en los tiempos de desplazamiento para las personas y las alteraciones en su movilidad en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel d e congestión actual

Observación 101: 3.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la accesibilidad a equipamiento y servicios en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de actual de accesibilidad. Ejemplo: en relación a disponibilidad de área verde de uso público, acceso a servicios de salud y otros.

60. 654_Maria_Rojas_.pdf

Observación 102: La contaminación del aire es el 4º factor de riesgo más importante de muerte en Chile, con una tasa de 35 muertes por 100.000 habitantes. Se estima que la contaminación del aire genera en Chile en promedio: un 25% de las muertes por enfermedad pulmonar obs tructiva crónica, un 29% de las muertes por demencia, un 19% de las muertes por accidente cerebrovascular, un 21% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón, un 17% de las muertes por diabetestipo 2, un 16% de las muertes por cáncer de pulmón, un 16% de las muertes por infecciones respiratorias bajas y un 16% de las muertes neonatales. La contaminación del aire aumenta el riesgo de morbilidad y mortalidad en los grupos vulnerables: niños menores de 5 años, adultos mayores, personas con enfermedades crónicas, personas con enfermedades respiratorias y fumadores.

Observación 103: Solicitudes 2.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación del aire y sus efectos en la salud (ej. defunciones, hospitalizaciones) de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

Observación 104: 2.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación acústica y sus efectos en la salud de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

Observación 105: La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto.

Observación 106: Solicitudes 3.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en los tiempos de desplazamiento para las personas y las alteraciones en su movilidad en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel d e congestión actual

Observación 107: 3.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la accesibilidad a equipamiento y servicios en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de actual de accesibilidad. Ejemplo: en relación a disponibilidad de área verde de uso público, acceso a servicios de salud y otros.

61. [779_Mariana_Castro_.pdf]

Observación 108: OGUC observaciones

1. Análisis del impacto normativo La propuesta introduce modificaciones normativas que debilitan sustancialmente los planos reguladores comunales y destruye de un plumazo los logros ciudadanos en algunas comunas en esta materia (Ej. Ñuñoa), ya que permite aumentar en forma importante la densificación en superficie y altura, rebaja la dotación de estacionamientos y, además, ignora la realidad comunal específica. La propuesta tiende a promocionar un crecimiento acelerado de población residente en guetos verticales en las comunas urbanas y a deteriorar la salud de la población y la calidad de vida urbana. La propuesta NO se hace cargo en el aspecto normativo de ninguna de las consecuencias negativas no deseadas que va a generar. Solicitud 1.1 ¿Qué análisis de impacto normativo (AIN) ha efectuado el MINVU sobre los efectos que tendría esta propuesta de cambio normativo OGUC para las comunas urbanas de las principales ciudades del país? En el caso de que se hayan realizado estudios de impacto normativo, solicitamos que se hagan públicos. En el caso de que no se hayan realizado, solicitamos que hagan y que la transparenten a la ciudadanía. En el caso de que no se realicen, solicitamos una explicación a los ciudadanos.

2. Efectos en la salud La propuesta normativa afecta el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental. Referencia Ley 19.300, artículo 1 <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30667> La propuesta normativa agrava la contaminación acústica ya existente y agrava la contaminación del aire ya existente y no incluye ninguna consideración normativa al diagnóstico ambiental comunal específico (ej. ¿Es una comuna ya saturada en cuanto a red vial, contaminación acústica y/o contaminación del aire?). La contaminación del aire es el 4º factor de riesgo más importante de muerte en Chile, con una tasa de 35 muertes por 100.000 habitantes. Se estima que la contaminación del aire genera en Chile en promedio: un 25% de las muertes por enfermedad pulmonar obs tructiva crónica, un 29% de las muertes por demencia, un 19% de las muertes por accidente cerebrovascular, un 21% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón, un 17% de las muertes por diabetestipo 2, un 16% de las muertes por cáncer de pulmón, un 16% de las muertes por infecciones respiratorias bajas y un 16% de las muertes neonatales. La contaminación del aire aumenta el riesgo de morbilidad y mortalidad en los grupos vulnerables: niños menores de 5 años, adultos mayores, personas con enfermedades crónicas, personas con enfermedades respiratorias y fumadores. Referencia: State of Global Air, 2025. Chile Air Pollution and Health Country Profile <https://www.stateofglobalair.org/resources/countryprofiles>

La contaminación acústica genera silenciosamente: reducción de la calidad de vida, trastornos de sueño, fatiga, estrés, irritabilidad, empeoramiento de condiciones pre existentes como ansiedad, depresión, deterioro cognitivo, y enfermedades cardiometabólicas como hipertensión, accidente vascular, aterosclerosis, enfermedad isquémica, resistencia a la insulina. Referencia Razai MS, et al. The impact of noise pollution on health. BMJ. 2025 Nov 3;391:e081193. doi: 10.1136/bmj-2024-081193. Solicitudes 2.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación del aire y sus efectos en la salud (ej. defunciones, hospitalizaciones) de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual. 2.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación acústica y sus efectos en la salud de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

3. Efectos en la calidad de vida La propuesta normativa aumentaría los tiempos de desplazamiento para las personas en la ciudad y alteraría su movilidad porque aumenta la congestión en el espacio público y la red vial debido el aumento de la densidad poblacional y por el aumento de un parque vehicular sin estacionamiento, que finalmente estacionará en los espacios públicos. El auto para muchas personas es un medio de trabajo y no un bien de lujo. Las personas lo usan para transportar equipos de trabajo, transportar niños a jardines infantiles y colegios. La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto. Solicitudes 3.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en los tiempos de desplazamiento para las personas y las alteraciones en su movilidad en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel d e congestión actual 3.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la accesibilidad a equipamiento y servicios en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de actual de accesibilidad. Ejemplo: en relación a disponibilidad de área verde de uso público, acceso a servicios de salud y otros.

4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 109: calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el

atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

62. [814_Karina_van Oosterwyk_.pdf]

Observación 110: OGUC observaciones

1. Análisis del impacto normativo La propuesta introduce modificaciones normativas que debilitan sustancialmente los planos reguladores comunales y destruye de un plumazo los logros ciudadanos en algunas comunas en esta materia (Ej. Ñuñoa), ya que permite aumentar en forma importante la densificación en superficie y altura, rebaja la dotación de estacionamientos y, además, ignora la realidad comunal específica. La propuesta tiende a promocionar un crecimiento acelerado de población residente en guetos verticales en las comunas urbanas y a deteriorar la salud de la población y la calidad de vida urbana. La propuesta NO se hace cargo en el aspecto normativo de ninguna de las consecuencias negativas no deseadas que va a generar. Solicitud 1.1 ¿Qué análisis de impacto normativo (AIN) ha efectuado el MINVU sobre los efectos que tendría esta propuesta de cambio normativo OGUC para las comunas urbanas de las principales ciudades del país? En el caso de que se hayan realizado estudios de impacto normativo, solicitamos que se hagan públicos. En el caso de que no se hayan realizado, solicitamos que hagan y que la transparenten a la ciudadanía. En el caso de que no se realicen, solicitamos una explicación a los ciudadanos.

2. Efectos en la salud La propuesta normativa afecta el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental. Referencia Ley 19.300, artículo 1 <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30667> La propuesta normativa agrava la contaminación acústica ya existente y agrava la contaminación del aire ya existente y no incluye ninguna consideración normativa al diagnóstico ambiental comunal específico (ej. ¿Es una comuna ya saturada en cuanto a red vial, contaminación acústica y/o contaminación del aire?). La contaminación del aire es el 4º factor de riesgo más importante de muerte en Chile, con una tasa de 35 muertes por 100.000 habitantes. Se estima que la contaminación del aire genera en Chile en promedio: un 25% de las muertes por enfermedad pulmonar obs tructiva crónica, un 29% de las muertes por demencia, un 19% de las muertes por accidente cerebrovascular, un 21% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón, un 17% de las muertes por diabetestipo 2, un 16% de las muertes por cáncer de pulmón, un 16% de las muertes por infecciones respiratorias bajas y un 16% de las muertes neonatales. La contaminación del aire aumenta el riesgo de morbilidad y mortalidad en los grupos vulnerables: niños menores de 5 años, adultos mayores, personas con enfermedades crónicas, personas con enfermedades respiratorias y fumadores. Referencia: State of Global Air, 2025. Chile Air Pollution and Health Country Profile <https://www.stateofglobalair.org/resources/countryprofiles>

La contaminación acústica genera silenciosamente: reducción de la calidad de vida, trastornos de sueño, fatiga, estrés, irritabilidad, empeoramiento de condiciones pre existentes como ansiedad, depresión, deterioro cognitivo, y enfermedades cardiometabólicas como hipertensión, accidente vascular, aterosclerosis, enfermedad isquémica, resistencia a la insulina. Referencia Razai MS, et al. The impact of noise pollution on health. BMJ. 2025 Nov 3;391:e081193. doi: 10.1136/bmj-2024-081193. Solicitudes 2.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación del aire y sus efectos en la salud (ej. defunciones, hospitalizaciones) de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual. 2.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación acústica y sus efectos en la salud de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

3. Efectos en la calidad de vida La propuesta normativa aumentaría los tiempos de desplazamiento para las personas en la ciudad y alteraría su movilidad porque aumenta la congestión en el espacio público y la red vial debido el aumento de la densidad poblacional y por el aumento de un parque vehicular sin estacionamiento, que finalmente estacionará en los espacios públicos. El auto para muchas personas es un medio de trabajo y no un bien de lujo. Las personas lo usan para transportar equipos de trabajo, transportar niños a jardines infantiles y colegios. La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto. Solicitudes 3.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en los tiempos de desplazamiento para las personas y las alteraciones en su movilidad en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de congestión actual 3.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la accesibilidad a equipamiento y servicios en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de actual de accesibilidad. Ejemplo: en relación a disponibilidad de área verde de uso público, acceso a servicios de salud y otros.

4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 111: calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

63. [830_Claudia_Tascon_.pdf]

Observación 112: OGUC observaciones

1. Análisis del impacto normativo La propuesta introduce modificaciones normativas que debilitan sustancialmente los planos reguladores comunales y destruye de un plumazo los logros ciudadanos en algunas comunas en esta materia (Ej. Ñuñoa), ya que permite aumentar en forma importante la densificación en superficie y altura, rebaja la dotación de estacionamientos y, además, ignora la realidad comunal específica. La propuesta tiende a promocionar un crecimiento acelerado de población residente en guetos verticales en las comunas urbanas y a deteriorar la salud de la población y la calidad de vida urbana. La propuesta NO se hace cargo en el aspecto normativo de ninguna de las consecuencias negativas no deseadas que va a generar. Solicitud 1.1 ¿Qué análisis de impacto normativo (AIN) ha efectuado el MINVU sobre los efectos que tendría esta propuesta de cambio normativo OGUC para las comunas urbanas de las principales ciudades del país? En el caso de que se hayan realizado estudios de impacto normativo, solicitamos que se hagan públicos. En el caso de que no se hayan realizado, solicitamos que hagan y que la transparenten a la ciudadanía. En el caso de que no se realicen, solicitamos una explicación a los ciudadanos.

2. Efectos en la salud La propuesta normativa afecta el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental. Referencia Ley 19.300, artículo 1 <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30667> La propuesta normativa agrava la contaminación acústica ya existente y agrava la contaminación del aire ya existente y no incluye ninguna consideración normativa al diagnóstico ambiental comunal específico (ej. ¿Es una comuna ya saturada en cuanto a red vial, contaminación acústica y/o contaminación del aire?). La contaminación del aire es el 4º factor de riesgo más importante de muerte en Chile, con una tasa de 35 muertes por 100.000 habitantes. Se estima que la contaminación del aire genera en Chile en promedio: un 25% de las muertes por enfermedad pulmonar obs tructiva crónica, un 29% de las muertes por demencia, un 19% de las muertes por accidente cerebrovascular, un 21% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón, un 17% de las muertes por diabetestipo 2, un 16% de las muertes por cáncer de pulmón, un 16% de las muertes por infecciones respiratorias bajas y un 16% de las muertes neonatales. La contaminación del aire aumenta el riesgo de morbilidad y mortalidad en los grupos vulnerables: niños menores de 5 años, adultos mayores, personas con enfermedades crónicas, personas con enfermedades respiratorias y fumadores. Referencia: State of Global Air, 2025. Chile Air Pollution and Health Country Profile <https://www.stateofglobalair.org/resources/countryprofiles>

La contaminación acústica genera silenciosamente: reducción de la calidad de vida, trastornos de sueño, fatiga, estrés, irritabilidad, empeoramiento de condiciones pre existentes como ansiedad, depresión, deterioro cognitivo, y enfermedades cardiometabólicas como hipertensión, accidente vascular, aterosclerosis, enfermedad isquémica, resistencia a la insulina. Referencia Razai MS, et al. The impact of noise pollution on health. BMJ. 2025 Nov 3;391:e081193. doi: 10.1136/bmj-2024-081193. Solicitudes 2.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación del aire y sus efectos en la salud (ej. defunciones, hospitalizaciones) de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual. 2.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación acústica y sus efectos en la salud de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

3. Efectos en la calidad de vida La propuesta normativa aumentaría los tiempos de desplazamiento para las personas en la ciudad y alteraría su movilidad porque aumenta la congestión en el espacio público y la red vial debido el aumento de la densidad poblacional y por el aumento de un parque vehicular sin estacionamiento, que finalmente estacionará en los espacios públicos. El auto para muchas personas es un medio de trabajo y no un bien de lujo. Las personas lo usan para transportar equipos de trabajo, transportar niños a jardines infantiles y colegios. La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto. Solicitudes 3.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en los tiempos de desplazamiento para las personas y las alteraciones en su movilidad en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel d e congestión actual 3.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la accesibilidad a equipamiento y servicios en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de actual de accesibilidad. Ejemplo: en relación a disponibilidad de área verde de uso público, acceso a servicios de salud y otros.

4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 113: calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

64. [849_Angela_Salinas_.pdf]

Observación 114: OGUC observaciones

1. Análisis del impacto normativo La propuesta introduce modificaciones normativas que debilitan sustancialmente los planos reguladores comunales y destruye de un plumazo los logros ciudadanos en algunas comunas en esta materia (Ej. Ñuñoa), ya que permite aumentar en forma importante la densificación en superficie y altura, rebaja la dotación de estacionamientos y, además, ignora la realidad comunal específica. La propuesta tiende a promocionar un crecimiento acelerado de población residente en guetos verticales en las comunas urbanas y a deteriorar la salud de la población y la calidad de vida urbana. La propuesta NO se hace cargo en el aspecto normativo de ninguna de las consecuencias negativas no deseadas que va a generar. Solicitud 1.1 ¿Qué análisis de impacto normativo (AIN) ha efectuado el MINVU sobre los efectos que tendría esta propuesta de cambio normativo OGUC para las comunas urbanas de las principales ciudades del país? En el caso de que se hayan realizado estudios de impacto normativo, solicitamos que se hagan públicos. En el caso de que no se hayan realizado, solicitamos que hagan y que la transparenten a la ciudadanía. En el caso de que no se realicen, solicitamos una explicación a los ciudadanos.

2. Efectos en la salud La propuesta normativa afecta el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la conservación del patrimonio ambiental. Referencia Ley 19.300, artículo 1 <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30667> La propuesta normativa agrava la contaminación acústica ya existente y agrava la contaminación del aire ya existente y no incluye ninguna consideración normativa al diagnóstico ambiental comunal específico (ej. ¿Es una comuna ya saturada en cuanto a red vial, contaminación acústica y/o contaminación del aire?). La contaminación del aire es el 4º factor de riesgo más importante de muerte en Chile, con una tasa de 35 muertes por 100.000 habitantes. Se estima que la contaminación del aire genera en Chile en promedio: un 25% de las muertes por enfermedad pulmonar obs tructiva crónica, un 29% de las muertes por demencia, un 19% de las muertes por accidente cerebrovascular, un 21% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón, un 17% de las muertes por diabetestipo 2, un 16% de las muertes por cáncer de pulmón, un 16% de las muertes por infecciones respiratorias bajas y un 16% de las muertes neonatales. La contaminación del aire aumenta el riesgo de morbilidad y mortalidad en los grupos vulnerables: niños menores de 5 años, adultos mayores, personas con enfermedades crónicas, personas con enfermedades respiratorias y fumadores. Referencia: State of Global Air, 2025. Chile Air Pollution and Health Country Profile <https://www.stateofglobalair.org/resources/countryprofiles>

La contaminación acústica genera silenciosamente: reducción de la calidad de vida, trastornos de sueño, fatiga, estrés, irritabilidad, empeoramiento de condiciones pre existentes como ansiedad, depresión, deterioro cognitivo, y enfermedades cardiometabólicas como hipertensión, accidente vascular, aterosclerosis, enfermedad isquémica, resistencia a la insulina. Referencia Razai MS, et al. The impact of noise pollution on health. BMJ. 2025 Nov 3;391:e081193. doi: 10.1136/bmj-2024-081193. Solicitudes 2.1 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación del aire y sus efectos en la salud (ej. defunciones, hospitalizaciones) de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual. 2.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la contaminación acústica y sus efectos en la salud de la población en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de contaminación actual.

3. Efectos en la calidad de vida La propuesta normativa aumentaría los tiempos de desplazamiento para las personas en la ciudad y alteraría su movilidad porque aumenta la congestión en el espacio público y la red vial debido el aumento de la densidad poblacional y por el aumento de un parque vehicular sin estacionamiento, que finalmente estacionará en los espacios públicos. El auto para muchas personas es un medio de trabajo y no un bien de lujo. Las personas lo usan para transportar equipos de trabajo, transportar niños a jardines infantiles y colegios. La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto. Solicitudes 3.1 Se solicita modelar el impacto

incremental de la propuesta normativa OGUC en los tiempos de desplazamiento para las personas y las alteraciones en su movilidad en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de congestión actual 3.2 Se solicita modelar el impacto incremental de la propuesta normativa OGUC en la accesibilidad a equipamiento y servicios en las comunas urbanas de las principales ciudades del país y clasificadas según su nivel de actual de accesibilidad. Ejemplo: en relación a disponibilidad de área verde de uso público, acceso a servicios de salud y otros.

4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 115: calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

65. [812_Ana_Sugranyes_.pdf]

Observación 116: OBSERVACIONES A LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA OGUC Como residentes de la comuna de Providencia, presentamos nuestras observaciones a la propuesta de modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), en atención a sus implicancias urbanísticas, territoriales y normativas. 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte (Artículo 2.1.22) La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo. En términos prácticos, esta medida permite: Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea Aumentar la carga poblacional efectiva en zonas urbanas consolidadas Lo anterior se propone sin una evaluación explícita de la capacidad de soporte urbano, particularmente en relación con: Infraestructura sanitaria (agua potable y alcantarillado) Red vial y movilidad local Equipamiento y espacio público Se estima necesario que cualquier ajuste de esta naturaleza esté acompañado de: Estudios de impacto urbano acumulativo Mecanismos de mitigación proporcionales

Observación 117: 5. Modificación indirecta de los Instrumentos de Planificación Territorial Las disposiciones propuestas generan efectos que, en la práctica, alteran los parámetros definidos en los Planes Reguladores Comunes, tales como: Densidad Constructibilidad Altura Sin embargo, estas modificaciones se plantean mediante cambios a la OGUC, sin someterse a: Procesos de participación ciudadana propios de los IPT Evaluaciones ambientales estratégicas cuando corresponda Esto genera una tensión respecto de: La jerarquía normativa Los principios de participación y transparencia en la planificación urbana

Observación 118: 6. Traspaso de beneficios al acceso a la vivienda La propuesta plantea como uno de sus objetivos la disminución del precio de las viviendas, asociada a la reducción de costos regulatorios y al aumento de la constructibilidad. No obstante, no se establecen mecanismos que aseguren que dichos beneficios: Se trasladen efectivamente a los compradores No se traduzcan exclusivamente en mayores márgenes para los desarrolladores En ausencia de instrumentos regulatorios complementarios, existe el riesgo de que: El aumento de rentabilidad no se refleje en una mejora en el acceso a la vivienda Se mantengan o incluso incrementen las brechas entre precio de vivienda e ingresos de los hogares

Observación 119: 8. Consideración final Se reconoce la necesidad de modernizar la normativa urbana y abordar la crisis habitacional. No obstante, se estima que los cambios propuestos deben incorporar resguardos que permitan compatibilizar dichos objetivos con: La calidad de vida de los barrios La sostenibilidad de la infraestructura urbana La equidad en el acceso a la vivienda La adecuada planificación del territorio Nicolás González R. Arquitecto, Director JV13 Bellavista, Providencia

66. 922_Mario_Torres_.pdf

Observación 120: se propone: disminuir de 5.000 a 2.500 m² la condición de dimensión, aumentar hasta un 75% el coeficiente de constructibilidad en conjuntos armónicos de viviendas económicas cercanos a infraestructura de transporte público, así como derogar los artículos 2.6.8. y 2.6.19.; incorpora un mecanismo para que proyectos estatales de reconstrucción acrediten condiciones de movilidad y mitigación vial mediante informes técnicos del SERVIU; contempla requerimiento de que estudios técnicos sobre riesgos naturales sean elaborados y certificados por profesionales competentes, con evaluación válida para la Dirección de Obras Municipales salvo inconsistencias manifiestas. [énfasis agregado].

67. 940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf

Observación 121: El presente análisis aborda las modificaciones propuestas a los siguientes artículos de la OGUC:

Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada)

Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

Art. 2.4.1 (estacionamientos)

Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos)

Art. 2.1.17 (evaluación de riesgos)

Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos en zona de catástrofe)

Observación 122: 3.5. ZONAS DE CATÁSTROFE

(Modificación a Art. 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 OGUC)

Observación crítica:

Se prioriza la rapidez sin incorporar resiliencia hídrica

Impacto

Reconstrucción vulnerable

Dependencia de sistemas centralizados

Propuesta Royal Fortress

“Las modificaciones a los artículos 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 deberán incorporar la evaluación de sistemas de abastecimiento hídrico autónomo en zonas de catástrofe en proyectos de reconstrucción.”

Observación 123: Se entenderá por sistema de abastecimiento hídrico autónomo aquel conjunto de infraestructuras y tecnologías destinadas a la captación, producción, almacenamiento y distribución de agua, de manera independiente o complementaria a las redes públicas urbanas y rurales.

Estos sistemas podrán incluir:

Captación de agua atmosférica

Recolección de aguas lluvias

Reutilización de aguas grises

Almacenamiento y distribución autónoma

Los proyectos emplazados en zonas rurales, áreas con escasez hídrica o zonas de catástrofe deberán evaluar su incorporación.

La Dirección de Obras Municipales podrá requerir informe técnico que acredite su factibilidad.

El MINVU deberá establecer criterios de validación y certificación

Su incorporación podrá ser considerada como medida de mitigación territorial especialmente en proyectos de alta densidad.

68. 944_Ana_Vergara_FundadoraCArquitectos_.pdf

Observación 124: 3.4. Normativa en zonas de catástrofe - Art. 2.1.17

Se reconoce la necesidad de agilizar procesos de reconstrucción.

Sin embargo, se identifican riesgos relevantes:

- a) Reducción de controles técnicos

La sustitución de exigencias por informes técnicos puede debilitar la evaluación integral de proyectos.

- b) Ausencia de enfoque territorial de mitigación

No se incorporan exigencias explícitas de:

- gestión hídrica
- prevención de incendios
- soluciones basadas en la naturaleza

PROPUESTA TÉCNICA

Se plantea que:

“Todo proyecto en zonas de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio, incluyendo medidas de reducción de riesgos y soluciones basadas en la naturaleza”

Observación 125: 3.5. Seguridad de profesionales en terreno – respecto a Art. 2.1.17 incluir

Se constata la ausencia de regulación respecto a condiciones de seguridad para profesionales que participan en procesos de reconstrucción

Observación crítica

Durante emergencias, profesionales desarrollan labores en condiciones de riesgo sin:

- equipamiento adecuado
- seguros
- protocolos de seguridad

PROPUESTA TÉCNICA

Se propone incorporar a la OGUC:

“La obligatoriedad de condiciones mínimas de seguridad para profesionales en terreno, incluyendo equipos de protección personal y seguros de vida y accidentes durante los primeros tres meses de labores en zona de catástrofe.”

69. 205_Vanesa_Hermosilla_.pdf

Observación 126: Abdicación de la Potestad Pública: Al hacer vinculantes los estudios de riesgo elaborados por profesionales privados, limitando la revisión de la Dirección de Obras Municipales (DOM), el Estado abdica de su deber de protección de la población ante desastres. La seguridad pública es un derecho humano inalienable y no puede quedar sujeta exclusivamente a la responsabilidad civil de un proyectista privado sin una contraparte estatal fiscalizadora robusta.

Observación 127: 1. Concentración de Poder y Anulación de la Autonomía Comunal La reforma establece un modelo de centralismo administrativo que despoja a las comunas de su capacidad de decidir sobre su propio territorio. Al permitir que proyectos estatales acrediten mitigaciones viales mediante informes internos del SERVIU y al limitar la facultad de revisión de las Direcciones de Obras Municipales (DOM) frente a certificaciones privadas de riesgo, el Estado central anula las particularidades geográficas, sociales y ambientales de cada comuna.

Observación 128: • 4. Incumplimiento de Tratados Internacionales Chile está obligado por el PIDESC y la Convención sobre los Derechos del Niño al principio de No Regresividad. Esta reforma es regresiva por definición: disminuye los estándares de habitabilidad ya alcanzados y entrega la seguridad pública (riesgos naturales) a la responsabilidad civil privada, abdicando de su rol de garante.

70. 290_Rodolfo_Jimenez_.pdf

Observación 129: 15. Artículo 2.1.17: estudios de riesgo suscritos por profesionales La regla desplaza la evaluación sustantiva hacia informes privados y reduce la capacidad de la DOM a detectar "inconsistencias manifiestas".

Observación 130: competentes; la DOM debe considerarlos válidos y suficientes salvo inconsistencias manifiestas

RIESGOS • Privatización del juicio técnico en materias de riesgo. • Asimetría entre capacidades municipales y consultorías privadas. • Mayor exposición a conflictos de interés. • Facilitación de proyectos en áreas sensibles con un control público más débil. JUICIO TÉCNICO En un país altamente expuesto a incendios, inundaciones, remociones en masa y otras amenazas, este estándar es demasiado permisivo.

71. 719_Erick_Solo_.pdf

Observación 131: Rigurosidad en Zonas de Riesgo: Es imperativo que la agilización de los procesos de reconstrucción no implique una flexibilización en la exigencia técnica de los estudios de riesgo. La seguridad de la población debe prevalecer sobre la rapidez procedimental.

72. 795_Catalina_San Martín_.pdf

Observación 132: 2.1.17. Esta modificación propuesta tiene un resultado similar al precedente, pues la certificación del profesional competente no es un resguardo suficiente para los resultados de las evaluaciones de riesgo requeridas.

Observación 133: reducción de procesos para la tramitación de proyectos de vivienda de interés público en las zonas de catástrofe, ello con el reemplazo de los Informes de Mitigación Vial por un informe SERVIU, la modificación del ancho de los perfiles de vías definidas en el instrumento de planificación territorial, así como los estudios y evaluaciones requeridos para determinar la

existencia, magnitud y mitigación del riesgo, los que deberán ser elaborados y suscritos por profesionales competentes en la materia.

73. 864_Vicente_Burgos_.pdf

Observación 134: Art. 2.1.17

Materia: Áreas de riesgo: informes técnicos como antecedentes suficientes para la DOM.

La modificación establece que los estudios de riesgo elaborados conforme a circulares DDU serán antecedentes “válidos y suficientes” para la DOM, salvo “inconsistencias manifiestas”. Esto limita severamente la capacidad de la DOM de exigir estudios complementarios o cuestionar metodologías, incluso en zonas de alta complejidad técnica, traspasando al profesional particular una responsabilidad que debería ser compartida con el organismo revisor.

Observación: Este tema fue tratado en la modificación reglamentaria D.S. N°11/2025, que lamentablemente fue retirada por este gobierno. Para mejorar la gestión de dichos estudios, se recomienda reingresar la normativa diseñada para riesgos en el D.S. retirado.

Observación 135: y que requieren modificación legal, no de la OGUC.

La LGUC no habilita al MINVU para, vía decreto, suprimir o reemplazar los procedimientos de evaluación de impacto vial, de mitigación de riesgo o de control de obras que corresponden a otros organismos. Creemos que el diseño de estos procedimientos tiene una técnica reglamentaria pobre, de bastante imprecisión, lo que hace sospechar que el texto no proviene de los funcionarios Ministerio de Vivienda y Urbanismo y comete impresiones que permiten avizorar la imposibilidad de su aprobación.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen del artículo 2.1.17. de la OGUC:

1. [787][Marcela Migueles Gassiot]

Observación 1: Art. 2.1.17: Se solicita reemplazar la locución “profesional competente”, por “profesional especialista”.

Observación 2: Aclarar de que manera los profesionales responsables de los estudios y evaluaciones a los que alude la modificación del artículo, deben certificar que sus análisis se ajustan a las metodologías reconocidas e instrucciones impartidas por el Minvu.

Observación 3: Dado que se indica que las DOM deben “considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes”, se solicita precisar si por ello debe prescindir de la aprobación del organismo competente al presentar una solicitud de un permiso de edificación, según se indica en el inciso 5° del mismo artículo. Asimismo, indicar expresamente que no es facultad de las DOM efectuar la revisión de tales estudios.

2. [899][Natalia Estefanía Bustos Leiva]

Observación 1: Reconocemos la crisis del sector construcción y la urgencia habitacional. Sin embargo, la “agilización” no puede transformarse en una desregulación selectiva que debilite la planificación pública y la gestión de riesgos, especialmente en comunas vulnerables como la nuestra.

Observación 2: 2. Sobre la Gestión de Riesgos y Evaluación de Mitigaciones (Art. 2.1.17):

Observación 3: Si estas modificaciones se aprueban sin los contrapesos adecuados en materia de infraestructura, equidad territorial y gestión de riesgo, el efecto no será solo “agilizar”, sino reconfigurar el equilibrio urbano en favor de la rentabilidad inmobiliaria y en desmedro del bienestar social.

Observación 4: Observación: Se agrega un inciso que delega en un profesional “competente” ante la DOM la determinación de acciones para utilizar áreas de riesgo, basándose en instrucciones del MINVU mediante circulares.

Observación 5: Exigencia: Existe una contradicción técnica y legal peligrosa. La determinación de mitigaciones en áreas de riesgo debe ser elaborada por especialistas y aprobada por organismos competentes externos, no solo quedar a criterio de un profesional ante la DOM. En territorios como Villa Alemana, con riesgos hídricos e incendios de interfaz, relajar la fiscalización sectorial sobre suelos de mala aptitud o zonas inundables es una irresponsabilidad que pone en riesgo la vida humana.

Observación 6: Solicitamos que se mantenga la rigurosidad en la aprobación de proyectos en áreas de riesgo y que los regímenes de excepción por catástrofe no se conviertan en una vía libre para precarizar el estándar urbano de nuestras ciudades. La dignidad de las familias y la seguridad de nuestras hijas e hijos deben estar al centro de cualquier reforma a la Ordenanza.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULO 1.4.17. DE LA OGUC (CADUCIDAD DE PERMISOS DE EDIFICACIÓN)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación del artículo 1.4.17. de la OGUC en materia de caducidad. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas al artículo 1.4.17. de la OGUC.

127 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 1.4.17. de la OGUC en materia de caducidad.

17 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 1.4.17. de la OGUC en materia de caducidad.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre estos artículos: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta modifica el artículo 1.4.17. de la OGUC para: (i) extender el plazo de caducidad automática del permiso de edificación de 3 a 6 años (por no inicio de obras o por paralización por igual lapso); y (ii) suspender el cómputo de dicho plazo durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones, necesarios para ejecutar las obras, que deban ser otorgados por otro órgano del Estado. Se mantiene el criterio vigente de “obra iniciada” asociado a trazados y excavaciones contempladas en los planos del proyecto.

2. Principales posiciones y argumentos:

A. Posición crítica o contraria (rechazo total o parcial):

- Se sostiene que duplicar el plazo base a 6 años incentiva la retención especulativa del suelo (“congelamiento” de paños con permisos); reduce la presión para materializar proyectos -contraviniendo el énfasis en la reactivación del sector inmobiliario que fundamenta la propuesta de modificación-, y podría capitalizarse en aumentos del valor del suelo con permiso.
- Se advierte un debilitamiento de la eficacia de la planificación local: la extensión permitiría ejecutar proyectos bajo normas anteriores por un período prolongado, generando desfases con el PRC/IPT vigente y afectando la posibilidad de actualizar estándares urbanos, ambientales o de riesgo. Asimismo, se observa que la ampliación del plazo de la vigencia de los permisos propiciaría la ejecución de proyectos con desfase de las condiciones territoriales asociadas al sistema de vialidad, pues en el caso de IMIV estos se habrían elaborado en base a una situación de base que a lo largo de los años puede cambiar radicalmente, considerando que el plazo que se aumenta no es para la ejecución del proyecto, sino solo para el inicio de las obras.
- Se advierte que la suma de modificaciones (aumento de plazo + suspensión por otras autorizaciones administrativas) extiende radicalmente la vigencia de los permisos, ya que, si el plazo se suspende por autorizaciones adicionales, no se justifica aumentar el plazo de manera homogénea a todos los tipos de permiso.
- Se enfatizan externalidades negativas asociadas a sitios eriazos, obras paralizadas o inconclusas por más tiempo (deterioro urbano, seguridad/insalubridad) e incertidumbre para comunidades y municipios.

B. Posición intermedia o condicionada:

- Se propone diferenciar por tipo/escala (p. ej., proyectos complejos, interés público o reconstrucción), incorporar hitos verificables de avance, establecer topes a la suspensión y mejorar definiciones para evitar interpretaciones dispares.
- Se observa que la caducidad de permisos requiere otros ajustes adicionales a la nueva regulación del plazo de vigencia, ya que existen otros aspectos que deberían regularse con mayor claridad, como los indicados en el punto anterior.

C. Posición favorable:

- Una minoría valora la ampliación del plazo y/o la suspensión del cómputo por su aporte a la certeza jurídica y a la viabilidad de proyectos, considerando la complejidad y duración real de tramitaciones y autorizaciones sectoriales.
- Se plantea que la caducidad automática puede generar re-tramitaciones y cargas administrativas innecesarias cuando no han variado las condiciones normativas relevantes.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Definición y alcance: precisar a qué permisos aplica (vigentes, nuevos, situaciones transitorias) y compatibilizar con regímenes de prórroga.
- Suspensión del plazo: delimitar qué “permisos o autorizaciones” habilitan la suspensión, exigir mecanismos formales de acreditación, excluir demoras imputables al titular y evitar suspensiones indefinidas mediante topes o reglas claras.
- Inicio, paralización y reinicio de obras: precisar conceptos y medios de verificación, establecer procedimientos de aviso y control (para reducir discrecionalidad y controversias).
- Diferenciación por escala/impacto: establecer reglas especiales para proyectos complejos, de interés público o de reconstrucción, o bien umbrales objetivos y/o hitos intermedios de avance.

4. En síntesis:

Las observaciones reconocen la necesidad de abordar los tiempos reales de tramitación, y una parte importante considera razonable incorporar la suspensión del cómputo por autorizaciones sectoriales. Sin embargo, la ampliación general del plazo base a 6 años concentra la mayor resistencia en los aportes con postura explícita, por los riesgos de especulación del suelo, congelamiento normativo y debilitamiento de la planificación comunal. En caso de avanzar, se solicita principalmente: mantener 3 años con una suspensión regulada y acotada; o bien una extensión excepcional y diferenciada, acompañada de definiciones y mecanismos de control más precisos.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado para el artículo 1.4.17. de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. [13_Noel_Avenidaño_.pdf]

Observación 1: 1. 1.4.17 Congela suelo y stock especulativo: proyectos pueden quedar años “guardados” esperando mejor momento de venta.

No obliga a construir ni vender no ayuda al stock no vendido.

Reduce presión de mercado menos incentivo a bajar precios. En resumen, permite aguantar precios altos más tiempo, no bajarlos.

2. [17_Claudio_Riffo_.pdf]

Observación 1: 2. ART. 1.4.17 El párrafo añadido resta responsabilidad a la empresa constructora, traspasando dicha responsabilidad del incumplimiento de plazos de construcción a los órganos del Estado. Se debe incentivar la responsabilidad

empresarial, eficacia en la labor profesional de la empresa privada y el aumento de las capacidades técnicas de los órganos Estatales.

3. [22_Mauricio_Espinoza_.pdf]

Observación 1: 2. 1.4.17 Sobre la caducidad de permisos, debe establecerse de un plazo de caducidad para obtener la recepción final de un permiso edificado, se propone los mismos 6 años de ejecución, tras la notificación del término de la obra mediante las actuales Técnicas Habilitantes, o bien que no podrán recibirse permisos anteriores a 1959, por existir la regularización de construcciones anteriores a 1959.

4. [26_Pablo_Rodriguez_.pdf]

Observación 1: 1. Artículo 1.4.17. El extender a 6 años la posibilidad de tener terrenos sin uso y/o proyectos sin avance funcionará como un incentivo a la especulación del suelo y aumentará la inseguridad por el aumento de terrenos sin uso.

5. [32_Gloria_Zomosa_.pdf]

Observación 1: 2. Artículo 1.4.17. Se rechaza la modificación: Ante la ampliación del plazo de caducidad de 3 a 6 años, se observa que resulta excesivo el aumento al doble, desde el punto de vista de la gestión urbana. Esto porque la cantidad de años existente regula y acelera el proceso de construcción, agiliza la valoración de los suelos y permite la materialización de los proyectos que tienen permiso aprobado de manera más rápida. Además, se evita los procesos especulativos al suelo urbano, ya que la velocidad de la construcción es más próxima. Esta modificación podría perjudicar enormemente a los procesos de planificación territorial, ya que los resultados serían aún más discordantes a la realidad y con los cambios del territorio, se perdería coherencia entre la normativa vigente y la evolución real del territorio. Un plazo extendido genera distorsión entre lo proyectado y lo efectivamente construido, debilitando la capacidad de los instrumentos de planificación para responder a las dinámicas urbanas cambiantes. Se recomienda mantener el plazo vigente, o establecer mecanismos diferenciados según tipo de proyecto y escala.

6. 44_Antonio_Menendez_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17. 1.4.11 Con el mismo fin de prolongar la vigencia de los Permisos de Edificación de 3 a 6 años, sugiero hacer lo mismo con los anteproyectos. Actualmente, entre la aprobación de un anteproyecto y el ingreso de una solicitud de Permiso de Edificación es necesario realizar una carga cada vez mayor de proyectos de especialidad y trámites. Entre estos se encuentran la aprobación de un IMIV (los que suelen tardarse más de la cuenta), aprobación e inscripción de la fusión predial en el Conservador de Bienes Raíces y su tramitación en el SII para la emisión de un Certificado de Avalúo Fiscal Provisorio, entre otros. Los plazos reales que toman estos trámites muchas veces no calzan con la duración del Anteproyecto. Por ello se solicita modificar el Art. 1.4.11 reemplazando 180 días por 1 año como vigencia general del anteproyecto, y reemplazando de 1 año a 2 años la vigencia para las excepciones 1, 2 y 3.

7. 47_Joaquin_Chauriye_.pdf

Observación 1: - 2.

1.4.17.

A fin de evitar interpretaciones dispares según cada Dirección de Obras, aclarar a qué permisos les aplica la nueva vigencia de 6 años: A la entrada en vigencia del presente decreto, ¿permisos vigentes; permisos caducados en base a la normativa antigua, pero con menos de 6 años desde su aprobación; permisos aprobados; permisos ingresados a tramitación? Aclarar cómo se compatibiliza con los decretos de prórroga de permisos; podría considerarse la incorporación de un artículo transitorio. En el nuevo inciso 3°, agregar suspensión del plazo de caducidad a causa de órdenes impartidas por la autoridad judicial o administrativa competente, como por ejemplo órdenes de paralización.

8. [197_Nicolas_Mancilla_.pdf]

Observación 1: 1. 1.4.17 Contradicción con el objetivo de celeridad y fomento a la especulación inmobiliaria: Se propone extender la caducidad de los permisos de 3 a 6 años. Esto es contraproducente con el espíritu declarado de "acelerar" la inversión y la reconstrucción. Extender este plazo fomenta la especulación de suelo, permitiendo que proyectos aprobados congelen paños urbanos por más de un lustro sin aportar a la oferta habitacional, afectando negativamente el desarrollo urbano de la comuna.

9. 268_María_Valenzuela_.pdf

Observación 1: Se consulta respecto de la ampliación del plazo de caducidad del permiso de edificación de 3 a 6 años, combinada con la suspensión del plazo durante la tramitación ante otros organismos del Estado: ¿cómo se evita que permisos de edificación otorgados bajo normas urbanísticas hoy derogadas o más permisivas permanezcan vigentes por hasta 6 años o más, generando un desfase entre la normativa aplicada y las condiciones urbanas actuales del sector? Se solicita precisar si la extensión del plazo y la

causal de suspensión se aplican tanto a permisos futuros como a los ya otorgados, y si el municipio tendrá alguna herramienta para revocar permisos cuya ejecución cause perjuicio al entorno urbano consolidado por no ajustarse a la norma vigente.

10. 244_María_Correa_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 Inseguridad en el horizonte de planificación: Extender la vigencia de permisos de 3 a 6 años genera un "congelamiento" impidiendo el desarrollo equilibrado propuesto con respecto a planificación comunal. Esto impide la actualización del IPT ante nuevos contextos urbanos según sus realidades y particularidades territoriales o ambientales por periodos demasiado prolongados. PETICION: Se solicita el rechazo absoluto a la modificación del Artículo 1.4.17. Debe mantenerse inalterable el plazo de caducidad automática de tres años fijado en la norma vigente.

11. 246_Mariangeles_Robinson_.pdf

Observación 1: 2. Artículo 1.4.17 No se presenta ningún argumento razonable para aumentar el plazo de duración de los permisos. No hay un estudio de casos de otros países, de legislación comparada. Nada, salvo que con ello se reducirá el precio de la vivienda, pero no se entiende cómo este plazo disminuirá ese valor. Al contrario, parece ser que aumentar el plazo para ejecutar las viviendas aumenta el valor, por costos financieros y por aumento en el tiempo de la venta.

Además, si el foco es la vivienda ¿por qué se amplía este plazo en términos generales, aplicables a todo tipo de proyectos que no son de viviendas? ¿Cuál sería el argumento en estos casos para aumentar el plazo?

12. 307_Guillermo_Villegas_.pdf

Observación 1: Un plazo de seis años parece excesivo, bastaría con la incorporación propuesta de suspensión "....durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado"

Se sugiere precisar expresamente que la nueva disposición regirá, desde la entrada en vigencia de la presente modificación, respecto de todos los permisos vigentes, tanto en aquellos casos en que las obras no se hubieren iniciado, como en aquellos en que, habiéndose iniciado, se encuentren paralizadas.

Dicha precisión resulta necesaria para evitar dudas interpretativas y asegurar una aplicación uniforme de la norma en ambas hipótesis reguladas por el artículo 1.4.17.

13. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: 8. Artículo 1.4.17 (vigencia de permisos de edificación) La ampliación del plazo de caducidad de los permisos de edificación de 3 a 6 años, junto con la suspensión del cómputo de plazos, extiende considerablemente la vigencia efectiva de condiciones normativas anteriores. Esto puede dificultar la implementación de ajustes normativos orientados a responder a cambios en el contexto urbano, reduciendo la capacidad adaptativa del sistema de planificación.

14. 331_María_Castillo_.pdf

Observación 1: - 8.

Art. 1.4.17 y 5.1.18

Sobre la vigencia de permisos de edificación.

- a) El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones del PRCP, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.
- b) La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además, en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además, se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

- c) La propuesta aumenta de 5% a 25% la modificación de proyectos entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de la recepción final, además la propuesta del Art. 1.4.17 aumenta de 3 a 6 años la vigencia de los permisos. Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que

podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

Dada la envergadura del cambio propuesto, se solicita especificar que el 25% se calcula a partir de la superficie edificada aprobada por el permiso original.

15. 332_Jose_Cortinez_.pdf

Observación 1: - 1.

1.4.17

Es adecuado suspender el plazo de caducidad durante la tramitación de permisos sectoriales, por lo mismo no se justifica duplicar la vigencia del permiso. En cambio, persiste el subterfugio de “obra iniciada”, se debería aprovechar de modificar ese punto. Al respecto, se propone:

Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y al menos un 50% de las excavaciones contempladas en los planos del proyecto.

16. 339_Gabriel_Reyes_.pdf

Observación 1: - 2. 1.4.17 Un plazo de seis años parece excesivo, pues congela la planificación local y los equilibrios que esta plantea; dificulta y hasta impide la actualización de los IPT ante nuevos contextos propios de cada territorio incluyendo los aspectos ambientales. Para el objetivo de facilitar procesos de gestión de permisos, bastaría con la incorporación propuesta de suspensión “...durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado ...” _

17. 351_Jimena_Thayer_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 La extensión de la vigencia de permisos de 3 a 6 años impide, que en el caso de la actualización del IPT ante nuevos contextos urbanos, Ésta pueda tener un efecto a corto plazo y se pueda edificar durante años conforme a una planificación obsoleta. OBSERVACIÓN: _Se rechaza la modificación del Artículo 1.4.17. Debe mantenerse inalterable el plazo de caducidad automática de tres años fijado en la norma vigente. _

18. 416_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 1: Artículo 1.4.17.

Materia: Plazo de caducidad de los permisos de edificación.

Observación:

Si bien se valora la extensión del plazo de 3 a 6 años para la caducidad del permiso en los casos en que no se inicien las obras o éstas se mantengan paralizadas, la figura de la caducidad automática sigue representando una ineficiencia estructural cuando no hay cambios en las normas urbanísticas establecidas en el plan regulador correspondiente.

Tal como ha señalado la Comisión Nacional de Evaluación y Productividad (CNEP), en nuestro país la obtención de permisos resulta ser una tarea de gran complejidad y que requiere extensos plazos de tramitación, mucho más allá de los plazos legales establecidos. Además, señala la CNEP, que la duplicidad de trámites es uno de los mayores frenos a la inversión. Establecer una caducidad para un proyecto que cumple con la normativa vigente obliga a la Dirección de Obras Municipales (DOM) a un re-examen de antecedentes ya aprobados. Esto genera:

Carga administrativa innecesaria para las DOM, que deben destinar tiempo de sus equipos a revisar proyectos idénticos.

Costos transaccionales para el titular, quien debe costear nuevamente derechos municipales y equipos profesionales.

Incerteza jurídica innecesaria, pues se extingue un acto administrativo (el permiso de edificación) sin que medie una razón de interés público o un cambio en la planificación urbana que lo amerite. Esta situación deja al titular en la indefensión ante posibles cambios de criterio administrativo durante la “re-tramitación” de su proyecto, desincentivando la inversión a largo plazo debido a la fragilidad temporal del permiso otorgado.

Observación 2: Adicionalmente, la propuesta de modificación del artículo 1.4.17 mantiene la omisión respecto a qué actos administrativos o hitos constructivos específicos determinan el cese de una suspensión de obras. Esta falta de definición genera una discrecionalidad excesiva para la autoridad y una profunda incertidumbre para el titular, al no existir un criterio objetivo para verificar si la caducidad se ha configurado o si el plazo se ha reiniciado efectivamente tras una paralización.

Propuesta:

Se propone eliminar la caducidad de los permisos de edificación mientras se mantenga la vigencia de las normas urbanísticas bajo las cuales fueron otorgados. La caducidad solo debería operar como un mecanismo de actualización frente a cambios en los Instrumentos de Planificación Territorial por los plazos propuestos. Junto con ello se establece un criterio para verificar el re-inicio de obras luego de una paralización.

Texto Sugerido:

“El permiso de edificación mantendrá su vigencia de forma indefinida, siempre que no se produzcan modificaciones en el Instrumento de Planificación Territorial que resulten incompatibles con el proyecto aprobado. Se entenderá que existe dicha situación cuando las nuevas disposiciones urbanísticas impidan que el proyecto original pueda ser aprobado en los mismos términos que el permiso otorgado.

En caso de entrar en vigencia una modificación normativa que afecte restrictivamente al inmueble, el permiso quedará congelado y caducará automáticamente si, transcurridos seis años desde la entrada en vigencia de la nueva norma, no se hubieren iniciado las obras o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso.

El cómputo de dicho plazo de seis años se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones ante otros órganos del Estado, necesarios para la ejecución de las obras.

Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto. Asimismo, se entenderá que las obras han sido reiniciadas cuando se verifique la ejecución de partidas críticas del proyecto, tales como el hormigonado de elementos estructurales, el montaje de estructuras metálicas principales o instalaciones mayores, debiendo quedar registrado lo anterior en el Libro de Obras.”

Observación 3: - 2.

Artículo transitorio

Materia: Extensión de prórroga transitoria para permisos con obras iniciadas y paralizadas.

Referencia: Decretos Supremos N°33 (2024) y N°16 (2026).

Observación:

En razón del artículo transitorio incorporado por el Decreto N°33 de fecha 30 de septiembre de 2024, modificado por el Decreto N°16 de fecha 16 de marzo de 2026, se entienden prorrogados por treinta meses

adicionales, aquellos permisos de construcción que, encontrándose vigentes a la fecha de entrada en vigencia de esta norma -vale decir el 30 de septiembre de 2024-, no han iniciado las obras correspondientes.

La actual redacción de este artículo transitorio genera una asimetría injustificada entre proyectos. Mientras se otorga un alivio de 30 meses a permisos que no han iniciado obras, se excluye a aquellos proyectos que, habiendo realizado el esfuerzo financiero de iniciar la ejecución, debieron paralizar faenas por las mismas condiciones macroeconómicas y de restricción crediticia descritas en los decretos citados, esto es:

- - las situaciones de emergencia y catástrofe que han ocurrido en el último tiempo, que han dificultado la ejecución de proyectos de construcción por su impacto económico y en los costos de producción
- - las persistentes condiciones macroeconómicas y financieras que han restringido el acceso al crédito hipotecario y al financiamiento de proyectos inmobiliarios, lo que ha incidido tanto en la postergación del inicio de obras como a su paralización una vez iniciadas

Esta exclusión de los proyectos que sí habían iniciado obras a la fecha de publicación del Decreto Supremo N°33, resulta contraproducente por las siguientes razones:

Principio de equidad: Las causas externas (emergencia, costos de insumos y falta de financiamiento) afectan por igual a un proyecto en etapa de planificación de obras que a uno en etapa de trazado, excavaciones o fundaciones.

Protección de la inversión realizada: Los proyectos con obras iniciadas ya han inyectado capital en la economía, generado empleo y pagado los derechos municipales. Permitir su caducidad por una parálisis forzosa de mercado implica una pérdida patrimonial y social mayor que la de un proyecto que solo existe "en el papel".

Fomento a la reactivación: La reactivación del sector construcción requiere que las obras ya comenzadas puedan retomar su ritmo gradualmente. La caducidad inminente de estos permisos obliga a re-tramitaciones costosas que, en el contexto actual, pueden significar el abandono definitivo de la iniciativa.

Propuesta:

Se propone que la extensión de plazo del régimen transitorio se amplíe a aquellos proyectos que, habiendo iniciado obras, las han debido detener por las circunstancias macroeconómicas y financieras señaladas, garantizando que el alivio administrativo alcance a toda la cartera de proyectos afectados por la crisis.

Texto Sugerido:

“Artículo transitorio. Se entenderán prorrogados por treinta meses adicionales, aquellos permisos de construcción que, encontrándose vigentes a la fecha de entrada en vigencia de esta norma, no han iniciado las obras correspondientes.

Esta prórroga será aplicable también a aquellos permisos que, habiendo iniciado obras a la fecha de entrada en vigencia de esta norma, se encuentren paralizados. En este último caso, el plazo de treinta meses de prórroga se contabilizará a partir de la fecha en que, conforme a la normativa general, se cumpliría el plazo para que opere la caducidad por paralización.”

Para efectos de este artículo, se entenderá que las obras han sido reiniciadas cuando se verifique la ejecución de partidas críticas del proyecto, tales como el hormigonado de elementos estructurales, el montaje de estructuras metálicas principales o instalaciones mayores, debiendo quedar registrado lo anterior en el Libro de Obras. Asimismo, el interesado deberá informar el reinicio a la Dirección de Obras Municipales respectiva mediante una comunicación escrita, adjuntando el programa de trabajo actualizado.”

19. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: 1.4.17 El aumento de la vigencia de los permisos de 3 a 6 años, no se condice con los reducidos plazos de reclamación existentes en el caso de permisos que no cumplen la normativa. Por otra parte, ya existen múltiples tretas utilizadas para darle vida a los permisos y esas no se eliminan. No parece una medida equilibrada y solo beneficia la Especulación Inmobiliaria, afectando la efectividad de las actualizaciones de los Planes Reguladores Comunales, esto es tremendamente regresivo para el mercado inmobiliario y los compradores, que se informan de las condiciones urbanísticas del sector antes de comprar ¿debiendo esperar 6 años para saber dónde compró? Ese es un aspecto muy delicado y contradictorio si lo que se quiere es reactivar el mercado. Por lo tanto debiera ser rechazada esta modificación.

20. [471_María_García_.pdf]

Observación 1: - 2.

1.4.17

La extensión de la caducidad de 3 a 6 años, complementada por la suspensión del plazo durante tramitaciones ante otros órganos del Estado, genera una doble problemática:

Desde la perspectiva de la planificación comunal, proyectos aprobados bajo normas de un PRC anterior podrían ejecutarse bajo condiciones urbanas completamente transformadas, afectando la coherencia del desarrollo territorial planificado.

La suspensión del plazo de caducidad mientras se tramitan permisos ante otros organismos del Estado podría mantener indefinidamente terrenos con permisos vigentes sin actividad, afectando la seguridad del entorno y la gestión del suelo urbano.

Ya existen mecanismos vigentes en la OGUC que permiten mantener los permisos mientras se tramitan instalaciones de faena. La extensión propuesta parece desproporcionada respecto de ese objetivo.

21. [480_Valentina_Caiconte_.pdf]

Observación 1: 2. 1.4.17 -Es necesario definir qué se considera “tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado. En el caso de los proyectos de vivienda social, los órganos que participan en el proceso tienen consecuencia de acciones. La revisión técnica ¿se considera autorización? Posterior a esa, el proceso de calificación de proyectos en Serviu para su financiamiento, ¿se considera autorización? Se debe diferenciar en Ámbitos de revisión y financiamiento. Existen proyectos que responden a esa realidad de complejidad de procesos, y que no se alargan sus tiempos de tramitación por procesos de revisión, sino por financiamiento. -No se hace una diferenciación respecto a la escala de proyectos. Los de escala mayor involucran más órganos del estado que deben “autorizar” procesos y criterios técnicos, a diferencia de proyectos de menor envergadura. Es necesario establecer criterios según envergadura de proyectos que sean proporcionales a los tiempos que se propongan para la modificación planteada y no colocar a todos los proyectos dentro de un mismo criterio.

22. [504_Pablo_Guzman_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.4.17.

La caducidad del permiso de edificación es una norma de remisión reglamentaria de la LGUC sobre la OGUC, por lo que es importante suponer que por vía decreto es posible realizar las modificaciones.

En tanto no exista un cambio sustancial en el inciso 2 del artículo 1.4.17, la modificación propuesta no tiene un efecto real, puesto que lo que se observa comúnmente es la prórroga del permiso mediante el subterfugio de “obra iniciada”. Sería pertinente aprovechar de abordar este tema en la misma modificación, puesto que demanda de tiempo de las DOM tener que verificar el inicio de obra.

En efecto, la caducidad de un permiso de edificación supone que no existe inicio de obra o estas se encontraren paralizadas. Es comprensible que los plazos que los organismos se tomen para otorgar autorizaciones no sean imputables al plazo de caducidad.

Se corre el riesgo de tener terrenos a la expectativa de incremento de precios, es común observar que las inmobiliarias ingresan permisos de edificación o de anteproyecto durante los procesos de modificación de planes reguladores, para “reservar norma urbanística”, gran parte de esto ya quedó resuelto en la Ley 21.807 del 6.2.2026.

23. 518_María_Noguera_.pdf

Observación 1: 3 Art. 1.4.17 (Mod. N° 2) Se consulta respecto de la ampliación del plazo de caducidad del permiso de edificación de 3 a 6 años, combinada con la suspensión del plazo durante la tramitación ante otros organismos del Estado. Se consulta cómo se resguarda que permisos se evita que permisos de edificación otorgados bajo normas urbanísticas hoy derogadas o más permisivas permanezcan vigentes por hasta 6 años o más, generando un desfase entre la normativa aplicada y las condiciones urbanas actuales del sector. Se solicita precisar si la extensión del plazo y la causal de suspensión se aplican tanto a permisos futuros como a los ya otorgados, y si el municipio tendrá alguna herramienta para revocar permisos cuya ejecución cause perjuicio al entorno urbano consolidado por no ajustarse a la norma vigente.

24. 522_Francisca_Salazar_.pdf

Observación 1: - 1.

Art. 1.4.17

La extensión del periodo de vigencia de Permisos de Edificación de 3 a 6 años, mantiene considerablemente una alta proporción de terrenos sin actividad, afectando la seguridad del entorno y la gestión del suelo urbano.

Adicionalmente, considerando lo dispuesto en la Disposición Transitoria tercera del D.S. N°57 (D.O. 06.04.2023), que establece la revisión de las normas urbanísticas de los PRC cada 10 años, no se garantiza que proyectos aprobados bajo condiciones normativas anteriores mantengan coherencia con la planificación armónica de los límites comunales y la adecuada organización de los barrios.

Se sugiere aclarar o establecer un plazo de caducidad para obtener la recepción final de un permiso edificado.

25. 526_Adriana_Larsen_.pdf

Observación 1: 3. 1.4.17 La ampliación del plazo de caducidad a 6 años más la suspensión del cómputo en caso de tramitaciones pendientes favorece la viabilidad de los proyectos, pero a la vez, podría incentivar la retención prolongada de suelo urbano sin ejecución efectiva. Sería bueno complementar con mecanismos de seguimiento o hitos intermedios que permitan verificar avances reales en la ejecución.

26. [527_Daniel_Moreno_.pdf]

Observación 1: La ampliación del plazo de caducidad del permiso desde 3 a 6 años, junto con la suspensión del cómputo mientras se tramitan autorizaciones sectoriales, puede ser razonable en casos complejos o de reconstrucción. Sin embargo, aplicada de forma general puede prolongar excesivamente la vigencia de permisos en contextos urbanos cambiantes, consolidando derechos edificatorios por períodos demasiado extensos. Sería preferible distinguir entre proyectos ordinarios y proyectos de interés público o reconstrucción, o bien exigir hitos verificables de avance para mantener la vigencia del permiso.

27. [532_Jose_Cortinez_.pdf]

Observación 1: Es adecuado suspender el plazo de caducidad durante la tramitación de permisos sectoriales, por lo mismo no se justifica duplicar la vigencia del permiso. En cambio, persiste el subterfugio de “obra iniciada”, tema que sería pertinente abordar en la misma modificación puesto que demanda tiempo a las DOM y sobre todo porque el plazo se ha demostrado como fácilmente vulnerable por la ejecución de obras mínimas que no constituyen un inicio real de obras.

...

[1](https://minvuchile-my.sharepoint.com/personal/oduran_minvu_cl/Documents/Archivos%20de%20chat%20de%20Microsoft%C2%A0Copilot/527_Daniel_Moreno_.pdf)[2](https://minvuchile-my.sharepoint.com/personal/oduran_minvu_cl/Documents/Archivos%20de%20chat%20de%20Microsoft%C2%A0Copilot/532_Jose_Cortinez_.pdf)

28. [550_Alejandra_Sepulveda_.pdf]

Observación 1: 2. 1.4.17 El aumento de la vigencia de permisos a 6 años obstaculiza la materialización de la planificación territorial. Dado que el artículo 28 sexies de la LGUC (modificado) estipula un monitoreo bienal del IPT, un horizonte de permisos tan extenso impide evaluar correctamente la coherencia entre la implementación de las normas urbanísticas y el IPT vigente. Se solicita mantener la vigencia de los permisos a 3 años y solo incorporar la propuesta de suspensión “...durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado” _

29. [567_Guillermo_Condemarán_.pdf]

Observación 1: 2. Artículo 1.4.17. Existe un vacío histórico en la aplicación de este artículo, ¿qué se entiende por paralizar una obra de edificación? ¿Cómo se demuestra que una obra está paralizada y cómo se demuestra su reactivación? ¿Cuántas veces se puede paralizar una obra y dentro de que plazo?

El inciso agregado, donde define que el “_plazo de caducidad se suspenderá _”, que es un incentivo perverso para especular en los tiempos.

30. [578_Lyzette_Gyorgy_.pdf]

Observación 1: 4. 1.4.17 Efectos negativos de ampliar la caducidad a 6 años de los permisos de edificación: 1. Congelamiento especulativo del suelo urbano, con 6 años de vigencia, un propietario o desarrollador puede acaparar permisos aprobados sin construir, bloqueando suelo urbano habilitado por el doble de tiempo, reduciendo la oferta efectiva de viviendas; encareciendo el suelo urbano disponible y favoreciendo con ello, la especulación inmobiliaria. 2. Desactualización técnica y normativa de los permisos, por cambios a las normas generales o técnicas y evidentemente por ingresos de proyectos a las Direcciones de Obras, previa aprobación de actualizaciones o modificaciones de IPTs, reservando la norma vigente acentuando la desactualización de los instrumentos de planificación respecto del crecimiento de la ciudad. Se construiría bajo reglas antiguas, evadiendo la renovación de las normativas y objetivos de planificación de todo tipo, inclusive de riesgos, de conservación, cambio climático u otros, en consecuencia, los municipios perderían capacidad de actualizar y orientar el desarrollo urbano, ya que estarían comprometidos con permisos otorgados hasta 6 años antes, en condiciones que pueden haber cambiado radicalmente. 3. Menor presión para ejecutar proyectos habitacionales, contrario al objetivo de la modificación, hoy el plazo de 3 años obliga a los desarrolladores a actuar con urgencia, lo que aumenta la oferta de viviendas. Con 6 años, esa presión desaparece, pudiendo retrasar proyectos de vivienda de integración social asequible; agravar el déficit habitacional y encarecer aún más el acceso a la vivienda. 4. Dificultad para planificar infraestructura pública, permisos vigentes por 6 años sin certeza de ejecución generan incertidumbre en la planificación de infraestructura, afectan la rentabilidad de inversión pública y generan expectativas sobre la comunidad. 5. Impacto en el medio ambiente urbano, los sitios con permisos aprobados pueden permanecer como sitios eriazos o con construcciones inconclusas por 6 años, deteriorando el entorno urbano, reduciendo plusvalía vecinal y generando problemas de seguridad. En síntesis, ampliar la caducidad a 6 años beneficia principalmente a grandes actores especulativos del mercado inmobiliario, en desmedro de la planificación urbana comunal, la oferta habitacional y el interés público general. Resulta efectivo, eficiente y suficiente, mantener solo el inciso final incorporado: suspender el plazo de caducidad durante la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro organismo del Estado.

Observación 2: 8. 5.1.18. Sobre la regulación de “Modificaciones de proyectos”: Consecuencias negativas de la norma propuesta: 1. El aumento del 5% al 25% del Área de un permiso, es un cambio grave (aumenta 5 veces) toda vez que permite que un proyecto aprobado bajo normas anteriores pueda aumentar su superficie edificada en hasta un 25% eludiendo cualquier exigencia normativa posterior, generando una ventana de elusión normativa especialmente relevante cuando los permisos tienen larga vigencia, como ocurriría si además se amplía su caducidad de 3 a 6 años, lo que se traduce en que un permiso obtenido podría mantenerse vigente 6 años y durante ese período, si se aprueban normas más permisivas (como el cambio del divisor de densidad), el propietario podría acogerse selectivamente a ellas.

31. [590_Lorena_Meneses_.pdf]

Observación 1: La ampliación del plazo de caducidad de 3 a 6 años, junto con la suspensión del cómputo por autorizaciones sectoriales, debilita el carácter condicionado del permiso de edificación como acto administrativo. Genera riesgo de congelamiento normativo, especulación del suelo y vulneración del principio de actualización normativa. La Contraloría General de la República ha señalado que estos permisos no constituyen derechos absolutos.

Congelamiento de normas urbanísticas: proyectos podrían ejecutarse bajo reglas desactualizadas por largos períodos.

Especulación del suelo: acaparamiento de permisos sin ejecución efectiva.

32. [599_Francisca_Espero_.pdf]

Observación 1: 1. 1.4.17 La propuesta de ampliar la vigencia de los permisos de edificación y urbanización de 3 a 6 años, junto con suspender su caducidad durante la tramitación de otras autorizaciones, carece de una justificación clara y resulta contradictoria con los principios actuales de planificación territorial. En efecto, mientras los instrumentos de planificación tienden a acortar plazos para mejorar el monitoreo y la capacidad de respuesta frente a los cambios en las necesidades urbanas, esta modificación extiende significativamente los tiempos de ejecución de proyectos individuales sin incorporar mecanismos efectivos de control. Asimismo, la

suspensión de la caducidad —considerando que existen autorizaciones que no dependen directamente del permiso de edificación, como las figuras de IFC o RCA— introduce un grado de indeterminación temporal que dificulta el seguimiento de los proyectos en el territorio. Esto puede propiciar el desarrollo de iniciativas bajo condiciones normativas desactualizadas, afectando la coherencia con la planificación vigente. En síntesis, la modificación propuesta reduce la capacidad de adaptación de los proyectos a la evolución de las necesidades territoriales, al tiempo que amplía los márgenes de acción del sector privado en desmedro de una planificación urbana oportuna, coherente y eficaz.

33. 609_Gabriela_Pappini_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 (Mod. N° 2) Extensión de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años, genera un desfase crítico de hasta 6 años entre la norma vigente y la ejecución real, permitiendo construir bajo estándares obsoletos e impidiendo que las actualizaciones de los IPT tengan efecto oportuno sobre el desarrollo urbano. Se solicita precisar si la extensión del plazo y la causal de suspensión se aplican tanto a permisos futuros como a los ya otorgados, y si el municipio tendrá alguna herramienta para revocar permisos cuya ejecución cause perjuicio al entorno urbano consolidado por no ajustarse a la norma vigente.

34. 614_Isidora_Soto_.pdf

Observación 1: 1. 1.4.17 La propuesta de ampliar la vigencia de los permisos de edificación y urbanización de 3 a 6 años, junto con suspender su caducidad durante la tramitación de otras autorizaciones, carece de una justificación clara y resulta contradictoria con los principios actuales de planificación territorial. En efecto, mientras los instrumentos de planificación tienden a acortar plazos para mejorar el monitoreo y la capacidad de respuesta frente a los cambios en las necesidades urbanas, esta modificación extiende significativamente los tiempos de ejecución de proyectos individuales sin incorporar mecanismos efectivos de control. Asimismo, la suspensión de la caducidad —considerando que existen autorizaciones que no dependen directamente del permiso de edificación, como las figuras de IFC o RCA— introduce un grado de indeterminación temporal que dificulta el seguimiento de los proyectos en el territorio. Esto puede propiciar el desarrollo de iniciativas bajo condiciones normativas desactualizadas, afectando la coherencia con la planificación vigente. En síntesis, la modificación propuesta reduce la capacidad de adaptación de los proyectos a la evolución de las necesidades territoriales, al tiempo que amplía los márgenes de acción del sector privado en desmedro de una planificación urbana oportuna, coherente y eficaz.

35. 615_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 Aumenta plazo de caducidad de permisos de edificación, pasando de 3 a 6 años y paralización por trámites. Proyectos podrán extender su vigencia al doble (de 3 a 6 años). Esto impacta por ejemplo en sitios eriazos con proyecto aprobado que estarán mayor tiempo en estado de abandono, provocando inseguridad y deterioro urbano. Impacta además en ampliar el período de posibles cambios que se puedan generar en las condiciones urbanas y del entorno inmediato de cuándo se aprobó el proyecto a cuando se ejecute (6 años después). Para estudios en dónde se considera la situación base, como los IMIV, la extensión de plazo puede cambiar considerablemente una condición base y quedar desactualizados u obsoletos en sus mitigaciones.

Observación 2: 9. 1.1.2 / 5.1.11, 1.4.17, 2.1.22, 2.4.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.9, 5.1.18

La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en Áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

desarrollo armónico de la comuna sobre la base de estudios técnicos, participación ciudadana y coordinación interinstitucional. a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo Ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas. b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre Áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura. c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos.

En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local. d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos. e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar

de condicionar mayores beneficios constructivos a contrapartidas concretas en materia de espacio público, urbanización, mitigaciones viales y provisión de equipamientos, la propuesta tiende a otorgar incrementos automáticos de edificabilidad, lo que reduce el margen de regulación del municipio y limita la efectividad de los instrumentos de planificación territorial para mejorar la calidad urbana y la integración socioespacial.

36. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 Aumenta plazo de caducidad de permisos de edificación, pasando de 3 a 6 años y paralización por trámites. Proyectos podrán extender su vigencia al doble (de 3 a 6 años). Esto impacta por ejemplo en sitios eriazos con proyecto aprobado que estarán mayor tiempo en estado de abandono, provocando inseguridad y deterioro urbano. Impacta además en ampliar el período de posibles cambios que se puedan generar en las condiciones urbanas y del entorno inmediato de cuándo se aprobó el proyecto a cuando se ejecute (6 años después). Para estudios en dónde se considera la situación base, como los IMIV, la extensión de plazo puede cambiar considerablemente una condición base y quedar desactualizados u obsoletos en sus mitigaciones.

Observación 2: 9. 1.1.2 / 5.1.11, 1.4.17, 2.1.22, 2.4.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.9, 5.1.18

La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en Áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

37. 622_Catalina_Medina_.pdf

Observación 1: - 4.

Arts. 1.4.17 y 5.1.18

La extensión de la vigencia de los permisos de edificación a 6 años (Art. 1.4.17) genera un descalce crítico entre la planificación urbana y la realidad dinámica del territorio. Este escenario se ve agravado por el Art. 5.1.18, el cual permite aumentos de hasta un 25% de la superficie construida sin la

obligatoriedad de ajustarse a la normativa vigente al momento de solicitar dicha modificación.

Esta disposición representa un riesgo para la gestión del suelo, ya que permite que proyectos aprobados bajo marcos normativos ya superados se amplíen sustancialmente eludiendo las actualizaciones del Plan Regulador Comunal. Al permitir que estas modificaciones se "amparen" en estándares técnicos u ordenanzas obsoletas, se anula la capacidad del municipio para que la planificación territorial responda oportunamente a los nuevos desafíos ambientales y sociales. Esto termina por consolidar desarrollos de gran escala que no se alinean con la visión de ciudad actual, perpetuando modelos de edificación que la comuna ya ha decidido corregir.

38. 625_Manuel_Pedrerros_.pdf

Observación 1: La norma de caducidad de permisos actual reviste diversos problemas en su aplicación más allá de los plazos de vigencia. A modo ejemplar se puede indicar que la norma vigente, fija dos supuestos para que se produzca la caducidad, que no distinguen los distintos tipos de permisos y obras. Se solicita ajustar la propuesta de modificación de esta norma a lo ya avanzando a través del D.S. N°23 de 2024 a objeto de abordar una actualización integral de esta norma.

39. 631_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 1: Materia: Plazo de caducidad de los permisos de edificación.

Observación:

Si bien se valora la extensión del plazo de 3 a 6 años para la caducidad del permiso en los casos en que no se inicien las obras o éstas se mantengan paralizadas, la figura de la caducidad automática sigue representando una ineficiencia estructural cuando no hay cambios en las normas urbanísticas establecidas en el plan regulador correspondiente.

Tal como ha señalado la Comisión Nacional de Evaluación y Productividad (CNEP), en nuestro país la obtención de permisos resulta ser una tarea de gran complejidad y que requiere extensos plazos de tramitación, mucho más allá de los plazos legales establecidos. Además, señala la CNEP, que la duplicidad de trámites es uno de los mayores frenos a la inversión. Establecer una caducidad para un proyecto que cumple con la normativa vigente obliga a la Dirección de Obras Municipales (DOM) a un re-examen de antecedentes ya aprobados. Esto genera:

Carga administrativa innecesaria para las DOM, que deben destinar tiempo de sus equipos a revisar proyectos idénticos.

Costos transaccionales para el titular, quien debe costear nuevamente derechos municipales y equipos profesionales.

Incerteza jurídica innecesaria, pues se extingue un acto administrativo (el permiso de edificación) sin que medie una razón de interés público o un cambio en la planificación urbana que lo amerite. Esta situación deja al titular en la indefensión ante posibles cambios de criterio administrativo durante la “re-tramitación” de su proyecto, desincentivando la inversión a largo plazo debido a la fragilidad temporal del permiso otorgado.

Adicionalmente, la propuesta de modificación del artículo 1.4.17 mantiene la omisión respecto a qué actos administrativos o hitos constructivos específicos determinan el cese de una suspensión de obras. Esta falta de definición genera una discrecionalidad excesiva para la autoridad y una profunda incertidumbre para el titular, al no existir un criterio objetivo para verificar si la caducidad se ha configurado o si el plazo se ha reiniciado efectivamente tras una paralización.

Observación 2: Propuesta:

Se propone eliminar la caducidad de los permisos de edificación mientras se mantenga la vigencia de las normas urbanísticas bajo las cuales fueron otorgados. La caducidad solo debería operar como un mecanismo de actualización frente a cambios en los Instrumentos de Planificación Territorial por los plazos propuestos. Junto con ello se establece un criterio para verificar el re-inicio de obras luego de una paralización.

Texto Sugerido:

“El permiso de edificación mantendrá su vigencia de forma indefinida, siempre que no se produzcan modificaciones en el Instrumento de Planificación Territorial que resulten incompatibles con el proyecto aprobado. Se entenderá que existe dicha situación cuando las nuevas disposiciones urbanísticas impidan que el proyecto original pueda ser aprobado en los mismos términos que el permiso otorgado.

En caso de entrar en vigencia una modificación normativa que afecte restrictivamente al inmueble, el permiso quedará congelado y caducará automáticamente si, transcurridos seis años desde la entrada en vigencia de la nueva norma, no se hubieren iniciado las obras o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso.

El cómputo de dicho plazo de seis años se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones ante otros órganos del Estado, necesarios para la ejecución de las obras.

Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto. Asimismo, se entenderá que las obras han sido reiniciadas cuando se verifique la ejecución de partidas críticas del proyecto, tales como el hormigonado de elementos estructurales, el montaje de estructuras metálicas principales o instalaciones mayores, debiendo quedar registrado lo anterior en el Libro de Obras.

A petición de cualquier interesado, la Dirección de Obras Municipales —o la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, cuando una Municipalidad no cuente con la aludida unidad— deberá certificar si una modificación del Instrumento de Planificación Territorial tiene el efecto de dar inicio al plazo de caducidad establecido en el inciso segundo de este artículo. La tramitación de dicha solicitud se denominará Certificado de Vigencia Normativa y se sujetará a las mismas reglas y plazos establecidos para la emisión de Certificados de Informaciones Previas.”

Observación 3: Observación:

En razón del artículo transitorio incorporado por el Decreto N°33 de fecha 30 de septiembre de 2024, modificado por el Decreto N°16 de fecha 16 de marzo de 2026, se entienden prorrogados por treinta meses adicionales, aquellos permisos de construcción que, encontrándose vigentes a la fecha de entrada en vigencia de esta norma -vale decir el 30 de septiembre de 2024-, no han iniciado las obras correspondientes.

La actual redacción de este artículo transitorio genera una asimetría injustificada entre proyectos. Mientras se otorga un alivio de 30 meses a permisos que no han iniciado obras, se excluye a aquellos proyectos que, habiendo realizado el esfuerzo financiero de iniciar la

ejecución, debieron paralizar faenas por las mismas condiciones macroeconómicas y de restricción crediticia descritas en los decretos citados, esto es:

- - las situaciones de emergencia y catástrofe que han ocurrido en el último tiempo, que han dificultado la ejecución de proyectos de construcción por su impacto económico y en los costos de producción
- - las persistentes condiciones macroeconómicas y financieras que han restringido el acceso al crédito hipotecario y al financiamiento de proyectos inmobiliarios, lo que ha incidido tanto en la postergación del inicio de obras como a su paralización una vez iniciadas

Esta exclusión de los proyectos que sí habían iniciado obras a la fecha de publicación del Decreto Supremo N°33, resulta contraproducente por las siguientes razones:

Principio de equidad: Las causas externas (emergencia, costos de insumos y falta de financiamiento) afectan por igual a un proyecto en etapa de planificación de obras que a uno en etapa de trazado, excavaciones o fundaciones.

Protección de la inversión realizada: Los proyectos con obras iniciadas ya han inyectado capital en la economía, generado empleo y pagado los derechos municipales. Permitir su caducidad por una parálisis forzosa de mercado implica una pérdida patrimonial y social mayor que la de un proyecto que solo existe "en el papel".

Fomento a la reactivación: La reactivación del sector construcción requiere que las obras ya comenzadas puedan retomar su ritmo gradualmente. La caducidad inminente de estos permisos obliga a re-tramitaciones costosas que, en el contexto actual, pueden significar el abandono definitivo de la iniciativa.

Propuesta:

Se propone que la extensión de plazo del régimen transitorio se amplíe a aquellos proyectos que, habiendo iniciado obras, las han debido detener por las circunstancias macroeconómicas y financieras señaladas, garantizando que el alivio administrativo alcance a toda la cartera de proyectos afectados por la crisis.

40. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 1: Artículo 1.4.17. Se propone mantener el párrafo propuesto “el plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras”. Teniendo en consideración lo anterior, no existe argumento necesario para aumentar la caducidad del permiso de edificación desde los 3 a 6 años, por lo que se propone mantener la duración actual de la caducidad.

41. 643_Francisca_Cancino_.pdf

Observación 1: 1.4.17 Resulta una modificación excesiva sobre los 6 años, considerando que inclusive supera los tiempos administrativos de la gobernanza local y central. Además, la incorporación de suspensión del plazo de caducidad por trámites que exceden a la DOM puede permitir un incremento de corrupción debido a la facilidad con que es falseable la información. Se sugiere que al menos, de efectuar esta modificación, sea explícito cuáles órganos del Estado y en qué circunstancias esto es posible, especialmente cuando se trata de estudios de impacto ambiental.

42. 652_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: Se rechaza modificación: Ante la ampliación del plazo de caducidad de 3 a 6 años, se observa que resulta excesivo el aumento al doble, desde el punto de vista de la gestión urbana y planificación territorial. Esto porque la cantidad de años existentes regula y acelera el proceso de construcción, agiliza la valoración de los suelos y permite la materialización de los proyectos que tienen permiso aprobado de manera más rápida. Además, se evitan los procesos especulativos en el suelo urbano, ya que la velocidad de la construcción es más próxima. Esta modificación podría perjudicar enormemente a los procesos de planificación territorial, ya que los resultados serían aún más discordantes a la realidad y con los cambios del territorio, se perdería coherencia entre la normativa vigente y la evolución real del territorio, por otro considerando el plazo de actualización de los IPT de 10 años según el Art. 2.1.4 bis de la OGUC resulta incoherente la modificación propuesta, generando una distorsión entre lo proyectado y lo efectivamente construido, debilitando la capacidad de los instrumentos de planificación para responder a las dinámicas urbanas cambiantes. Se recomienda mantener el plazo vigente, o establecer mecanismos diferenciados según tipo de proyecto y escala.

La extensión del plazo puede generar una congelación normativa de facto, permitiendo la materialización futura de proyectos bajo condiciones urbanas ya superadas. Sumado a que este tipo de modificaciones, se salta los procesos de participación ciudadana y otros procesos que establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud

43. 664_Pablo_Lopez_.pdf

Observación 1: 2. art. 1.4.17 Se propone ampliar el plazo de caducidad de permisos de 3 a 6 años e incorporar la suspensión del plazo mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos del Estado. Observaciones - El aumento del plazo puede generar desfase normativo. - Extender el plazo sin redefinir con mayor claridad el “inicio efectivo de obra” puede rigidizar procesos de

- planificación urbana. - Resultaría más adecuado fortalecer la definición normativa de inicio de obra antes que ampliar indiscriminadamente los plazos. Conclusión Se recomienda revisar la medida, privilegiando una regulación más precisa del inicio de obra y mecanismos
- de control frente a cambios normativos relevantes.

44. 668_Jaime_Carbonel_.pdf

Observación 1: Artículo 1.4.17.

Aumento en plazo de caducidad para permisos de edificación

Se rechaza la modificación:

Ante la ampliación del plazo de caducidad de 3 a 6 años, se observa que resulta excesivo el aumento al doble, desde el punto de vista de la gestión urbana y planificación territorial. Esto porque la cantidad de años existentes regula y acelera el proceso de construcción, agiliza la valoración de los suelos y permite la materialización de los proyectos que tienen permiso aprobado de manera más rápida. Además, se evitan los procesos especulativos en el suelo urbano, ya que la velocidad de la construcción es más próxima. Esta modificación podría perjudicar enormemente a los procesos de planificación territorial, ya que los resultados serían aún más discordantes a la realidad y con los cambios del territorio, se perdería coherencia entre la normativa vigente y la evolución real del territorio, por otro considerando el plazo de actualización de los IPT de 10 años según el Art. 2.1.4 bis de la OGUC resulta incoherente la modificación propuesta, generando una distorsión entre lo proyectado y lo efectivamente construido, debilitando la capacidad de los instrumentos de planificación para responder a las dinámicas urbanas cambiantes. Se recomienda mantener el plazo vigente, o establecer mecanismos diferenciados según tipo de proyecto y escala.

La extensión del plazo puede generar una congelación normativa de facto, permitiendo la materialización futura de proyectos bajo condiciones urbanas ya superadas. Sumado a que este tipo de modificaciones, se salta los procesos de participación ciudadana y las evaluaciones ambientales que la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud

45. [669_Melvin_Vidal_.pdf]

Observación 1: Obs. DOM: Para este punto los permisos se extienden al doble del plazo actual. Al respecto tres observaciones:

- a. No se observa referencia a la situación sobre que pasa durante paralizaciones (¿se entiende esto como un trámite ante otros órganos del estado?)
- b. ¿Quién y cómo se controlarían los plazos? Esto no resulta menor, ya que, actualmente no existe un procedimiento definido para informar la paralización y/o el reinicio de una obra.
- c. La suspensión, durante el trámite del estudio vial o ambiental, no tienen tope alguno. Sin embargo, estos trámites suelen durar un año o más. Los terrenos eriazos podrían prolongarse décadas, hasta que el proyecto resulte viable económicamente.

46. [682_Angelina_Marin_.pdf]

Observación 1: La ampliación de la vigencia de los permisos de construcción de 3 a 6 años implica que proyectos aprobados bajo normas hoy vigentes podrán ejecutarse hasta 6 años después, en condiciones territoriales que habrán cambiado. En comunas con procesos de modificación de Plan Regulador en curso —donde la comunidad está redefiniendo densidades, alturas y usos de suelo mediante participación formal— esto puede congelar decisiones que el proceso participativo está buscando modificar, permitiendo materializar proyectos que ya no serán coherentes con el nuevo instrumento. Se solicita establecer que la ampliación de vigencia no aplique en comunas con procesos de modificación de Plan Regulador formalmente iniciados, o que se contemple un mecanismo de revisión de compatibilidad.

47. [684_Carolina_Zamorano_.pdf]

Observación 1: 3. Art. 1.4.17 Vigencia y Caducidad de Permisos El plazo de caducidad automática de los permisos de edificación se extiende de 3 a 6 años, suspendiendo el plazo si se tramitan autorizaciones ante otros órganos estatales. Impacto Técnico: La extensión del plazo consolida un efecto de congelamiento normativo prolongado, permitiendo la materialización de proyectos bajo condiciones regulatorias potencialmente obsoletas. Esto limita la capacidad adaptativa de los IPT frente a nuevas exigencias urbanas, reduciendo la eficacia de las actualizaciones regulatorias y afectando la coherencia entre planificación y ejecución urbana. Por un lado, se solicita que los Planes Reguladores Comunes se vayan actualizando, en virtud de las dinámicas sociales, económicas y ambientales que todo territorio va teniendo, pero con esto, se permite el congelamiento de proyectos que una vez que se recepcionen, no estén a la par con el desarrollo de la ciudad.

48. [691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf]

Observación 1: El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones de los IPT comunales, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.

La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

Por último, es importante señalar que se produce un impacto en la seguridad de los territorios, al aplazar los permisos de edificación a 6 años (similares a la prórroga de la validez de los permisos de obra post pandemia), ya que es previsible que los sitios donde estos proyectos se emplazan queden abandonados y se deteriore su entorno por años.

49. 695_Francisco_Ramirez_.pdf

Observación 1: OBSERVACIONES AL TEXTO FINAL PROPUESTO N° ARTÍCULO Observación 1. Art. 1.4.17 Se consulta respecto de la ampliación del plazo de caducidad del permiso de edificación de 3 a 6 años, combinada con la suspensión del plazo durante la tramitación ante otros organismos del Estado: ¿cómo se evita que permisos de edificación otorgados bajo normas urbanísticas hoy derogadas o más permisivas permanezcan vigentes por hasta 6 años o más, generando un desfase entre la normativa aplicada y las condiciones urbanas actuales del sector? Se solicita precisar si la extensión del plazo y la causal de suspensión se aplican tanto a permisos futuros como a los ya otorgados, y si el municipio tendrá alguna herramienta para revocar permisos cuya ejecución cause perjuicio al entorno urbano consolidado por no ajustarse a la norma vigente.

50. 697_Claudio_Aliaga_.pdf

Observación 1: - 9. Art. 1.4.17 y 5.1.18

El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones de los IPT comunales, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.

La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

51. 699_Carlos_Pacheco_.pdf

Observación 1: 1.4.17

La extensión de la vigencia de los permisos de edificación desde 3 a 6 años genera un escenario de alta incertidumbre en el desarrollo urbano comunal, produciendo en la práctica un “congelamiento normativo” que dificulta una evolución armónica y coherente del territorio conforme a sus necesidades actuales.

El aumento en la vigencia de los permisos implica que proyectos aprobados bajo normativas antiguas puedan materializarse en plazos extensos, generando desajustes entre las condiciones bajo las cuales fueron concebidos y la realidad urbana vigente al momento de su ejecución. Esto puede traducirse en impactos no previstos en el entorno, tales como presión sobre el espacio público, infraestructura y servicios, afectando directamente la calidad de vida de la comunidad.

Adicionalmente, la extensión de los plazos de ejecución puede derivar en la mantención prolongada de terrenos sin desarrollar, generando sitios eriazos o baldíos por largos periodos. Esta condición incrementa el riesgo de ocupaciones irregulares, tomas e incivildades, afectando la seguridad, la salubridad y la calidad del entorno urbano, además de generar una percepción de abandono en distintos sectores de la comuna.

Esta propuesta permitiría, en la práctica, la ejecución de proyectos que no responden a las condiciones actuales del territorio, generando externalidades negativas acumulativas y dificultando una planificación urbana coherente, ordenada y alineada con el bienestar de la comunidad.

En este contexto, la modificación normativa impacta directamente en el desarrollo comunal, al introducir rigideces que impiden adaptar oportunamente el territorio a nuevas dinámicas urbanas, sociales y ambientales, comprometiendo la sostenibilidad y el equilibrio del crecimiento urbano.

52. [710_María_Lobos_.pdf]

Observación 1: Valoramos que se plantee una mirada amplia respecto a los plazos de gestión y ejecución de proyectos edilicios, tomando en cuenta los tiempos reales asociados a la complejidad de los proyectos y asegurando que estos no se vean forzados a modificarse en las últimas etapas de su desarrollo. Somos conscientes del desafío que implica la aprobación de múltiples permisos en paralelo para ejecutar un proyecto, sin embargo, extender la caducidad de los permisos a al menos seis años nos parece un tiempo excesivo en la mayoría de los escenarios.
Es necesario que el artículo elabore con mayor detalle cómo se aplica la administración de los tiempos asociados. Por una parte, más que suspender el plazo de caducidad “durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado”, es prudente que dicha suspensión aplique sólo cuando los pronunciamientos de los Organismos de la Administración del Estado no sean emitidos en tiempo y forma. En la actualidad, Renca cuenta con múltiples casos donde la tramitación de IMIVs ha ocurrido en paralelo con anteproyectos, sin ralentizar el desarrollo de las faenas. Por otro lado, nos parece pertinente que el artículo exprese con precisión en qué casos específicos se permitirá la ampliación de plazos mencionada, es decir, que se haga una diferenciación de cuando se permitiría ampliación de plazos, y no para todos los casos. Por ejemplo: proyectos que requieren de resolución sanitaria o Declaración de Impacto Ambiental.

En el caso de proyectos de vivienda de interés público, hemos identificado que existen demoras en los tiempos no por lentitud en la aprobación de permisos, sino por la demora en la tramitación de la asignación de financiamiento por parte del Ministerio. En ese sentido, existe un factor económico más que de “permisología”, el cual no se soluciona a través de este cambio de la OGUC, sino tomando medidas en otros ámbitos de la administración pública.

Riesgos:

Especulación de suelo urbano por parte de desarrolladores que podrían adquirir terrenos o inmuebles con el único fin de revenderlos a un precio superior (aprovechando la alta demanda y la plusvalía generada por el entorno).

Predios cercados por faenas o en condición de abandono que se establecen como foco de incivildad.

Ventajas:

Actualmente 3 años de permiso se hace corto para proyectos de gran escala que presentan demoras en gestiones o autorizaciones tramitadas con otro órgano del estado necesarias para recepcionar la obra (más que para iniciar la construcción).

Requerimiento: Definir que sólo aquellos proyectos con una carga de ocupación de suelo sobre 1000 personas puedan adscribir a la posibilidad de un permiso con mayor tiempo de validez (es decir, diferenciar entre proyectos de alto impacto y viviendas de baja escala para establecer tiempos de aprobación).

Definir plazos de suspensión de caducidad por efecto de la tramitación de otros permisos sectoriales asignando valores específicos por tipo de permiso. Por ej. diferenciar entre la gestión de un IMIV (y el tipo de IMIV) versus una evaluación ambiental.

Respecto a la tramitación de permisos, explicitar en la norma cuáles serán esos “_permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado_” para las que aplicará la extensión de plazos.

Incluir en el texto propuesta en qué plazos y cómo deberá un desarrollador informar a la Dirección de Obras Municipales sobre una paralización en la caducidad de su permiso.

Observación 2: - En relación a la propuesta de aumento de los plazos de vigencia de los permisos de edificación, pasando de 3 a 6 años, valoramos una mirada amplia respecto a los tiempos de gestión y ejecución de los proyectos. No obstante, aumentar los plazos a 6 años de manera generalizada presenta desafíos que deben ser adecuadamente evaluados antes de cambiar la norma.

53. [721_Javiera_Figueroa_.pdf]

Observación 1: Urbanísticamente, esto genera un "congelamiento" de la norma por el doble del tiempo estipulado actualmente. En comunas con dinámicas de crecimiento acelerado, un permiso otorgado hoy podría ejecutarse en 2032 bajo una normativa obsoleta respecto a las nuevas necesidades viales o ambientales del sector, mermando la capacidad de la SECPLA para actualizar el estándar urbano del territorio de forma efectiva. Si el municipio decide actualizar el Plan Regulador para pedir calles más anchas, más parques o mejores veredas, el constructor no está obligado a seguir esos cambios porque su permiso lo protege con la norma que existía hace 6 años. Básicamente, hace que cualquier mejora que se planifique para la ciudad tarde mucho más en ser realidad, permitiendo que se sigan construyendo proyectos con estándares viejos que ya no se ajustan a lo que el barrio necesita hoy.

54. [722_Ana_Merino_.pdf]

Observación 1: No se justifica aumentar el plazo si dicho plazo se suspendiera durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras.

55. 730_Constanza_Abusleme_.pdf

Observación 1: Se sugiere no incrementar vigencia de permisos.

Extensión de la Vigencia de Permisos: El aumento del plazo de caducidad de 3 a 6 años, sumado a la suspensión del plazo mientras duren trámites ante otros órganos del Estado, permite la ejecución de proyectos bajo condiciones urbanas que pueden haber quedado obsoletas respecto a la realidad del territorio. Esta extensión dificulta que los nuevos Planes Reguladores Comunales (PRC) apliquen estándares actualizados para resolver problemas urbanos urgentes, ya que los proyectos mantienen la validez de normativas anteriores por un periodo que podría superar una década al acumularse suspensiones por trámites sectoriales como IMIV o estudios de riesgo.

Se apoya la moción asociada al párrafo asociado a la suspensión del plazo cuando la tramitación esté en otro órgano del estado.

56. 736_Patricio_Sepulveda_.pdf

Observación 1: Rechazamos ampliar el plazo de 3 a 6 años. Esto fomenta la especulación del suelo y condena a los barrios a convivir con sitios eriazos o construcciones paralizadas que se transforman en focos de insalubridad e inseguridad.

57. 743_Macarena_Montt_.pdf

Observación 1: Se valora la ampliación del plazo de caducidad de permisos de 3 a 6 años, así como la suspensión del cómputo del plazo durante la tramitación de autorizaciones sectoriales, por su impacto directo en la reactivación de proyectos paralizados. Se recomienda incorporar que el plazo también se suspenderá por caso fortuito o fuerza mayor, lo cual será determinado por la respectiva Dirección de Obras Municipales.

58. 755_Mario_Olea_.pdf

Observación 1: El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones de los IPT comunales, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.

La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además, en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además, se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

La extensión del plazo puede generar una congelación normativa de facto, permitiendo la materialización futura de proyectos bajo condiciones urbanas ya superadas. Sumado a que este tipo de modificaciones, se salta los procesos de participación ciudadana y otros procesos que establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud.

Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

59. 764_Camila_Merino_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 Si bien el extender plazo genera que se transparente la ocasión en que ocurre el inicio de obras, es preciso determinar que permisos afectarían dicho plazo. Lo anterior por cuanto existen permisos por parte de otros órganos que afectan y/o retrasan el inicio de obras como es el caso del SEIA y que en consecuencia es efectivo que incide en la aplicación; existen otras autorizaciones o permisos que están vinculados al proceso constructivo de cualquier edificación como aprobación SERVIU, entre

otros, y por ende no altera el plazo de vigencia. De no precisarlo se podría mal entender el propósito de la norma. Con el propósito de transparentar el inicio de obras y el proceso de ejecución que se informa a la Dirección de Obras en relación a lo que sucede realmente en el terreno, se sugiere definir claramente lo que implica un inicio de obras en consideración a que a la fecha no se distinguen entre las diferentes envergaduras de los proyectos, y las etapas que estos podrían considerar.

Observación 2: 16. 5.2.6 En el mismo espíritu del artículo 1.4.17, se sugiere extender vigencias de certificados.

60. 768_ María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Observación 1: 1. 1.4.17 y 5.1.18 Se considera que suspender el plazo mientras dura la tramitación de un permiso es una buena medida porque obligará a agilizar procesos y da certezas al sector inmobiliario. Ahora bien, extender la caducidad de los permisos de edificación a 6 años es una medida que no se condice con las rápidas dinámicas de transformación de ciudades y territorios. Desde todo punto de vista limita las capacidades de reacción de la planificación a las dinámicas urbanas, que incluso es contradictoria con la recientemente aproda Ley de Fortalecimiento de la Planificación (21.807). Esta Ley da más flexibilidad a los planes reguladores para reaccionar a las transformaciones de ciudad, con modificaciones específicas. La propuesta limita la capacidad de planificar en el largo plazo y, junto con las medidas que se proponen para aumentar beneficios y alcances del conjunto armónico, la capacidad de los municipios de planificar zonas con incentivos normativos, los cuales apuntan a promover la integración social y sustentabilidad (Ley N° 21.450 sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional). A su vez, esta propuesta promoverá la especulación a través de la solicitud de anteproyectos para aprovechar la norma vigente cuando se anuncian posibles modificaciones a la planificación.

61. 783_Slaven_Razmilic_ADI_.pdf

Observación 1: Art 1.4.17. Caducidad de permisos Se sugiere que los permisos otorgados antes de la fecha de publicación de la propuesta también sean beneficiados por esta modificación. Esto implicaría extender su vigencia hasta completar 6 años en total.

62. 790_María_Díaz_.pdf

Observación 1: 1.4.17

La modificación propuesta amplía la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años, incorporando además la suspensión del cómputo del plazo durante la tramitación de autorizaciones ante otros órganos del Estado.

Esta extensión puede generar un desfase significativo entre la normativa urbanística vigente y las condiciones efectivas del territorio al momento de ejecución de los proyectos, especialmente en contextos de actualización de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). En particular, podría favorecer la retención de permisos por períodos prolongados, manteniendo condiciones normativas anteriores, lo que introduce riesgos de uso especulativo del suelo y limita la efectividad de las decisiones de planificación adoptadas con posterioridad.

Asimismo, la posibilidad de ejecutar proyectos bajo normas que han sido modificadas —muchas veces para corregir externalidades o responder a nuevas dinámicas urbanas— debilita la coherencia del sistema de planificación y desincentiva los procesos de actualización de los IPT, los cuales se desarrollan sobre la base de estudios técnicos y participación ciudadana.

Sin perjuicio de lo anterior, se estima adecuado considerar la suspensión del plazo de caducidad durante la tramitación de permisos o autorizaciones ante otros órganos del Estado, en la medida que dicha suspensión se encuentre debidamente regulada.

En este sentido, se estima necesario:

Establecer plazos claros para la emisión de los pronunciamientos por parte de los organismos sectoriales competentes.

Definir mecanismos formales de acreditación de la suspensión del plazo, que otorguen certeza jurídica tanto al titular del proyecto como a la autoridad.

Precisar que la suspensión no sea aplicable en aquellos casos en que la falta de pronunciamiento derive de antecedentes técnicos incompletos o insuficientes presentados por el interesado.

En este contexto, la propuesta requiere ajustes que permitan compatibilizar la necesaria flexibilidad en la tramitación de proyectos con la adecuada gestión del desarrollo urbano y la vigencia efectiva de la planificación territorial.

63. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 1: REHAZO

El aumento a seis años para que caduque un permiso es excesivo. La ampliación del plazo de caducidad de los permisos de edificación de tres a seis años genera efectos relevantes en la gestión urbana, al permitir la ejecución diferida de proyectos bajo condiciones normativas que pueden no corresponder a la realidad territorial vigente al momento de su materialización.

En este contexto, la medida puede afectar la coherencia entre la planificación urbana y el desarrollo efectivo del territorio, considerando que los instrumentos de planificación territorial establecen marcos normativos que buscan orientar el crecimiento urbano en función de condiciones actualizadas de infraestructura, conectividad y servicios y que se encuentran sustentados a través de diferentes estudios que exige la ley,

En este contexto, considerando que los instrumentos de planificación territorial tienen horizontes de vigencia de 10 años y que pueden ser objeto de modificaciones durante su aplicación, por ejemplo, a partir del cuarto año desde su entrada en vigencia, esta medida permitiría que permisos otorgados bajo una normativa anterior mantengan su validez y se ejecuten incluso después de aprobadas dichas modificaciones.

64. 826_Ricardo_Avila_.pdf

Observación 1: El aumentar al doble el plazo de caducidad permitirá que sitios baldíos o con construcciones antiguas, y aptos para nuevas construcciones permanezcan largos

tiempos sin un nuevo uso, impidiendo el dinamismo del desarrollo urbano según las necesidades de los barrios.

Además la moratoria de la caducidad a la espera de autorizaciones por otros órganos del Estado no es necesaria. Lo que se debe exigir es que aquellos órganos cumplan con los plazos establecidos para evacuar sus informes y autorizaciones; plazos que están ya considerados dentro del plazo de 3 años del artículo en referencia.

Propongo mantener este artículo sin modificación.

65. 837_Humberto_Aranda_.pdf

Observación 1: 2. Art. 1.4.17. No es coherente con la agilización de la construcción extender el plazo a seis años. Esto podría prolongar cierto abandono de construcciones cuando se complejizan por diversos motivos. Se debe apuntar a flexibilizar otros aspectos, no los relacionados a los años de durabilidad del permiso. Debe mantenerse en tres años, lo que se considera suficiente. La suspensión de plazo mientras dura la tramitación en otros organismos del Estado, se debe a otros factores burocráticos que se deben atender como también a la falta de funcionarios públicos en organismos claves en materia de autorizaciones sectoriales relacionadas a la vivienda.

66. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1: 2. Art. 1.4.17 (vigencia permisos) La extensión de los plazos de permisos puede hacer que proyectos se construyan muchos años después de ser aprobados, bajo condiciones que ya no reflejan la realidad actual del barrio.

67. 874_Felipe_Carrasco_.pdf

Observación 1: 9. Artículo 1.4.17 Como residente de un barrio consolidado, observo la extensión del plazo de caducidad de los permisos de edificación desde 3 a 6 años, así como la suspensión del cómputo durante la tramitación de autorizaciones de otros órganos del Estado. Esta modificación puede prolongar por largos períodos la vigencia de permisos otorgados bajo condiciones urbanas y barriales que pueden cambiar sustancialmente con el tiempo, limitando la capacidad de adaptación de la planificación urbana y manteniendo por años incertidumbres para las comunidades vecinas. Se solicita revisar esta modificación y evaluar un plazo más acotado que compatibilice certeza jurídica con resguardo del interés barrial y urbano.

68. 875_Nicolas_Fuentes_.pdf

Observación 1: 1.4.17. Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de financiamiento distintas.

69. 883_Asociación_Geografas_Chile_.pdf

Observación 1: Modificación a los art. 1.4.17 y 5.1.18

La modificación a los arts. 1.4.17 y 5.1.18 de la OGUC extiende de 3 a 6 años la vigencia de los permisos de edificación sin inicio de obras y permite suspender dicho plazo durante tramitaciones como la obtención de la RCA.

Dado que estos permisos generan derechos adquiridos sobre las normas urbanísticas vigentes, la medida amplía excesivamente el tiempo en que proyectos pueden ejecutarse bajo normativa desactualizada, debilitando la actualización de los Instrumentos de Planificación Territorial.

Esto puede incentivar la retención especulativa de suelo y generar un desfase entre los proyectos aprobados y las condiciones urbanas actuales, afectando la capacidad de las comunas para gestionar su desarrollo.

70. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 1: Régimen de caducidad de permisos

La ampliación del plazo de caducidad de 3 a 6 años, junto con la suspensión del cómputo por autorizaciones sectoriales, debilita el carácter condicionado del permiso de edificación como acto administrativo. Genera riesgo de congelamiento normativo, especulación del suelo y vulneración del principio de actualización normativa. La Contraloría General de la República ha señalado que estos permisos no constituyen derechos absolutos.

Congelamiento de normas urbanísticas: proyectos podrían ejecutarse bajo reglas desactualizadas por largos períodos.

Especulación del suelo: acaparamiento de permisos sin ejecución efectiva.

Debilitamiento del rol municipal (DOM) en control urbano.

Falta de límite a la suspensión, generando potenciales plazos indefinidos.

71. 919_Gonzalo_Gacitua_.pdf

Observación 1: 1.4.17 El artículo 120 de la LGUC dispone que la "vigencia, caducidad y prórroga" de un permiso se sujetarán a las normas que señale la OGUC. Si bien dentro del concepto "vigencia", podría entenderse admitida una regla sobre suspensión de plazo, es posible que Contraloría General objete la amplitud en que está planteado el nuevo inciso tercero, pues se trataría de una suspensión indeterminada y que podría derivar en que un permiso tenga una vigencia muy superior a los 6 años. En esa línea, para el objetivo que se busca con el nuevo inciso tercero del artículo 1.4.17, podría ser más pertinente la figura de una eventual "prórroga" acotada de la vigencia del permiso. La existencia de un plazo entre el otorgamiento del permiso y el inicio de las obras (ya sea 3 o 6 años), tiene por objeto, entre otras cosas, que el titular del permiso cuente con el tiempo necesario para obtener los demás permisos o autorizaciones requeridos, por lo que simplemente suspender el plazo de caducidad _"durante todo el tiempo que dure la tramitación"_ de tales permisos o autorizaciones implicaría desconocer uno de los objetos que tiene el establecimiento de ese plazo de caducidad, ampliándolo de una manera muy indefinida o, incluso, discrecional, pues el titular del permiso podría manejar a su conveniencia el plazo, ingresando alguna de las solicitudes de esos otros permisos o autorizaciones con poca antelación al vencimiento del plazo, consiguiendo de esa manera una especie de "prórroga" del permiso, por la vía de la suspensión. Lo anterior debiera evitarse, pues derivaría en situaciones que podrían contravenir la igualdad ante la ley y atentar contra principios como la buena fe o la certeza jurídica.

Lo anterior no obsta a la pertinencia de reglamentar una eventual "prórroga" acotada de los permisos, para aquellos casos en los que se hubiere solicitado oportunamente

el otorgamiento de los permisos y autorizaciones de otros órganos, pero no se hubieren obtenido antes del plazo de caducidad. Esta materia ya ha sido objeto de análisis por parte del MINVU, que intentó reglamentar esta materia en su D.S. N° 2/2022 (ingresado bajo el segundo mandato del Presidente Piñera), pero que fue retirado de CGR cuando se encontraba en trámite de toma de razón (posteriormente, en el gobierno del Presidente Boric se ingresó el D.S. N° 23/2024, también con el objeto de modificar el artículo 1.4.17, pero no se incluyó esta materia).

Para efectos referenciales, se transcribe lo que el D.S. N° 2/2022 proponía agregar, en esta materia, como nuevos incisos del artículo 1.4.7:

_Tratándose de proyectos cuyo inicio o reinicio de obras dependa de la obtención de algún permiso o autorización adicional otorgado por otro órgano de la administración del Estado, el propietario del permiso podrá solicitar la prórroga del plazo señalado en el inciso primero si, habiendo ingresado la solicitud del respectivo permiso o autorización adicional con, al menos, doce meses de antelación respecto de la fecha de caducidad del permiso, Ésta se encontrare aún en trámite. En tal caso, el propietario del permiso podrá solicitar a la Dirección de Obras correspondiente la referida prórroga, desde los sesenta días previos a que opere la caducidad del permiso y hasta los treinta días previos a que ocurra tal hecho, acompañando copia de la solicitud de permiso o autorización adicional ingresada ante otro órgano de la administración del Estado y los demás antecedentes que acrediten que dicha solicitud se encuentra pendiente.

La Dirección de Obras Municipales respectiva, dentro del plazo máximo de 15 días contados desde la recepción de los antecedentes señalados en el inciso precedente, constatará, mediante resolución fundada, la prórroga, si la solicitud cumple con los

requisitos antes mencionados, por seis meses adicionales, contados desde la fecha original de caducidad del permiso.

72. 928_Sebastian_Ahumada_.pdf

Observación 1: 2. Art. 1.4.17 Se solicita mantener la vigencia del permiso de edificación en tres años, o subsidiariamente fijar una extensión acotada y excepcional, con hitos verificables de inicio y avance de obras. La ampliación general a seis años, sumada a la suspensión del cómputo mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos, extiende excesivamente la invariabilidad regulatoria y dificulta que los municipios puedan corregir oportunamente procesos de densificación ya identificados como problemáticos. Además, el periodo de 6 años excede los periodos alcaldicios de 4 años por lo que permisos podrían tener duración que la posibilidad de un edil de poder definir la planificación urbana de su comuna durante su periodo.

73. 939_Claudia_Maturana_.pdf

Observación 1: Observación general. La comuna de Coquimbo forma parte de un sistema metropolitano junto a La Serena, caracterizado por: • Crecimiento urbano acelerado y sostenido • Déficit estructural de infraestructura vial y conectividad • Ausencia de sistemas de transporte público masivo estructurante y regulado (buses, metro, tren urbano u otros equivalentes) • Alta presión inmobiliaria en sectores estratégicos (borde costero, ejes troncales, Áreas centrales) • Presencia significativa de Áreas de riesgo, incluyendo: o Zonas de inundación por tsunamis o Quebradas con riesgo de remoción en masa o Sectores expuestos a eventos hidrometeorológicos En este contexto, el PRC vigente constituye el principal instrumento de regulación territorial, estableciendo condiciones de equilibrio entre: • densidad • constructibilidad • infraestructura • riesgo • calidad urbana Sobre lo anterior, Las modificaciones que se pretenden introducir en los artículos 2.1.17, 2.1.28, 2.1.30, 2.6.3, 2.6.11, 1.4.17, 1.4.1, 1.4.2, 2.1.7 y 2.2.5 de la OGUC generan efectos acumulativos que desarticulan el sistema de planificación urbana comunal, al introducir incentivos generalizados que no reconocen las condiciones reales de riesgo, infraestructura y movilidad de la comuna de Coquimbo adicionalmente desconoce que la Planificación urbana comunal, se sustenta entre otros, en un proceso de participación ciudadana que progresivamente ha fijado criterios comunes para la construcción de una imagen urbana consensuada (imagen objetivo) conciliando aspectos técnicos e identitarios. En virtud de lo anterior, se estima imprescindible establecer mecanismos de aplicación territorial diferenciada, resguardando la prevalencia del Plan Regulador Comunal y fortaleciendo el control urbano municipal. La modificación de los artículos señalados configura una incompatibilidad estructural con el IPT comunal, recientemente entrado en vigencia ,05/01/2026.

Observación 2: OBSERVACIONES AL TEXTO FINAL PROPUESTO N° ARTÍCULO Observación 1. 2.1.17,2.1.28, Observación general. 2.1.30, 2.6.3, La comuna de Coquimbo forma parte de un sistema metropolitano junto a La Serena, caracterizado por: 2.6.11,1.4.17, e Crecimiento urbano acelerado y sostenido 1.4.1,1.4.2,2.1.7 e Déficit estructural de infraestructura vial y conectividad y 2.2.5 e Ausencia de sistemas de transporte público masivo estructurante y regulado (buses, metro, tren urbano u otros equivalentes) e Alta presión inmobiliaria en sectores estratégicos (borde costero, ejes troncales, áreas centrales) e Presencia significativa de áreas de riesgo, incluyendo: o Zonas de inundación por tsunamis o Quebradas con riesgo de remoción en masa o Sectores expuestos a eventos hidrometeorológicos En este contexto, el PRC vigente constituye el principal instrumento de regulación territorial, estableciendo condiciones de equilibrio entre: e densidad e constructibilidad e infraestructura e riesgo e calidad urbana Sobre lo anterior, Las modificaciones que se pretenden introducir en los artículos 2.1.17, 2.1.28, 2.1.30, 2.6.3, 2.6.11,1.4.17, 1.4.1, 1.4.2,2.1.7 y 2.2.5 de la OGUC generan efectos acumulativos que desarticulan el sistema de planificación urbana comunal, al introducir incentivos generalizados que no reconocen las condiciones reales de riesgo, infraestructura y movilidad de la comuna de Coquimbo adicionalmente desconoce que la Planificación urbana comunal, se sustenta entre otros, en un proceso de participación ciudadana que progresivamente ha fijado — criterios comunes para la construcción de una imagen urbana consensuada (imagen objetivo) conciliando aspectos técnicos e identitarios. En virtud de lo anterior, se estima imprescindible establecer mecanismos de aplicación territorial diferenciada, resguardando la prevalencia del Plan Regulador Comunal y fortaleciendo el control urbano municipal. La modificación de los artículos señalados configura una incompatibilidad estructural con el IPT comunal, recientemente entrado en vigencia ,05/01/2026.

74. 949_Jeanette_Bruna_.pdf

Observación 1: Problemas:

1) No resuelve problemáticas planteadas en CGR y Tribunales respecto a:

- i) proyectos por etapas o con más de una edificación en uno o más lotes. Ej los
- proyectos de loteos con construcción simultánea pensados a 20 años.
- ii) Aclarar qué trazados: La CGR ha exigido “todos” los trazados, debiera solucionarse
- iii) No aclara qué excavaciones. ¿Se incorpora obras preliminares?
- iv) Aclarar qué planos: arquitectura, de cálculo? Hay disparidad de opiniones
- v) Como se comprueba ante DOM inicio y paralización?
- vi) DOM debe ir a fiscalizar antes de plazo para certeza jurídica transversal?

2) Peligro de aumento valor suelo al conjugarlo con la densidad.

La naturaleza jurídica de la caducidad en nuestra legislación es para evitar especulación si cambia la norma urbanística, por tanto, la caducidad no tiene sentido a menos que cambie el PRC. La propuesta incluso aceptada por defendamos la ciudad es que fijar la caducidad sólo para proyectos en comunas en que cambie el IPT.

Por tanto, se solicita considerar siguiente texto:

_Los permisos de construcción caducarán automáticamente si no se hubiesen iniciado las obras aprobadas dentro de los 3 años siguientes a la entrada en vigencia de cualquier cambio a la normativa urbanística contemplada en el instrumento de planificación territorial con que fue aprobado y que le sea aplicable. _

_Se tendrán por iniciadas las obras desde que se hayan iniciado los trazados y las excavaciones del plano de proyecto aprobado en que consten los ejes y fundaciones, dejando fuera las obras preliminares. _

_

También caducarán los permisos de construcción que habiendo iniciado obras las hubiesen paralizado por 3 años o más. Se entenderá que existe paralización desde que no exista avance real de las partidas del permiso aprobado. _

_En los proyectos por etapas o que contemplen más de una edificación, el plazo de caducidad se contará desde el término de la etapa o edificación anterior que se haga constar en el libro de obras suscrito por los profesionales responsables. _

_La dirección de obras municipales deberá fiscalizar en terreno los inicios de obras de manera previa al cumplimiento del plazo, ya sea de oficio o a solicitud de parte, la que deberá ser formulada a lo menos con 3 meses de anticipación al vencimiento del plazo. _

_A solicitud de parte, la dirección de obras deberá emitir certificados de vigencia de permisos de construcción sólo una vez que haya constatado la vigencia del permiso. _

_Para declarar la caducidad de un permiso de construcción, la Dirección de Obras Municipales _

_deberá conceder audiencia previa al interesado. _

_

El plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras _

75. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17 - La extensión del plazo para iniciar obras de los permisos de edificación de tres a seis años no tiene justificación clara. Desde un punto de vista económico, la gran mayoría de los permisos presentan inicio de obras y llegan posteriormente a la recepción final, con el plazo actual. Si ello no sucede en la actualidad, es exclusivamente por un factor de mercado de baja frecuencia y alto impacto, como lo es el sobrestock histórico de vivienda nueva existente en el país. Dicho fenómeno es, en gran medida, consecuencia de la política monetaria contractiva internacional y nacional tomada como respuesta a la inflación generada por los cuellos de botella de oferta en el marco de la pandemia de COVID-19. También desde un punto de vista económico y desde la teoría de opciones reales, extender la vigencia efectiva del permiso de edificación aumenta el valor de la espera antes de ejercer la opción de desarrollo inmobiliario, lo que produciría una caída o postergación de la oferta en el corto plazo. Ello induce una baja de la elasticidad-precio de la oferta de vivienda nueva en el corto plazo (Oh, 2020; Lu, 2020). Si bien en el mediano plazo más permisos sobrevivirían, pudiéndose mantener una cartera mayor de proyectos latentes, no es claro el efecto agregado que podría tener la medida en este sentido. Asimismo, existe un segundo efecto, que es que esta medida hará subir el valor del suelo con permiso otorgado, pues este capitalizará el aumento de la opción de la espera y de mejor escoger el timing para ejercer la opción de desarrollo (Lange, 2024). De manera indirecta, ello repercutirá también, aunque en menor medida, en el suelo sin permiso, con las consabidas consecuencias negativas para el acceso a viviendas y en especial para el desarrollo de proyectos de vivienda social. Finalmente, la extensión del período de inicio de obra de los permisos de edificación inducirá un mayor uso de anteproyectos y permisos de edificación como mecanismo de "reserva de norma" por parte de los desarrolladores, en escenarios de expectativa de cambios de reducción de la constructibilidad efectiva en IPT, lo que contraviene la efectividad de estos en su propósito legal de regular el desarrollo físico de los centros poblados. En virtud de todo lo anterior, se solicita la anulación de la modificación.

En relación con la propuesta de suspensión del plazo de caducidad durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones necesarias para la ejecución de las obras y otorgadas por otros órganos del Estado, en la práctica, dicha disposición tendría el mismo efecto práctico y económico de extensión

de validez del permiso que la modificación antes señalada. Asimismo, se contraviene jurídicamente la naturaleza de la figura de la caducidad del permiso, que debe entenderse como una sanción urbanística reglada que opera automáticamente, es decir de pleno derecho (Aránguiz Sánchez & Millar Bruna, 2022), que funciona como figura de orden público de juridicidad estricta y que por ende existen límites para alterar sus efectos por vía administrativa (Gómez, 2023), en la lógica de que la caducidad, por regla, no puede

interrumpirse o suspenderse, salvo norma expresa (García de Enterría & Fernández, 2024). De ahí que, dado el efecto que produce dicha modificación, que cambia sustancialmente las condiciones de suspensión de la caducidad, se solicite que dicha modificación, de realizarse, lo que no es aconsejable por las razones expuestas antes, se haga por vía legal y no administrativa.

76. [84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf]

Observación 1: 2. 1.4.17 La propuesta en consulta propone modificar el artículo 1.4.17 de la OGUC para ampliar el plazo de caducidad de los permisos de 3 a 6 años, lo que se estima positivo. Habría sido más racional extenderlo por tamaño de los proyectos, o como sugiere un columnista en Diario El Mercurio, en el sentido de que los permisos no caduquen, y sólo si las normas de los instrumentos de planificación afecten negativamente al predio específico, entonces haya un plazo de caducidad. También es positivo, la segunda parte de la propuesta, en el sentido que se suspenda cuando se tramitan otros permisos, como lo son los ambientales. Por otro lado, insistir en fijar plazo de caducidad, como ha sido tradicional, arrastra un problema de fondo: si una persona logró un permiso y también pagó derechos municipales por ello, obtuvo un derecho para construir que se incorporó a su patrimonio, conforme al derecho de propiedad protegido constitucionalmente. Esa doctrina ha sido recogida por los tribunales de justicia. El punto de fondo radica en que, si reconocemos que se genera un derecho que se incorpora al patrimonio, no es lícito que éste pueda ser afectado y menos aún conculcado, por la vía administrativa, sino que únicamente por ley, de conformidad al artículo 19, número 24 de la Constitución Política, criterio que ha sido confirmado por el Fallo 370 del año 2003 del Tribunal Constitucional. Bajo esa lógica, sería más consecuente regular la no caducidad de los permisos que se han obtenido de buena fe.

77. 132_Karina_Solis_.pdf

Observación 1: 1. Contexto Estratégico El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) ha sometido a consulta pública una reforma a la OGUC (Minuta 44/2026) con el fin de reducir el precio de las viviendas en un 10% a 15% y agilizar la reconstrucción. Sin embargo, la efectividad de estas medidas como el aumento del plazo de caducidad de permisos de 3 a 6 años o la flexibilización en dotación de estacionamientos se verá neutralizada si no se resuelve el cuello de botella técnico y administrativo que hoy representa SERNAGEOMIN en la validación de riesgos.

Observación 2: 2. El Mandato de los Gremios en la Consulta Ciudadana La consulta pública sobre la modificación de la OGUC (Minuta 44/2026) es la instancia técnica y política definitiva para que la Cámara Chilena de la Construcción y los gremios regionales denuncien el "bloqueo administrativo" de SERNAGEOMIN. Es imperativo que la respuesta gremial no solo aborde parámetros técnicos de diseño, sino que exija una solución real a la permisología de riesgos que hoy tiene a Chile con proyectos habitacionales y de infraestructura social paralizados.

Observación 3: • Incerteza en Plazos: Los anteproyectos tienen vigencias de 6 meses a 1 año, pero los informes de SERNAGEOMIN pueden tardar más de un año, lo que extingue legalmente los proyectos antes de obtener su permiso.

Observación 4: • Suspensión de Plazos: La Minuta contempla suspender la caducidad de permisos mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos del Estado. Es imperativo que esta norma mencione explícitamente los Estudios Fundados de Riesgo de SERNAGEOMIN para evitar la muerte administrativa de las inversiones.

Observación 5: 4. Riesgos de Omisión Si la reforma a la OGUC no integra una solución al "silencio administrativo" y a la falta de escalas técnicas adecuadas de SERNAGEOMIN, se mantendrá la paradoja estructural de Chile: una crisis habitacional profunda conviviendo con proyectos paralizados por criterios técnicos inconsistentes.

Observación 6: 3. Responsabilidad Administrativa: Que el silencio o demora de órganos como SERNAGEOMIN no extinga los derechos de los anteproyectos habitacionales.

Observación 7: 5. Sincronizar los plazos de SERNAGEOMIN con los tiempos de vigencia de los anteproyectos municipales.

78. 381_Claudio_Orrego_GobernadorRM_.pdf

Observación 1: • Vigencia de permisos (Arts. 1.4.17 y 5.1.18). La regla de que los proyectos acogidos a la OGUC actualizada no están obligados a acogerse a un IPT modificado genera una asimetría que degrada la capacidad del PRC y del PRMS de ser actualizados como herramientas de política urbana. Solicitamos revisar este tratamiento.

79. [516_Simon_Salvachua_.pdf]

Observación 1: 2) Artículo 1.4.17. El permiso caducará automáticamente a los tres años de concedido si no se hubieren iniciado las obras correspondientes o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso. El plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras. Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto.

Observación 2: _(Nota: Se rechaza duplicar el plazo base a seis años, pero aprueba incluir la suspensión del plazo durante las tramitaciones sectoriales). _

80. [524_Rafael_García_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

81. [533_Miroslava_Petrova_.pdf]

Observación 1: 3. 2 Art.1.4.17. Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de financiamiento distintas.

82. 581_Catalina_de la Cerda_.pdf

Observación 1: Modificación artículo 4.1.17. OGUC. Se concuerda con que la caducidad del permiso se extienda a seis años de concedido si no se hubieren iniciado las obras correspondientes o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso. Se concuerda también con la modificación que señala que el plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras. Asimismo, se propone ajustar la redacción en la modificación del artículo 4.1.17. ya citado, diferenciando claramente entre la tramitación de un permiso y el inicio de obras, entendiendo que son situaciones distintas.

Observación 2: Por otra parte, se propone también modificar el artículo 1.4.9. OGUC incorporando que la suspensión de plazos debiese aplicarse también durante el proceso de tramitación de un permiso en una dirección de obras, específicamente en el plazo de subsanación de observaciones cuando se dependa del pronunciamiento de otros servicios o de otros organismos del Estado.

83. [606_Miroslava_Petrova_.pdf]

Observación 1: 3. 2 Art.1.4.17. Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de financiamiento distintas.

84. [632_Rodrigo_Rojas_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

85. [654_Maria_Rojas_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

86. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 1: Artículo 1.4.17. Aumento en plazo de caducidad para permisos de edificación

Artículo 2.1.22. Cambio de coeficiente de conversión de 4 a 2 para el cálculo de densidad bruta

Se rechaza modificación: Ante la ampliación del plazo de caducidad de 3 a 6 años, se observa que resulta excesivo el aumento al doble, desde el punto de vista de la gestión urbana y planificación territorial. Esto porque la cantidad de años existentes regula y acelera el proceso de construcción, agiliza la valoración de los suelos y permite la materialización de los proyectos que tienen permiso aprobado de manera más rápida. Además, se evitan los procesos especulativos en el suelo urbano, ya que la velocidad de la construcción es más próxima. Esta modificación podría perjudicar enormemente a los procesos de planificación territorial, ya que los resultados serían aún más discordantes a la realidad y con los cambios del territorio, se perdería coherencia entre la normativa vigente y la evolución real del territorio, por otro considerando el plazo de actualización de los IPT de 10 años según el Art. 2.1.4 bis de la OGUC resulta incoherente la modificación propuesta, generando una distorsión entre lo proyectado y lo efectivamente construido, debilitando la capacidad de los instrumentos de planificación para responder a las dinámicas urbanas cambiantes. Se recomienda mantener el plazo vigente, o establecer mecanismos diferenciados según tipo de proyecto y escala. La extensión del plazo puede generar una congelación normativa de facto, permitiendo la materialización futura de proyectos bajo condiciones urbanas ya superadas. Sumado a que este tipo de modificaciones, se salta los procesos de participación ciudadana y otros procesos que establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud

87. 671_Lorena_Curilem_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 2: calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

88. 673_Felipe_Muñoz_Alcalde_ECentral_.pdf

Observación 1: c. Opcionalidad Normativa y Aumento de Superficie (Art. 5.1.18.) La facultad de aumentar el porcentaje de modificación de superficie (de 5% a 25%) y, crucialmente, la opcionalidad de un propietario para acogerse selectivamente solo a las nuevas normas de la OGUC (que incentivan la alta densidad) sin respetar las normas vigentes del PRC, crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA. Al combinarse esta opcionalidad con la extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la alteración del coeficiente de densidad (Art. 2.1.22.), se permitirá a proyectos con permisos antiguos vigentes modificar su diseño para cuadruplicar las unidades habitacionales. Esto anula los esfuerzos de planificación local y condena a la comuna a un deterioro irreversible de su entorno urbano y social y a un COLAPSO DE SUS SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA CRÍTICA.

Observación 2: Una obra paralizada por un período prolongado (hasta 6 años) genera importantes externalidades negativas para el entorno urbano:

Genera sitios eriazos temporales o construcciones a medio terminar que degradan el paisaje urbano y pueden convertirse en focos de inseguridad o insalubridad, ejemplo de ello tenemos varios en Estación Central.

Las faenas detenidas pueden seguir ocupando espacio público (cierres perimetrales, acopios, etc.) por un tiempo excesivamente largo, afectando el tránsito peatonal y vehicular.

Una obra detenida puede alterar la planificación urbana del sector, postergando mejoras o inversiones complementarias tanto públicas como privadas que dependen de la finalización de ese proyecto.

Un plazo de 6 años podría incentivar la obtención de permisos no con la intención inmediata de construir, sino como una forma de "reservar" el potencial edificatorio de un terreno, elevando su valor y posponiendo su desarrollo efectivo, lo que va en contra de la necesidad de densificación y desarrollo activo de la ciudad.

89. 677_Alejandra_Oehninger_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

90. 680_Gonzalo_Garcia_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

91. 725_Almendra_Aguilera_.pdf

Observación 1: • Al artículo 1.4.17.: Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además, no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de nanciamiento distintas.

92. 727_Barbara_Oliveros_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y

mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

93. 734_Patricio_Sepulveda_.pdf

Observación 1: Extensión de Caducidad de Permisos (Art. 1.4.17): Rechazamos ampliar el plazo de 3 a 6 años. Esto fomenta la especulación del suelo y condena a los barrios a convivir con sitios eriazos o construcciones paralizadas que se transforman en focos de insalubridad e inseguridad.

Observación 2: Mantenimiento del plazo de 3 años para la caducidad de permisos de edificación.

94. 737_María_Leiva_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

95. 746_Octavio_Venegas_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

96. 779_Mariana_Castro_.pdf

Observación 1: <page_3>

calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa

térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la [Política Energética](#) 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

</page_3>

Observación 2: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad [tiene](#) como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas [normativas](#) OGUC, por ejemplo, la nueva [normativa](#) térmica, la [calificación energética](#) de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva [normativa](#) térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 [permitirá](#): Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las [edificaciones](#); Evitar patologías [constructivas](#) por condensación; Reducir el consumo de leña [utilizada](#) para

97. [813_Paz_Undurraga_.pdf]

Observación 1: - - Art 1.4.17

Aumento de caducidad del permiso de edificación de 3 a 6 años

OBSERVACIÓN: Duplicar la caducidad de permisos nos parece inadecuado, toda vez que muchos PRC están en proceso de actualización y esta modificación congela las posibilidades de rectificar la planificación comunal en mediano plazo.

98. [814_Karina_van Oosterwyk_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad [tiene](#) como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas [normativas](#) OGUC, por ejemplo, la nueva [normativa](#) térmica, la [calificación energética](#) de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva [normativa](#) térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 [permitirá](#): Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las [edificaciones](#); Evitar patologías [constructivas](#) por condensación; Reducir el consumo de leña [utilizada](#) para

Observación 2: calefacción; Disminuir las emisiones de material [particulado](#) al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de [edificación](#) y cuántas viviendas [respectivamente](#), se eximirán de cumplir la nueva [normativa](#) térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada [comparativa](#) antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva [normativa](#) térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la [Política Energética](#) 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

99. [830_Claudia_Tascon_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad [tiene](#) como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas [normativas](#) OGUC, por ejemplo, la nueva [normativa](#) térmica, la [calificación energética](#) de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva [normativa](#) térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 [permitirá](#): Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las [edificaciones](#); Evitar patologías [constructivas](#) por condensación; Reducir el consumo de leña [utilizada](#) para

Observación 2: calefacción; Disminuir las emisiones de material [particulado](#) al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de [edificación](#) y cuántas viviendas [respectivamente](#), se eximirán de cumplir la nueva [normativa](#) térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada [comparativa](#) antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva [normativa](#) térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la [Política Energética](#) 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

100. [849_Angela_Salinas_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad [tiene](#) como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas [normativas](#) OGUC, por ejemplo, la nueva [normativa](#) térmica, la [calificación energética](#) de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva [normativa](#) térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 [permitirá](#): Alcanzar temperaturas de confort y

mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 2: calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

101. 855_Giorelis_Nino_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

102. 869_Rosario_Jara_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

103. 873_David_Benavente_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono

neutralidad, en la [Política Energética 2050](#), la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

104. 877_Rafael_Gana_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la [Política Energética 2050](#), la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

105. [878_Patricia_Calisto_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la [Política Energética 2050](#), la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

106. [880_Norma_Rabi_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la [Política Energética 2050](#), la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio [Climático](#) y en otros planes regionales y comunales similares?

107. [888_Sofia_Atala_.pdf]

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas

OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

108. 929_Pamela_Meneses_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para

Observación 2: calefacción; Disminuir las emisiones de material particulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU). Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

109. 951_Sergio_Guzman_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

110. 953_Tamara_Duran_.pdf

Observación 1: 4. Caducidad de permisos La prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad tiene como consecuencia que se atrase la implementación de las nuevas normativas OGUC, por ejemplo, la nueva normativa térmica, la calificación energética de viviendas, las nuevas normas de construcción en madera, etc.. La nueva normativa térmica que rige desde el 28 de noviembre de 2025 permitirá: Alcanzar temperaturas de confort y mejorar la calidad del aire del ambiente interior en las edificaciones; Evitar patologías constructivas por condensación; Reducir el consumo de leña utilizada para calefacción; Disminuir las emisiones de material par ticulado al ambiente; Y contribuir al ahorro en calefacción, entre otros. (Fuente: MINVU).

Observación 2: Solicitudes 4.1 ¿Cuántos proyectos de edificación y cuántas viviendas respectivamente, se eximirán de cumplir la nueva normativa térmica con la prolongación del aumento de los permisos de construcción de 3 a 6 años y la suspensión del conteo de plazo de caducidad? Se solicita que se informe una tabla detallada comparativa antes/después de cambio OGUC y desglosada

por variables espaciales (zonas térmicas, regiones y ciudades) y por años. 4.2 ¿Qué consecuencias tendrá el atraso en cumplir la nueva normativa térmica en el cumplimiento de los compromisos internacionales del estado de Chile en materia de carbono neutralidad, en la Política Energética 2050, la Contribución Nacional Determinada (NDC) y el Plan de Adaptación de Ciudades al Cambio Climático y en otros planes regionales y comunales similares?

111. 955_Carolina_Peñaloza_.pdf

Observación 1: ### 2. ART. 1.4.17, SOBRE EL AUMENTO DEL PLAZO DE CADUCIDAD DEL PERMISO DE EDIFICACIÓN

La propuesta de extender de 3 a 6 años el plazo de caducidad del permiso de edificación, agregando además la suspensión del cómputo mientras se tramitan autorizaciones sectoriales, resulta inadecuada como regla general. Un aumento de esta magnitud debilita la eficacia temporal de la planificación urbana de nivel comunal, especialmente en comunas cuyos instrumentos se encuentran en proceso de actualización o revisión. En la práctica, la prolongación de la vigencia del permiso permite mantener proyectos amparados en reglas anteriores durante un plazo excesivo, aun cuando el territorio haya identificado nuevas necesidades urbanísticas, ambientales, patrimoniales o de riesgo. El documento comparado confirma esta ampliación y la minuta la presenta como una medida general destinada a dar mayor holgura al desarrollo de proyectos.

En consecuencia, el problema no radica solamente en la duración del permiso, sino en el efecto acumulado que produce sobre la capacidad de los PRC para reconducir procesos urbanos en plazos razonables. En definitiva, ampliar la caducidad de los permisos reduce la posibilidad de que los procesos de actualización comunal tengan efectos oportunos sobre el territorio que planifican y lo que realmente se debilita es la eficacia correctiva de la planificación local en el tiempo.

Observación: No se debe modificar el artículo 1.4.17 en los términos propuestos. En subsidio, cualquier ajuste a la caducidad del permiso debiera establecerse sólo para supuestos calificados y debidamente fundados, y no como regla general aplicable a todo tipo de proyectos.

112. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: Artículo 1.4.17

“El permiso caducará automáticamente a los seis años de concedido” “El plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras.” _

“El permiso caducará automáticamente a los tres años de concedido”

El plazo de caducidad se extiende de tres a seis años y se incorpora una suspensión durante la tramitación de permisos o autorizaciones de otros órganos del Estado necesarios para ejecutar las obras.

SIN OBSERVACIONES

113. 205_Vanesa_Hermosilla_.pdf

Observación 1: 6. 1.4.17. (Certificación de Riesgos Naturales)

Abdicación de la Potestad Pública: Al hacer vinculantes los estudios de riesgo elaborados por profesionales privados, limitando la revisión de la Dirección de Obras Municipales (DOM), el Estado abdica de su deber de protección de la población ante desastres. La seguridad pública es un derecho humano inalienable y no puede quedar sujeta exclusivamente a la responsabilidad civil de un proyectista privado sin una contraparte estatal fiscalizadora robusta.

114. [220_Agustin_Perez_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.4.17. El permiso caducará automáticamente a los tres años de concedido si no se hubieren iniciado las obras correspondientes o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso. Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto. 2) Artículo 1.4.17. El permiso caducará automáticamente a los _seis_ años de concedido si no se hubieren iniciado las obras correspondientes o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso. Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto.

Observación 2: _ El plazo de caducidad se suspenderá durante todo el empo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras. _

115. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: _“Caducidad de permisos. _

- _ Se propone extender la duración de permisos de construcción de los actuales 3 años, a 6 años. Además, se incorpora la suspensión del conteo de plazo de caducidad mientras se esté a la espera de autorizaciones otorgadas por otros órganos del Estado.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

Una obra paralizada por un período prolongado (hasta 6 años) genera importantes externalidades negativas para el entorno urbano:

Genera sitios eriazos temporales o construcciones a medio terminar que degradan el paisaje urbano y pueden convertirse en focos de inseguridad o insalubridad.

Las faenas detenidas pueden seguir ocupando espacio público (cierres perimetrales, acopios, etc.) por un tiempo excesivamente largo, afectando el tránsito peatonal y vehicular.

Una obra detenida puede alterar la planificación urbana del sector, postergando mejoras o inversiones complementarias que dependen de la finalización de ese proyecto.

Un plazo de 6 años podría incentivar la obtención de permisos no con la intención inmediata de construir, sino como una forma de "reservar" el potencial edificatorio de un terreno, elevando su valor y posponiendo su desarrollo efectivo, lo que va en contra de la necesidad de densificación y desarrollo activo de la ciudad.

Observación 2: Esta medida tiene una implicancia crítica: los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se pretende extender a 6 años) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud del permiso. Esto se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado entre la obtención del Permiso y la Recepción de la obra.

Observación 3: OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 1.4.17.:

Una obra paralizada por un período prolongado (hasta 6 años) genera importantes externalidades negativas para el entorno urbano:

Genera sitios eriazos temporales o construcciones a medio terminar que degradan el paisaje urbano y pueden convertirse en focos de inseguridad o insalubridad.

Las faenas detenidas pueden seguir ocupando espacio público (cierres perimetrales, acopios, etc.) por un tiempo excesivamente largo, afectando el tránsito peatonal y vehicular.

Observación 4: - Los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se ha extendido a 6 años por otra modificación propuesta) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC (tales como la alteración del coeficiente de densidad de 4 a 1, o el aumento de constructibilidad y altura por la figura de "Conjunto Armónico") sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud inicial del permiso. Esta posibilidad se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado con posterioridad a la obtención del Permiso y antes de la Recepción de la obra.

En el contexto de Estación Central, este escenario legal podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales (al aplicar el coeficiente de 1 habitante por vivienda económica en zonas cercanas a transporte público). Este escenario, si se materializa, agudizaría de forma crítica la actual crisis urbana de la comuna, que ya presenta un déficit severo de infraestructura y equipamiento (salud, seguridad, áreas verdes, educación).

CONCLUSIÓN

La Municipalidad de Estación Central manifiesta un RECHAZO CATEGÓRICO a la modificación propuesta para el Artículo 5.1.18. de la OGUC.

Esta medida es sumamente peligrosa, ya que al combinarse con la propuesta de extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la introducción de los nuevos coeficientes de densidad propuestos (Art. 2.1.22.), crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA.

116. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: _“Caducidad de permisos. _

- _ Se propone extender la duración de permisos de construcción de los actuales 3 años, a 6 años. Además, se incorpora la suspensión del conteo de plazo de caducidad mientras se esté a la espera de autorizaciones otorgadas por otros órganos del Estado.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

Una obra paralizada por un período prolongado (hasta 6 años) genera importantes externalidades negativas para el entorno urbano:

Genera sitios eriazos temporales o construcciones a medio terminar que degradan el paisaje urbano y pueden convertirse en focos de inseguridad o insalubridad.

Las faenas detenidas pueden seguir ocupando espacio público (cierres perimetrales, acopios, etc.) por un tiempo excesivamente largo, afectando el tránsito peatonal y vehicular.

Una obra detenida puede alterar la planificación urbana del sector, postergando mejoras o inversiones complementarias que dependen de la finalización de ese proyecto.

Un plazo de 6 años podría incentivar la obtención de permisos no con la intención inmediata de construir, sino como una forma de "reservar" el potencial edificatorio de un terreno, elevando su valor y posponiendo su desarrollo efectivo, lo que va en contra de la necesidad de densificación y desarrollo activo de la ciudad.

Observación 2: Esta medida tiene una implicancia crítica: los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se pretende extender a 6 años) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud del permiso. Esto se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado entre la obtención del Permiso y la Recepción de la obra.

Observación 3: OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 1.4.17.:

Una obra paralizada por un período prolongado (hasta 6 años) genera importantes externalidades negativas para el entorno urbano:

Observación 4: - Los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se ha extendido a 6 años por otra modificación propuesta) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC (tales como la alteración del coeficiente de densidad de 4 a 1, o el aumento de constructibilidad y altura por la figura de "Conjunto Armónico") sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud inicial del permiso. Esta posibilidad se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado con posterioridad a la obtención del Permiso y antes de la Recepción de la obra.

En el contexto de Estación Central, este escenario legal podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales (al aplicar el coeficiente de 1 habitante por vivienda económica en zonas cercanas a transporte público). Este escenario, si se materializa, agudizaría de forma crítica la actual crisis urbana de la comuna, que ya presenta un déficit severo de infraestructura y equipamiento (salud, seguridad, áreas verdes, educación).

CONCLUSIÓN

La Municipalidad de Estación Central manifiesta un RECHAZO CATEGÓRICO a la modificación propuesta para el Artículo 5.1.18. de la OGUC.

Esta medida es sumamente peligrosa, ya que al combinarse con la propuesta de extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la introducción de los nuevos coeficientes de densidad propuestos (Art. 2.1.22.), crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA.

117. 523_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: Proyectos podrán extender su vigencia al doble (de 3 a 6 años). Esto impacta por ejemplo en sitios eriazos con proyecto aprobado que estarán mayor tiempo en estado de abandono, provocando inseguridad y deterioro urbano.

Observación 2: Impacta además en ampliar el período de posibles cambios que se puedan generar en las condiciones urbanas y del entorno inmediato de cuándo se aprobó el proyecto a cuando se ejecute (6 años después). Para estudios en dónde se considera la situación base, como los IMIV, la extensión de plazo puede cambiar considerablemente una condición base y quedar desactualizados u obsoletos en sus mitigaciones.

118. 660_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: Una obra paralizada por un período prolongado (hasta 6 años) genera importantes externalidades negativas para el entorno urbano:

Genera sitios eriazos temporales o construcciones a medio terminar que degradan el paisaje urbano y pueden convertirse en focos de inseguridad o insalubridad, ejemplo de ello tenemos varios en Estación Central.

Las faenas detenidas pueden seguir ocupando espacio público (cierres perimetrales, acopios, etc.) por un tiempo excesivamente largo, afectando el tránsito peatonal y vehicular.

Una obra detenida puede alterar la planificación urbana del sector, postergando mejoras o inversiones complementarias tanto públicas como privadas que dependen de la finalización de ese proyecto.

Un plazo de 6 años podría incentivar la obtención de permisos no con la intención inmediata de construir, sino como una forma de "reservar" el potencial edificatorio de un terreno, elevando su valor y posponiendo su desarrollo efectivo, lo que va en contra de la necesidad de densificación y desarrollo activo de la ciudad.

Observación 2: Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Con esto, permisos que se mantengan vigentes, con el aumento del plazo a 6 años para su caducidad, podrán acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC, manteniendo las normas del PRC existentes al momento del otorgamiento del permiso, a pesar de que el PRC haya cambiado en el transcurso de tiempo entre Permiso y Recepción.

En el caso de la comuna de Estación Central, esta modificación a la OGUC podría traer conflictos urbanos irreparables.

La propuesta de modificación al Artículo 5.1.18. de la OGUC introduce dos cambios fundamentales:

- 1. Aumento del porcentaje de Modificación: Se incrementa de 5% a 25% el porcentaje máximo de aumento de la superficie edificada que puede solicitar un propietario de un permiso vigente sin necesidad de acogerse a la nueva normativa del Instrumento de Planificación Territorial (IPT).
- 2. Opcionalidad de Acogimiento Normativo: Se permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime conveniente para la modificación del permiso.

Esta modificación tiene una implicancia crítica para la comuna de Estación Central:

Los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se ha extendido a 6 años por otra modificación propuesta) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC (tales como la alteración del coeficiente de densidad de 4 a 1, o el aumento de constructibilidad y altura por la figura de "Conjunto Armónico") sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud inicial del permiso. Esta posibilidad se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado con posterioridad a la obtención del Permiso y antes de la Recepción de la obra.

En el contexto de Estación Central, este escenario legal podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales (al aplicar el coeficiente de 1 habitante por vivienda económica en zonas cercanas a transporte público). Este escenario, si se materializa, agudizaría de forma crítica la actual crisis urbana de la comuna, que ya presenta un déficit severo de infraestructura y equipamiento (salud, seguridad, áreas verdes, educación).

119. 719_Erick_Solo_.pdf

Observación 1: Vigencia de Permisos: Extender la vigencia de los permisos a seis años podría incentivar la retención de terrenos eriazos, aumentando la especulación inmobiliaria y afectando negativamente el entorno urbano. Además, la normativa omite mecanismos específicos que faciliten el acceso a la vivienda mediante modelos de autogestión o cooperativas, los cuales requieren condiciones de financiamiento diferenciadas.

120. 290_Rodolfo_Jimenez_.pdf

Observación 1: 2. Artículo 1.4.17: ampliación de caducidad de permisos de 3 a 6 años y suspensión del plazo mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos

Extender la vigencia de permisos equivale a congelar derechos urbanísticos por más tiempo, en un contexto donde los instrumentos territoriales pueden estar en revisión o actualización. RIESGOS • Especulación con permisos: acumular derechos y esperar mejores condiciones de mercado. • Desfase entre proyecto aprobado y realidad territorial posterior. • Debilitamiento de los efectos prácticos de nuevos PRC o modificaciones seccionales. • Mayor dificultad municipal para reordenar zonas críticas. CRÍTICA EXTERNA PERTINENTE

Observación 2: En la discusión pública se ha advertido que varias comunas están actualizando sus PRC; La Cisterna, por ejemplo, señaló que esta agenda de flexibilización puede afectar procesos locales de planificación ya en curso.

JUICIO TÉCNICO Este artículo favorece la retención especulativa de derechos de edificación y reduce la capacidad adaptativa de la planificación.

121. 490_Paulina_Valdivia_.pdf

Observación 1: 2. 1.4.17: Extensión de vigencia de 3 a 6 años + suspensión por trámites sectoriales

Genera desfase entre planificación y ejecución; incentiva retención de suelo. Riesgo en Áreas no consolidadas. Impacta negativamente a ~3.500 familias en comités de vivienda=.

122. 864_Vicente_Burgos_.pdf

Observación 1: Art. 1.4.17

Materia: Caducidad de permisos de edificación (3 → 6 años, más suspensión indefinida).

Observación 2: La extensión del plazo de caducidad puede incentivar la acumulación de permisos como mecanismo de especulación sobre el suelo, sin obligación efectiva de construir. La ausencia de tope temporal para la suspensión del plazo durante trámites ante otros organismos puede derivar en permisos con vigencia indefinida en la práctica, congelando suelo normado que debería estar disponible para el desarrollo urbano efectivo.

Observación: Se recomienda mantener el plazo en 3 años o, alternativamente, fijar un tope temporal máximo a la suspensión por trámites de terceros organismos.

123. 924_Maria_Larenas_.pdf

Observación 1: Modificación de proyectos con permiso vigente (desde 5% a 25%) y extensión de caducidad (desde 3 a 6 años)

La propuesta introduce dos modificaciones al régimen de permisos de edificación que, consideradas conjuntamente, producen un efecto de regularización encubierta de proyectos detenidos por razones de mercado y no por razones regulatorias.

La elevación del umbral de modificación sin nuevo trámite formal del 5% al 25% es un contra sentido a la naturaleza del concepto de "modificación menor". En términos prácticos, un 25% de la superficie construida de un proyecto puede equivaler a decenas de unidades adicionales o a una reconfiguración sustantiva del programa, las cargas de movilidad y el impacto sobre el entorno. Que ese cambio no requiera actualización del permiso ni nueva evaluación reduce el control anterior de la autoridad local, disminuye la trazabilidad de modificaciones relevantes y puede operar en combinación con el nuevo régimen del inciso segundo del mismo artículo: un proyecto puede acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC modificada sin estar obligado a acogerse a las nuevas disposiciones del IPT vigente, ni viceversa. Esta asimetría, si bien puede tener justificación en contextos de certeza jurídica para proyectos en etapa avanzada, habilita una selección estratégica de normas, tomando los beneficios de la OGUC nueva y los del IPT antiguo según conveniencia, que no puede considerarse un efecto neutro ni parte del objetivo del sistema.

Este mecanismo transforma el permiso de edificación desde un acto administrativo de condiciones cerradas en un instrumento dinámico susceptible de optimización normativa ex post, lo que altera su naturaleza jurídica y debilita su función de control.

La extensión de la caducidad de permisos de tres a seis años presenta una justificación técnica plausible en contextos de catástrofe, pero en el contexto actual genera un riesgo de retención especulativa de derechos edificatorios. Con más de 500 permisos aprobados en la Región Metropolitana, equivalentes a más de 116.000 departamentos que no

han iniciado obras por razones de demanda, duplicar la vigencia sin condicionarlo a inicio efectivo de obras premia la inacción y desacopla el permiso de la realidad urbana vigente al momento de construcción: mercado, infraestructura disponible y normativa. Esto afecta también los ingresos municipales asociados a los derechos de tramitación y dificulta la planificación territorial de mediano plazo.

Se propone mantener el umbral de modificación sin nuevo trámite en el 5% original, o establecer un umbral diferenciado según etapa de la obra, condicionando a su vez, que la extensión de caducidad se considere sólo contra el registro efectivo de inicio de obras dentro de los tres años originales.

124. 795_Catalina_San Martín_.pdf

Observación 1: FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)OBSERVACIONES AL TEXTO FINAL PROPUESTO N° ARTÍCULO Observación 1. 1.4.17. Debe quedar establecido en el permiso que se otorgue, los otros permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado para la ejecución de las obras.

Observación 2: 3. 1.4.17 Y 5.1.18. Ambos artículos deben analizarse en conjunto. Ampliar el plazo de caducidad de los permisos de edificación a seis años es excesivo, puesto que éstos no caducan si han iniciado obras. Ahora, si a esto se le agrega la posibilidad de modificación de proyecto con una alteración de hasta un 25% de la superficie edificada, alimenta la especulación inmobiliaria en zonas atractivas para el emprendimiento inmobiliario, manteniendo congeladas normas durante el periodo de vigencia del permiso, para luego, con acuerdo a las modificaciones posibles de la Ley y su Ordenanza y el propio instrumento de planificación territorial se capturen beneficios adicionales no evaluados en su origen. Esta modificación impacta directamente en el precio del suelo.

Observación 3: En otro orden de ideas, se agrega también en el proyecto la medida administrativa contenida en el artículo 1.4.17. de la OGUC, en relación con extender los plazos de vigencia de los permisos que no hayan iniciado obras de tres a seis años, agregando que el plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones en la DOM, que deban ser otorgadas por algún órgano del Estado. Ello si bien se puede entender como una medida administrativa

tiene impacto en el sistema de aportes al espacio público de los proyectos considerando que este se produce con motivo de la recepción final de los mismos.

Observación 4: 2.6.5. 2.6.6. y 2.6.7. En estos tres artículos se propone un aumento del coeficiente de constructibilidad hasta en un 75%; en un caso implica el paso del 30 al 75% y, en los otros casos, el paso del 50 al 75%. Estos efectos de mayor edificabilidad para proyectos de vivienda económica con superficies hasta 90 m² afectan directamente la forma urbana, pues se ha de tener presente que se está disminuyendo la superficie predial a 2.500 m², se está agregando el premio por fusión de predios y, se está modificando la forma de cálculo de la superficie de las edificaciones. Todo lo anterior implica, que esta norma de carácter general, alcanzará -al menos- un 105% de mayor constructibilidad en cada zona a lo cual se ha de sumar el adicional por cálculo de superficie edificada. Estas modificaciones impactarán directamente el precio del suelo, dada la intensidad de ocupación de éste, generando efectos importantes en la especulación inmobiliaria producto del aumento en el plazo de caducidad de los permisos y la opción de hasta un 25% de aumento en la superficie por modificación de proyecto. Estas normas afectan prácticamente la totalidad de la superficie urbana de la comuna de Las Condes, como se puede observar en el plano siguiente:

125. 796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf

Observación 1: Artículo 1.4.17. El permiso caducará automáticamente a los tres años de concedido si no se hubieren iniciado las obras correspondientes o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso. Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto.

Artículo 1.4.17.

El permiso caducará automáticamente a los seis años de concedido si no se hubieren iniciado las obras correspondientes o si éstas hubieren permanecido paralizadas durante el mismo lapso.

Una obra se entenderá iniciada una vez realizados los trazados y comenzadas las excavaciones contempladas en los planos del proyecto.

El plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado, necesarias para la ejecución de las obras.

De acuerdo con el aumento de plazo. Sin embargo, consideramos que falta incluir la situación de los proyectos que se materializan por partes o etapas lo que ha generado numerosos problemas, complementado con definir cuando ocurre el reinicio de obras y así contabilizar nuevamente el plazo.

Para ello sería necesario incorporar un texto sobre cómo se produce y se acredita el reinicio de una obra.

126. 856_Victoria_Pino_.pdf

Observación 1: Aumenta plazo de caducidad de permisos de edificación, pasando de 3 a 6 años, así como el período de paralización por trámites.

Los proyectos podrán extender su vigencia al doble (de 3 a 6 años). Esto impacta, por ejemplo, en sitios eriazos con proyecto aprobado, que estarán mayor tiempo en estado de abandono, provocando inseguridad y deterioro urbano.

Asimismo, impacta en la ampliación del período durante el cual pueden generarse cambios en las condiciones urbanas y del entorno inmediato, entre el momento en que se aprobó el proyecto y cuando se ejecute (hasta 6 años después).

Para estudios en los que se considera la situación base, como los IMIV, la extensión del plazo puede modificar considerablemente dicha condición, quedando desactualizados u obsoletos en sus medidas de mitigación.

127. 521_CCHC_.pdf

Se considera que la propuesta es positiva, ya que otorgará mayor certeza para el desarrollo de proyectos, especialmente en aquellos casos en que el inicio o ejecución de las obras se ha visto afectado por el contexto macroeconómico, los largos plazos de tramitación de solicitudes previas necesarias —especialmente en casos como la tramitación de autorizaciones otorgadas por el Consejo de Monumentos Nacionales o autorizaciones ambientales— y otros impedimentos que han dificultado el inicio de obras. Asimismo, se trata de un plazo coherente con la vigencia de otras autorizaciones sectoriales asociadas a la ejecución de los proyectos, como las RCA y los IMIV.

Esta medida permitirá facilitar el inicio de obras de proyectos que se encuentran aprobados y no han podido ejecutarse, viabilizando su materialización y evitando someterlos a tramitaciones adicionales que posterguen o dificulten la concreción de la inversión, evitando costos y dilaciones innecesarias.

Sin perjuicio de lo indicado, se propone precisar el inciso tercero en el siguiente sentido:

i) Precisar que se trata de autorizaciones otorgadas por otros “Órganos de la Administración del Estado”, a fin de que se pueda entender por tales aquellos organismos señalados en el artículo 1°, inciso segundo, de la Ley N° 18.575, sobre Bases Generales de la Administración del Estado.

ii) Señalar que el plazo se suspenderá durante todo el lapso que medie entre el ingreso ante un Órgano de la Administración del Estado de una solicitud de autorización sectorial necesaria para el inicio o continuación de las obras, y la fecha de su resolución por parte de la autoridad respectiva, mediante un acto administrativo terminal.

Asimismo, se propone incorporar un nuevo inciso, en virtud del cual se suspenda el cómputo del plazo en aquellos casos en que exista una orden impartida por una autoridad administrativa o judicial que impida iniciar o continuar las obras, por todo el lapso que dure el impedimento. Esta medida es coherente con la lógica de la caducidad del permiso como sanción a la inactividad del titular, evitando que los permisos queden sin efecto cuando este se encuentra imposibilitado de ejecutar la obra por hechos ajenos a su voluntad. Asimismo, la medida desincentivaría la judicialización de los proyectos con el solo objeto de provocar que, producto de las demoras asociadas a la resolución del conflicto, caduquen los permisos otorgados.

Por último, para mayor certeza jurídica, se propone incluir un artículo transitorio que especifique la fecha de entrada en vigor de la modificación respecto de los permisos ya otorgados. En este sentido, se propone que los permisos ya otorgados a la fecha de publicación de la propuesta queden automáticamente beneficiados por esta modificación, extendiendo su vigencia por el lapso que les reste —a la fecha de publicación de la norma— para completar los seis años de vigencia. Dicha redacción debe compatibilizarse con el artículo transitorio incluido en la OGUC, en virtud del Decreto Supremo N° 33, de 2024, del MINVU, y modificado recientemente por el Decreto Supremo N° 2, de 2026, del mismo órgano.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado para el artículo 1.4.17. de la OGUC:

1. [37][Jessica Soto]

Observación 1: Lo único que me parece rescatable es la modificación del art. 1.4.17 oguc. Espero que no se apruebe.

2. [42][Patricio Contreras Rojas]

Observación 1: Observación N°3 (art 1.4.17). Se sugiere precisar expresamente que el nuevo plazo de caducidad propuesto regirá, desde la entrada en vigencia de la presente modificación, respecto de todos los permisos vigentes, tanto en aquellos casos en que las obras no se hubieren iniciado, como en aquellos en que, habiéndose iniciado, se encuentren paralizadas.

Observación 2: Dicha precisión resulta necesaria para evitar dudas interpretativas y asegurar una aplicación uniforme de la norma en ambas hipótesis reguladas por el artículo 1.4.17.

3. [57][Daniel Mardones Bobadilla]

Observación 1: 2. El aumento de plazo para la caducidad de los permisos de edificación aumentará la especulación de por lo terrenos. Por lo anterior, considero una pésima medida.

4. [228][Ana María Leite Pérez]

Observación 1: 2. 1.4.17. La verdad es que no se ve ningún argumento razonable para este aumento, al doble, del plazo de la caducidad de los permisos: El Minvu no lo justifica, nuevamente, para bajar el precio de la vivienda, pero todos sabemos que eso no es así, y lo único que se busca es beneficiar a las inmobiliarias. ¿por qué no mejor se dice que los permisos duran lo que dura un plan regulador, tal como lo dijo Patricio Herman en el diario?

5. [423][Francisco Javier Martínez Urra]

Observación 1: Artículo 1.4.17 La extensión de los permisos no es coherente con el objetivo de tener una normativa urbanística dinámica frente a cambios y desastres naturales, al contrario, es deber de los privados adecuarse y actualizarse a las diferentes normativas que se van introduciendo con el fin de mejorar la resiliencia y los estándares de vida de la población y ciudad.

Observación 2: Tampoco es coherente suspender la caducidad del plazo, ya que esto puede predisponer a decisiones arbitrarias y con tendencia al abuso del lobby en materia inmobiliaria.

6. [486][Fernando Miramda Monsalve]

Observación 1: 2) Artículo 1.4.17: ampliación de caducidad de permisos de 3 a 6 años y suspensión del plazo mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos

7. [498][Ximena Amanda Astudillo Becerra]

Observación 1: 3. 2 1.4.17.

Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además, no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de financiamiento distintas.

8. [503][Daniel Meza Corvalán]

Observación 1: 3. Sobre modificación al Artículo 1.4.17 – Caducidad de permisos, la minuta explicativa no entrega antecedentes, ni cita estudios, ni profundiza en explicar cómo la ampliación del plazo de caducidad de permisos de edificación generaría un beneficio para el conjunto del sector de la construcción y una reactivación económica que beneficie al país.

9. [506][Daniel Meza Corvalán]

Observación 1: 2. Sobre modificación al Artículo 1.4.17 – Caducidad de permisos, se identifica que debilita la labor pública de planificación de las municipalidades. Considerando la práctica común de “guardar norma” -es decir ingresar anteproyectos o permisos de edificación previo a una modificación del instrumento de planificación- se solicita no modificar el periodo de caducidad actual ya que el periodo de 6 años se aproxima al periodo de seguimiento periódico a los instrumentos de planificación territorial de diez años del Art. 2.1.4 bis.

Observación 2: 5. Se solicita eliminar la modificación al Artículo 1.4.17 – Caducidad de permisos ya que la ampliación del plazo de caducidad a seis años, junto con la suspensión por tramitaciones externas, reduce la presión efectiva para materializar proyectos, pudiendo incentivar la retención especulativa de suelo y permisos.

Observación 3: 9. Respecto al Artículo 1.4.17 – Caducidad de permisos, la modificación en la práctica desregula el sistema y debilita la función ordenadora del permiso de edificación, afectando la dinámica real de oferta. Esto contradice el objetivo de reactivación económica del sector de la construcción, ya que podría ralentizar la ejecución efectiva de proyectos generando un problema económico y de empleabilidad.

Observación 4: 12. Sobre modificación al Artículo 2.1.22 – Densidad y coeficiente de habitantes, se solicita no modificar el periodo de caducidad actual ya que corresponden a las “reglas claras” que cuenta la ciudadanía para saber si se construirán nuevas viviendas en su barrio o de qué manera cambiará su calle, generando mayor incertidumbre a la hora de tomar decisiones individuales o colectivas, lo que podría redundar en las prácticas de consumo y opciones de compra de vivienda usada en barrios existentes generando un deterioro acelerado de estos.

Observación 5: 13. Sobre modificación al Artículo 1.4.17 – Caducidad de permisos, se solicita no modificar el periodo de caducidad actual ya que corresponden a las “reglas claras” que cuenta la ciudadanía para saber si se construirá un nuevo proyecto en su barrio o de qué manera cambiará su calle, generando mayor incertidumbre a la hora de tomar decisiones individuales o colectivas, lo que podría redundar en las prácticas de consumo y opciones de compra de vivienda usada en barrios existentes generando un deterioro acelerado de estos.

Observación 6: 20. Sobre modificación al Artículo 1.4.17 – Caducidad de permisos, la minuta explicativa no entrega antecedentes, ni cita estudios, ni profundiza en explicar cómo la ampliación del plazo de caducidad de permisos de edificación generaría un beneficio para el conjunto del sector de la construcción y una reactivación económica que beneficie al país.

10. [556][Andrea Rubio Varas]

Observación 1: 2) Artículo 1.4.17: ampliación de caducidad de permisos de 3 a 6 años y suspensión del plazo mientras se tramitan autorizaciones de otros órganos

11. [580][Monica Telleria]

Observación 1: 3. 2 1.4.17.

Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de financiamiento distintas.

12. [583][Monica Telleria]

Observación 1: 3. 2 1.4.17.

Especulación Inmobiliaria: Duplicar la vigencia de permisos a 6 años fomenta la especulación con sitios

eriazos que generan altas externalidades negativas en los barrios y "congela" la normativa, impidiendo que los municipios actualicen sus Planes Reguladores según nuevas necesidades. Además no se contemplan condiciones especiales para cooperativas de vivienda o autogestión, que enfrentan barreras de financiamiento distintas.

13. [638][Mariana Rodríguez Cespedes]

Observación 1: creo que es necesario que se considere dentro de la modificación del Art. 1.4.17 la precisión del inicio de obras en los proyectos que se plantean en varias etapas de construcción, ya que el inciso 2° de este artículo obliga a ejecutar la totalidad del trazado, para considerar iniciada una obra, situación que es imposible de cumplir en proyectos que se plantean por etapas y pueden ser impugnados de caducidad

14. [738][Slyn Espinoza]

Observación 1: Caducidad efectiva por no ejecución de obras.

15. [899][Natalia Estefanía Bustos Leiva]

Observación 1: 3. Sobre la Caducidad de Permisos y Certeza Jurídica (Art. 1.4.17):

Observación 2: Observación: La modificación busca extender plazos y flexibilizar las causales de caducidad de los permisos de edificación.

Observación 3: Exigencia: Esto fortalece estrategias de captura de renta y retención de derechos de edificación por parte de inmobiliarias. Los permisos no deben ser "inmortales" ni premiar la especulación con el suelo; deben responder a una planificación dinámica que se ajuste a las necesidades actuales de la ciudad y no a proyectos diseñados bajo criterios obsoletos.

16. [921][FRANCISCA LARENAS]

Observación 1: 4. Art. 5.1.18 – Modificaciones y caducidad

El aumento del umbral de modificación (5% a 25%) permite cambios sustantivos sin nuevo control, desdibujando el concepto de "modificación menor". En conjunto con la posibilidad de acogerse selectivamente a OGUC o IPT, se habilita una optimización normativa estratégica. Esto transforma el permiso en un instrumento dinámico, debilitando su carácter de acto administrativo cerrado. La extensión de caducidad a 6 años incentiva la retención especulativa de derechos edificatorios.

17. [952][Ignacio Hernandez]

Observación 1: 1)Respecto de la propuesta de modificación art. 1.4.17. OGUC., que pretende extender a seis años el tiempo para la caducidad de los permisos, creo que esta medida podría implicar en la práctica:

Observación 2: a) Una reducción a la presión por ejecutar proyectos aprobados, lo que se traduce en una prolongación o congelamiento de los terrenos vacantes o subutilizados por períodos prolongados, generando un fenómeno de obsolescencia urbana, afectando negativamente a la ciudad y sus habitantes.

Observación 3: b) Un incremento la "vida útil" de los permisos bajo condiciones normativas antiguas, lo cual debilitaría la capacidad de los instrumentos de planificación territorial (IPT) para materializar cambios normativos en plazos razonables, ya que proyectos aprobados bajo reglas anteriores podrían ejecutarse hasta 6 años después, tensionando la coherencia del plan regulador vigente y los criterios de planificación acordados por los actores del territorio.

Observación 4: c) Que se fomente conductas especulativas, como la retención de permisos ("land banking" con permiso aprobado), reduciendo la rotación del suelo y afectando la oferta efectiva de viviendas en el corto y mediano plazo.

Observación 5: d) Diferentes afectaciones a la programación de infraestructura vinculada a los proyectos, la cual resulta necesaria la mayoría de las veces para consolidar una malla urbanizada en las ciudades.

Observación 6: e) Una prolongación de sitios eriazos o proyectos inconclusos, lo que podría generar impactos negativos locales, como por ejemplo deterioro del entorno, percepción de inseguridad, ocupaciones informales o microbasurales inclusive.

Observación 7: f) Que eventualmente se terminen ejecutando obras con subestándares técnicos (pero vigentes al momento de otorgarse el permiso), a menos que se establezcan mecanismos de actualización obligatoria para permisos antiguos.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — CONJUNTO ARMÓNICO (ARTÍCULOS 2.6.4. AL 2.6.9. Y 2.6.19. DE LA OGUC)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación de los artículos 2.6.4., 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7., 2.6.8, 2.6.9. y 2.6.19. de la OGUC relativas a Conjunto Armónico. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando los artículos y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia, por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas a los artículos antes mencionados.

El resultado de esa revisión fue:

178 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación de los artículos 2.6.4., 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7., 2.6.8, 2.6.9. y 2.6.19. de la OGUC.

17 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación de los artículos 2.6.4., 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7., 2.6.8, 2.6.9. y 2.6.19. de la OGUC.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre estos artículos: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta modifica el régimen de “Conjunto Armónico” en la OGUC (artículos 2.6.4., al 2.6.9. y 2.6.19.). En términos generales: (i) reduce el umbral para acceder a Conjunto Armónico de 5.000 m² a 2.500 m² en la condición de dimensión; (ii) elimina la exigencia de calzada mínima de 14 m, manteniendo el ancho de vía entre líneas oficiales en 20 m; (iii) eleva los beneficios de constructibilidad hasta 75% y de altura hasta 50% cuando se trata de viviendas económicas (≤90 m²) en predios vinculados a corredores/infraestructura de transporte emplazados hasta 600 metros, entre otros, de un paradero de la red de transporte público; (iv) suprime el artículo 2.6.8., que impide la acumulación con el beneficio del 30% por fusión predial; y (v) deroga el artículo 2.6.19., eliminando la facultad de los PRC para rebajar esos incrementos en un 50%.

2. Principales posiciones y argumentos:

- a) Críticas/contrarias (mayoría): Predomina el rechazo total o parcial por considerar que la reforma “generaliza” una norma excepcional y debilita la planificación comunal. Los argumentos más reiterados son: (i) afectación de la autonomía municipal y de la potestad de los PRC, especialmente por la derogación del artículo 2.6.19.; (ii) riesgos viales y de operación urbana al permitir alta intensidad en calles con calzadas angostas; (iii) incrementos (75%/50%) sin contraprestaciones urbanas ni exigencias de mitigación (infraestructura, áreas verdes, equipamiento), con riesgo de hacinamiento, deterioro de habitabilidad, y conflicto barrial, problemas de asoleamiento y “rupturas” morfológicas; (iv) crítica a definir “vivienda económica” solo por metraje (≤90 m²), por su potencial uso en proyectos de alto valor y sin focalizar en viviendas de interés público; y (v) preocupación por la acumulación de beneficios (fusión + Conjunto Armónico) si se elimina el artículo 2.6.8., con escenarios de aumentos cercanos a 105% en constructibilidad.
- b) Favorables (minoría): Se valora la flexibilización como palanca de reactivación y de aumento de oferta, especialmente en áreas con mejor conectividad, y se reconoce al Conjunto Armónico como instrumento de densificación. El apoyo suele venir acompañado de cautelas: modelar impactos en distintos escenarios urbanos, precisar definiciones (“eje estructurante”, qué infraestructuras cuentan como válidas) y, en algunos casos, mantener requisitos copulativos o introducir focalización hacia vivienda de interés público.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Mantener estándares para preservar el carácter excepcional: restituir 5.000 m² y/o la calzada mínima de 14 m, o exigir vialidad de jerarquía colectora o superior.
- Mantener herramientas anti-acumulación: conservar el 2.6.8. o reemplazarlo por una regla explícita que evite dobles incentivos.
- Mantener/moderar el control local: no derogar el 2.6.19. o incorporar mecanismos equivalentes de modulación por PRC (incluidas áreas patrimoniales, riesgo, transición de escala).
- Acotar y definir criterios de localización: clarificar “eje estructurante”, distinguir entre infraestructura y nivel de servicio, y precisar cómo se mide el recorrido peatonal de 600 m (origen, destino, verificación).
- Condicionar los premios: exigir estudios o umbrales de capacidad vial/sanitaria/equipamiento; introducir gradualidades por distancia y por modo (metro vs buses); y vincular beneficios a vivienda de interés público/integración social o a aportes urbanos verificables.
- Certeza jurídica y régimen transitorio: aclarar aplicabilidad a anteproyectos/permisos vigentes y compatibilidad con usos mixtos.

4. En síntesis:

El proceso muestra consenso en la necesidad de estimular vivienda y densificación en áreas bien servidas, pero un desacuerdo amplio con un aumento “automático” del Conjunto Armónico sin resguardos territoriales. La mayoría solicita mantener controles locales, evitar acumulaciones de incentivos y ligar eventuales mayores premios a definiciones precisas, mitigaciones y objetivos públicos verificables priorizando la planificación territorial.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado de las normas de conjunto armónico de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. 11_Arturo_Rinaldi_.pdf

Observación 1: ART. 2.6.4

La modificación propuesta es:

1.- Condición de dimensión:

"a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que la superficie total no sea inferior a 5.000 m².;"

Sin perjuicio de lo anterior, para zonas declaradas de catástrofes y para proyectos construidos por SERVIU mediante financiamiento 100% Estatal, se permitirá estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m².;

Al Numeral 3, letra a "Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m"

Observación 2: ART. 2.6.5

La modificación del segundo inciso añadido sería así: "TRATÁNDOSE DE PROYECTOS DE INTERÉS PÚBLICO, DE RECONSTRUCCIÓN, O DE PROGRAMAS HABITACIONALES DE CARÁCTER ESTATAL EJECUTADOS POR EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANIZACIÓN, INCLUYENDO AQUELLOS EMPLAZADOS EN ZONAS AFECTADAS POR CATÁSTROFES DECLARADAS OFICIALMENTE, y que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que

2. 13_Noel_Avenidaño_.pdf

Observación 1: 4. 2.6.4

Esto es un regalo directo a la rentabilidad inmobiliaria.

Genera: más unidades por terreno más altura más activos para las empresas

el beneficio deja de ser excepción y se acerca a transformarse en herramienta ordinaria de maximización de cabida.

Observación 2: 5. 2.6.5

Esto es un regalo directo a la rentabilidad inmobiliaria.

Genera: más unidades por terreno más altura más activos para las empresas

el beneficio deja de ser excepción y se acerca a transformarse en herramienta ordinaria de maximización de cabida.

aumentar el stock no asegura que las inmobiliarias bajen los precios ni asegura una mejor accesibilidad a las viviendas

Observación 3: 6. 2.6.6

Esto es un regalo directo a la rentabilidad inmobiliaria.

Genera: más unidades por terreno más altura más activos para las empresas

el beneficio deja de ser excepción y se acerca a transformarse en herramienta ordinaria de maximización de cabida.

aumentar el stock no asegura que las inmobiliarias bajen los precios ni asegura una mejor accesibilidad a las viviendas

Observación 4: 7. 2.6.7

Esto es un regalo directo a la rentabilidad inmobiliaria.

Genera: más unidades por terreno más altura

3. 17_Claudio_Riffo_.pdf

Observación 1: ART. 2.6.7

La modificación del tercer inciso añadido sería así:

"TRATÁNDOSE DE PROYECTOS DE INTERÉS PÚBLICO, DE RECONSTRUCCIÓN, O DE PROGRAMAS HABITACIONALES DE CARÁCTER ESTATAL EJECUTADOS POR EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO O POR LOS SERVICIOS DE VIVIENDA Y URBANIZACIÓN, INCLUYENDO AQUELLOS EMPLAZADOS EN ZONAS AFECTADAS POR CATÁSTROFES DECLARADAS OFICIALMENTE y que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo."

Observación 2: ART. 2.6.8

SIN OBSERVACIONES A LA ELIMINACIÓN

Observación 3: ART. 2.6.9

Considerar la siguiente modificación:

Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, TRATÁNDOSE DE PROYECTOS DE INTERÉS PÚBLICO, DE RECONSTRUCCIÓN, O DE PROGRAMAS HABITACIONALES DE CARÁCTER ESTATAL EJECUTADOS POR EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO O POR LOS SERVICIOS DE VIVIENDA Y URBANIZACIÓN, INCLUYENDO AQUELLOS EMPLAZADOS EN ZONAS AFECTADAS POR CATÁSTROFES DECLARADAS OFICIALMENTE, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: ART. 2.6.19

Se modificaría el artículo, añadiendo:

"Sin perjuicio de lo anterior, TRATÁNDOSE DE PROYECTOS DE INTERÉS PÚBLICO, DE RECONSTRUCCIÓN, O DE PROGRAMAS HABITACIONALES DE CARÁCTER ESTATAL EJECUTADOS POR EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO O POR LOS SERVICIOS DE

VIVIENDA Y URBANIZACIÓN, INCLUYENDO AQUELLOS EMPLAZADOS EN ZONAS AFECTADAS POR CATÁSTROFES DECLARADAS OFICIALMENTE, quedaran exentos de las condiciones estipuladas en el inciso previo."

4. 22_Mauricio_Espinoza_.pdf

Observación 1: 2.6.8

Favor sean explícitos y no den espacio a interpretación, cambiando el artículo por

"Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se entiende EXCLUIDO el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975"

5. 26_Pablo_Rodriguez_.pdf

Observación 1: Artículo 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.

De acuerdo en que se pueda construir unidades de menor tamaño en zonas donde hay restricción de metraje por medio del plano regulador, pero el crecimiento hasta el 75% debe ir de la mano de la capacidad del entorno de absorber esa mayor carga, por lo que debe ser obligatorio en tal caso el estudio de impacto vial, de la red de agua y otros que se determinen.

Observación 2: Artículo 2.6.9.

Los 600 metros deben ir decreciendo, propongo que a los 200 de la del proyecto de viviendas económicas no supere el 25%, a las 400 el 15% y a los 600 0%.

6. [31_Benjamin_Osorio_.pdf]

Observación 1: 2.6.5 Al igual que en la observación N°2, ruego considerar la diferencia entre teleféricos turísticos y de transporte público.

7. [32_Gloria_Zomosa_.pdf]

Observación 1: 5. Artículo 2.6.4 La modificación de los artículos referente al Conjunto Armónico, buscan fomentar este tipo de proyectos, los cuales, en las ciudades se desarrollan como grandes construcciones que están fuera de la armonía urbana proyectada en los planes reguladores, que ya considera un aumento en las normas urbanísticas de los sus instrumentos, de manera excepcional, y por lo mismo, debiese mantenerse dicha condición. Se rechaza modificación: Respecto a la condición de dimensión, la reducción de 5000 a 2500 m2, amplía significativamente el universo de proyectos susceptibles a acogerse a este artículo, por lo que, debilita su carácter excepcional y facilita los procesos de intensificación en los predios sin una contraprestación urbana clara. Se estima que esta modificación no resguarda el equilibrio urbano, por lo que se sugiere, sea considerado como un incentivo normativo condicionado a aportes verificables a su entorno inmediato. En cuanto a la condición de ubicación, en que elimina el requisito de calzada mínima de 14 metros, genera un riesgo relevante en términos de capacidad vial, ya que permite proyectos de alta intensidad sobre vías que no necesariamente cuentan con condiciones adecuadas de operación. La calzada de 14 metros exige que haya al menos 4 cauces viales, y asegura que al menos cumpla con los distanciamientos mínimos de una vía colectora, aunque no esté identificada dentro del instrumento de planificación. Mantener este estándar resulta mínimo y fundamental para asegurar coherencia con la jerarquía vial y prevenir externalidades negativas sobre la movilidad local.

Observación 2: 6. Artículo 2.6.5. Se rechaza modificación: El aumento de un 75 % a la constructibilidad, para proyectos de viviendas económicas, presenta riesgos relevantes, en la medida que no garantiza que dichos proyectos correspondan efectivamente a viviendas de interés público. Se valora la intención de fomentar el desarrollo de viviendas económicas, sin embargo, esta condición muchas veces no cumple con su vocación, permitiendo que desarrollos inmobiliarios se acojan a esta normativa cumpliendo formalmente con sus requisitos, cumpliendo con la normativa legal, distancias mínimas y reducción de estacionamientos, pero no responden a su objetivo social, por el contrario, pueden ser proyectos privados de alto estándar. En este contexto, se recomienda vincular este artículo a los proyectos definidos como vivienda de interés público, conforme a lo establecido en la LGUC en el artículo 184 bis., la cual se refiere exclusivamente a proyectos destinados a beneficiarios de programas habitacional del Estado. Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicadas frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan. Esta medida ante el transporte público existente se ve como algo acelerado que no considera la realidad y deficiencia actual de los medios actuales. Tales modificaciones deben ir sustentadas con cambios mayores en la política de gobierno, la cual actualmente, no coincide con esto, por el contrario, pretende disminuir las frecuencias existentes, disminuye las inversiones en transportes ferroviario, como también en redes de ciclos aprobados, por lo que asegura un mal funcionamiento a futuro. Todas estas modificaciones, como se vuelve a mencionar, resultan ser en beneficio del desarrollador, disminuyendo la calidad de vida de sus habitantes.

Observación 3: 7. Artículo 2.6.6. Se rechaza modificación: Se sugiere que con aumentar al 75% de constructibilidad, se debería además exigir mayor cantidad de metros cuadrados para la condición de uso. Se reitera la observación del artículo 2.6.5., sobre cambiar el concepto de viviendas económicas a vivienda de interés público.

Observación 4: 8. Artículo 2.6.7. Se rechaza modificación: Se reitera la observación del artículo 2.6.5., sobre cambiar el concepto de viviendas económicas a vivienda de interés público. Adicionalmente, en el caso de la intervención en áreas de protección patrimonial cultural nacionales y comunales, el aumento de constructibilidad resulta contradictorio con los objetivos de conservación urbana, en que el desarrollo inmobiliario y la protección del patrimonio debe encontrar y preservar las estructuras existentes, con el fin de mantener además la imagen urbana del sector a intervenir.

Observación 5: 9. Artículo 2.6.8. Se rechaza modificación: Eliminar este artículo favorece prácticas de sobreutilización del suelo mediante subdivisiones prediales seguidas de fusiones (+30%), que luego se podrá agregar nuevamente un aumento de 30% con el conjunto armónico. Dicho aumento acumulativo, puede derivar a proyectos sobredimensionados y con mayor superficie construida, derivando en aumento considerable en las cargas de ocupación, y por consecuencia, ciudades mayores, afectando a la infraestructura disponible y el equilibrio territorial. En este sentido, se recomienda mantener la regulación vigente como mecanismo de control, considerando que la OGUC es el marco mínimo establecido, y que los planes reguladores acompañan a contener las normas urbanísticas según la realidad de cada territorio.

Observación 6: 10. Artículo 2.6.9. Se rechaza modificación: El incremento de altura hasta un 50%, para el desarrollo de vivienda económica presenta inconsistencias relevantes, y no asegura que sean proyectos de vivienda de interés público. En primer lugar, los terrenos ubicados con estas condiciones de localización no permiten el desarrollo de viviendas subsidiadas, debido a la plusvalía entregada por el transporte público establecido. En segundo lugar, las construcciones de mayor altura tienen al mismo tiempo, una mayor complejidad constructiva y operativa, requiere el uso de ascensores y por lo mismo, de un mantenimiento permanente posterior de los habitantes. Esto puede afectar negativamente a la habitabilidad y sostenibilidad económica de los proyectos. Estas condiciones de mayor costo, sugieren que el uso de este artículo se preste para el mal uso, y que las viviendas desarrolladas no sean de interés público, por el contrario, cumplan con las condiciones mínimas de viviendas económicas (50 metros de la vía pública y disminuir la cantidad de estacionamientos vehiculares), siendo proyectos densos y de vivienda privada. Se recomienda restringir y vincular el beneficio directamente a vivienda de interés público, considerando la vocación del artículo, entregando mayores herramientas a los subsidios que consideren dichos cambios de la Ordenanza.

Observación 7: 11. Artículo 2.6.19. Se rechaza modificación:

8. [38_Miguel_Contreras_.pdf]

Observación 1: 2.6.8 La propuesta contempla la eliminación de este artículo, sin embargo queda abierta a una interpretación de uso copulativo del beneficio del 30% por fusión de terreno. Se podría sostener que, al ser el nuevo inciso de vivienda económica una norma especial no contemplada al momento de redactarse el 2.6.8, el límite conjunto no le aplica, habilitando sumar el 30% de fusión por encima del 75%, llegando potencialmente a un 105% de constructibilidad adicional.

9. [39_Macarena_Garrido_.pdf]

Observación 1: 2.6.4 La eliminación de la exigencia de 14 metros de calzada implica considerar externalidades negativas en el entorno inmediato del proyecto Conjunto Armónico: - Riesgo de aumento de congestión o falta de capacidad vial entorno al proyecto / dificulta maniobra (considerando aumento de densidad y constructibilidad) - Riesgo de no respetar platandas o usarlas como estacionamientos, a menos que el IPT pueda diseñar el espacio público o habilitar estacionamientos temporales (con máximo de uso) considerando reducción de estacionamientos exigibles - Podría requerir que los IPT determinen el desglose detallado de los perfiles, según su vialidad (considerando que las vías aleatorias vigentes, deben cumplir con condiciones de dimensión, localización también... asegurando una correcta capacidad.)

10. [41_Juan_Castañeda_.pdf]

Observación 1: Se solicita aclarar y explicitar en el texto definitivo de la modificación si los beneficios normativos (tales como incrementos de constructibilidad, densidad o altura de edificación) aplicables a la figura de Conjunto Armónico serán plenamente compatibles y acumulables en proyectos que contemplen más de un uso de suelo (uso mixto), siempre que el componente residencial cumpla estrictamente con las condiciones aplicadas a las Viviendas Económicas.

Puntos específicos a clarificar:

Compatibilidad de Usos: Si el beneficio de "Conjunto Armónico" por condición de uso mixto (Art. 2.6.4. OGUC) mantendrá su vigencia y potencia frente a las nuevas reglas de densidad propuestas para 2026, especialmente cuando se integran locales comerciales o equipamiento con viviendas económicas.

Criterio de Aplicación: Si para efectos del cálculo de beneficios, la condición de "vivienda económica" de una parte del proyecto no limita ni restringe la aplicación de las flexibilizaciones propuestas para el Conjunto Armónico en su totalidad.

Certeza Jurídica: Se propone que la modificación incluya un artículo transitorio o una glosa aclaratoria que impida que las DOM condicionen los beneficios de Conjunto Armónico a la exclusividad del uso residencial, validando la coexistencia con programas de uso mixto que incluyan vivienda económica.

11. [43_Yannira_Bugueño_.pdf]

Observación 1: No considera la planificación territorial local. Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades N°18.695. Artículo 3°.- Corresponderá a las municipalidades, en el ámbito de su territorio, las siguientes funciones privativas: a) Elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes regionales y nacionales y, en lo pertinente, con el respectivo instrumento de planificación territorial de nivel comunal; b) La planificación y regulación de la comuna y la confección del plan regulador comunal, de acuerdo con las normas legales vigentes y en coherencia con el plan comunal de desarrollo;

Observación 2: No considera la planificación territorial local. Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades N°18.695. Artículo 3°.- Corresponderá a las municipalidades, en el ámbito de su territorio, las siguientes funciones privativas:

Observación 3: No considera la planificación territorial local. Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades N°18.695. Artículo 3°.- Corresponderá a las municipalidades, en el ámbito de su territorio, las siguientes funciones privativas: a) Elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes regionales y nacionales y, en lo pertinente, con el respectivo instrumento de planificación territorial de nivel comunal; b) La planificación y regulación de la comuna y la confección del plan regulador comunal, de acuerdo con las normas legales vigentes y en coherencia con el plan comunal de desarrollo;

12. [44_Antonio_Menendez_.pdf]

Observación 1: a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m. En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho. La parte marcada en rojo deja de tener sentido al retirar la referencia al ancho mínimo de calzada de no menos de 14m que existía. Se sugiere eliminar la parte roja o decir que se deberá materializar la calzada en el ancho establecido en el respectivo PRC o según su asimilación por tipo de vía en los casos que el PRC no lo establezca.

Observación 2: Parece haber un error. En este caso no es aplicable la modificación propuesta para el artículo. Los proyectos que se acogen a Conjunto Armónico por la "Condición de Uso" no son proyectos habitacionales por lo que no tiene sentido la modificación propuesta puesto que esta se refiere a proyectos de vivienda.

Observación 3: El incremento en altura está perfecto. Sin embargo, en varias comunas los PRC establecen alturas máximas de tan solo 2 pisos en vías estructurantes, por lo que esta norma no generará efecto. Creo que hay 2 formas de abordar esto: a) Incluir una norma que establezca una altura máxima mínima para predios que enfrente vías expresas o troncales. Por ejemplo 12 pisos. b) En el artículo 2.6.9, a continuación del texto modificado se podría incluir "Si el Plan Regulador Comunal establece una altura máxima menor a 12 pisos a predios que cumplan las condiciones establecidas en el inciso anterior, se considerará como base una altura máxima de 12 pisos sobre la cual aplicará el aumento de altura máxima".

Observación 4: La presente modificación a la OGUC tiene como una de sus virtudes bajar desde 5000m² a 2500m² la superficie total del lote para acogerse a Conjunto Armónico bajo la Condición de Dimensión a). Este cambio hace que proyectos en terrenos entre 2500 a 5000m² de superficie ahora podrían acogerse a Conjunto Armónico. Eso sí, no es suficientemente clara en cuanto a si un anteproyecto o permiso de edificación que no fue aprobado acogiéndose a Conjunto Armónico pueda acogerse a dicha norma al momento de presentar la Solicitud de Permiso de Edificación o la Solicitud de Modificación de Permiso. Como está planteada la presente modificación a la OGUC; el aumento de 25% de constructibilidad en una Modificación de Permiso (art. 5.1.18) o del 20% de constructibilidad al pasar de Anteproyecto a Permiso de Edificación (art. 1.4.7.) no sería suficiente para acoger el efecto de acogerse a Conjunto Armónico para esos predios. La presente Modificación, para predios que no podían acogerse a Conjunto Armónico y ahora si puedan, implica un aumento en la Constructibilidad de entre 50-75% (depende si son o no viviendas económicas que cumplan las condiciones de localización propuestas) más el 30% de beneficio de fusión que sería complementario al Conjunto Armónico. Por ello, se sugiere incorporar un artículo transitorio del siguiente tenor: "Los predios que actualmente tengan un anteproyecto o permiso de edificación aprobados y que producto de la presente modificación en la ordenanza se acojan a Conjunto Armónico podrán incrementar su constructibilidad, densidad y altura en esa misma proporción."

13. [47_Joaquin_Chauriye_.pdf]

Observación 1: Con la modificación del literal a) del N° 1 (condición de dimensión a partir de 2.500 m²) pierde sentido este numeral, por resultar más restrictivo, por lo que se sugiere eliminar.

Observación 2: Suprimir segundo párrafo, ya que al eliminarse la exigencia de materialización de calzada del párrafo primero, no tendría sentido mantenerlo (sería un error de referencia).

Observación 3: Al eliminarse la letra c) del numeral 1.- del art. 2.6.4. (obs. N° 3), se debe también eliminar este inciso.

Observación 4: A partir de lo indicado en el punto anterior, corregir referencia al “segundo inciso” (este inciso 3° pasaría a ser el 2°); y además revisar redacción en el sentido de que se habla de “requisitos”, cuando en realidad debiese hablar de “los proyectos a que se refiere el inciso primero”.

Observación 5: Error en el nuevo inciso 2°, ya que la condición de uso es exclusivamente para equipamiento, por lo que no aplica para viviendas. Sin perjuicio de ello, con el nuevo literal a) del N° 1 del art. 2.6.4. (y la consecuente eliminación del N° 2 del inciso 1° del art. 2.6.4.) el conjunto armónico condición de uso pierde sentido, ya que sería más restrictivo que el nuevo literal a) del N° 1, por lo que debiese suprimirse completamente el art. 2.6.6.

Observación 6: Se sugiere mantener el artículo, pero redactado en sentido opuesto, es decir: “Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. no se entenderá incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. No 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975”. La sola eliminación de este artículo podría dar lugar a interpretaciones diversas, como por ejemplo que ambos incrementos no se sumen por ser de “similar naturaleza”.

Observación 7: Igualmente, para mayor certeza jurídica y para evitar interpretaciones diversas, se sugiere incorporar un artículo transitorio que establezca expresamente la inaplicabilidad de las disposiciones de los instrumentos de planificación territorial existentes que hubieren hecho uso de esta facultad.

14. 151_Milena_Grunwald_.pdf

Observación 1: Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m2 implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto armónico.

Observación 3: Derogar este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

15. 163_Luis_Bastias_.pdf

Observación 1: Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m2 implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto armónico.

Observación 3: Derogar este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

16. 180_María_Urzuu_.pdf

Observación 1: La modificación propuesta es ilegal, puesto que invade atribuciones privativas de los municipios en la definición de normas urbanísticas conforme se señala en los Artículos 41º, 42º y 43º de Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC)

La modificación propuesta modifica aspectos que son privativos de la planificación territorial comunal, como son el _establecimiento de densidades y la zonificación. _Al respecto, el Artículo 41º de la Ley, señala:

__“La planificación urbana comunal se realizará por medio del Plan Regulador Comunal. El Plan Regulador es un instrumento constituido por un conjunto de normas sobre adecuadas condiciones de higiene y seguridad en los edificios y espacios urbanos, y de comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento. __Sus disposiciones se refieren al uso del suelo o zonificación__ __, localización del equipamiento comunitario, estacionamiento, jerarquización de la estructura vial, fijación de límites urbanos, densidades y determinación de prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de la ciudad, en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias y energéticas, y demás aspectos urbanísticos.” __

En lo relativo a la fijación de densidades, los instrumentos de planificación tienen la obligación de expresar esta norma urbanística como _bruta y en habitantes por hectárea_. Esto supone que se asume una determinada cantidad de personas como carga total a sostener por los sistemas viales, sanitarios y energéticos de cada territorio, lo cual se valida a través de estudios y procedimientos normados. Así, por ejemplo el Artículo 42º de la LGUC señala que entre los elementos que componen el Plan Regulador Comunal se cuenta: __“Un

estudio de factibilidad para ampliar o dotar de agua potable y alcantarillado, en relación con el crecimiento urbano proyectado, estudio que requerirá consulta previa al Servicio Sanitario correspondiente de la Región” _

Tal como se explicó en la Observación anterior, Nº 1; los cambios propuestos, relativos a la conversión de densidad, no son neutros e implican la modificación al alza en cantidades que varían entre el 40% y el 180 %

respecto de la cantidad de habitantes por hectárea prevista por los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) lo que para todos los efectos significa, en los hechos, en un cambio de la norma urbanística de densidad, aunque se pretenda indicar que solo se modifica el guarismo de conversión. Como ya se indicó, la modificación sería neutra _solo si mantiene inalterado el número de personas por hectárea_, lo cual se plantea solo nominalmente pero no en términos prácticos y reales. La situación así construida vulnera el espíritu de toda la reglamentación aplicable.

Adicionalmente se afecta la potestad de _zonificación, _ya que uno de los cambios del coeficiente de conversión va asociado a una variable de ubicación:

_“Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” _

Lo anterior genera _de facto _una zonificación, ya que se define un área donde las normas urbanísticas son distintas a sus zonas adyacentes, esto en contradicción con el artículo 2.1.10 de la misma OGUC, que establece “_El Plan Regulador Comunal será confeccionado, __en calidad de función privativa__, por la Municipalidad respectiva”_. Lo anterior en concordancia con el Artículo 43º de la LGUC que obliga en la misma línea.

Observación 2: La modificación propuesta es contraria a objetivos explícitos definidos en la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU).

La PNDU indica: _Objetivo 4.1. “Valorar el entorno físico, construido o natural, formador de la identidad de las comunidades”_. En particular el punto 4.1.5. del objetivo señala: _“Reconocer en los Instrumentos de Planificación Territorial el valor de lo colectivo, estableciendo normas y condiciones que promuevan la integración urbanística de proyectos, para que contribuyan a la formación del entorno común y del espacio público”_.

Lo anterior por cuanto implica alteraciones mayores a la fisonomía y morfología de barrios consolidados, alterando su estructura física y en consecuencia su estructura social y comunitaria. Estas modificaciones son de tal entidad que deben entenderse como cambios a la Planificación Territorial.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) indica respecto de su alcance que: _“sus objetivos y lineamientos fueron formulados para servir de guía y orientación respecto de nuevas iniciativas públicas en materia de desarrollo urbano y territorial, sea a través del ámbito reglamentario, de planes y programas o de instrumentos de planificación territorial, en todo lo que no contradiga la legislación vigente” _

Esta propuesta de modificación reglamentaria debiera por lo tanto ser congruente con los lineamientos de la citada política, vigente y aprobada mediante Decreto Nº78 04/03/2014 del MINVU.

La modificación propuesta al artículo 2.1.22 de la OGUC, sumada a las modificaciones relativas a la norma de excepción “_Conjunto Armónico” _La modificación propuesta al artículo 2.1.22 de la OGUC, sumada a las modificaciones relativas a la norma de excepción “Conjunto Armónico” (artículos 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7,

2.6.9) implican la posibilidad de duplicar o cuadruplicar el número de viviendas en un predio determinado e incrementar la constructibilidad y la altura en hasta un 50%.

Estos cambios implican una alteración mayor del entorno urbano, tal que serían contradictorias con la PNDU, y por su alcance debieran operar dentro del ámbito de la Planificación Territorial a la que refiere la Política y no en el ámbito reglamentario como se propone.

Observación 3: La modificación al artículo 2.6.4 elimina el requisito de que la calzada tenga al menos 14 metros de ancho para acceder a la figura del Conjunto Armónico (CA). La norma vigente exige que el terreno enfrente una vía de 20 metros de ancho total CON calzada de no menos de 14 metros. La modificación propuesta exige únicamente 20 metros de ancho total de vía, sin ningún requisito sobre el ancho de la calzada.

Este cambio tiene consecuencias muy significativas en barrios consolidados. Muchas calles tienen 20 metros o más de ancho total pero calzadas vehiculares de 8 a 10 metros, completando el ancho con veredas y jardines. En la norma vigente, estas calles NO califican para el CA. Con la modificación propuesta, SÍ calificarían.

En el caso del barrio Pedro de Valdivia Norte (Unidad Vecinal N°12 de Providencia), calles como Padre Letelier, Monseñor Carlos Casanueva y la avenida Pedro de Valdivia Norte pasarían a cumplir las condiciones del CA, exponiendo aproximadamente 50 de las 70 hectáreas del barrio a los beneficios de mayor constructibilidad, densidad y altura que permite esa figura.

Este cambio no está justificado en la memoria de la modificación y no fue evaluado en términos de su impacto territorial real. Su efecto es convertir una figura de excepción en la regla general para la mayor parte del tejido urbano de comunas consolidadas como Providencia, Ñuñoa o Santiago.

Observación 4: El artículo 2.6.19 vigente faculta a los Planes Reguladores Comunales (PRC) para rebajar en hasta un 50% los incrementos de altura y constructibilidad que el Conjunto Armónico permite superar sobre el máximo establecido por el Plan Regulador. Esta disposición es la herramienta más directa con que cuentan los municipios para adecuar las normas generales a las características específicas de sus distintas zonas y barrios.

La supresión de este artículo priva a los municipios de esta facultad sin período de transición ni mecanismo compensatorio. Una vez aprobado el decreto, y hasta que el municipio actualice su Plan Regulador Comunal mediante el proceso regulado en la LGUC —que puede extenderse varios años—, no existirá norma que permita moderar los efectos del CA en áreas de alto valor urbano o patrimonial.

Esta supresión resulta especialmente grave considerada en conjunto con la rebaja del umbral de calzada del artículo 2.6.4, que amplía masivamente el universo de predios que pueden acogerse al CA. La combinación de ambos cambios —más predios habilitados para CA y sin posibilidad de restricción municipal— produce un efecto de tabla rasa sobre los instrumentos de planificación comunal vigentes.

La eliminación del artículo 2.6.19 vulnera el principio de autonomía municipal consagrado en la Constitución y en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, y contradice el mandato de la LGUC que radica en los municipios la potestad privativa de planificación territorial comunal.

17. 197_Nicolas_Mancilla_.pdf

Observación 1: 2.6.19 (Derogación) Pérdida de autonomía municipal frente a Conjuntos Armónicos: La eliminación de la facultad de los planes reguladores comunales para disminuir los incrementos de altura y constructibilidad impone densificaciones forzadas. Esto ignora la realidad local respecto a la capacidad de carga de los barrios, la presión sobre las matrices de servicios (agua, alcantarillado) y la saturación de las calles adyacentes, beneficiando la rentabilidad del suelo por sobre la calidad de vida de los habitantes.

Observación 2: 2.1.22 y 2.6.4 al 2.6.9 Densificación estandarizada sin pertinencia territorial: La aplicación de beneficios de altura y constructibilidad (hasta 75% extra) para "viviendas económicas" carece de enfoque territorial. Aumentar drásticamente la densidad habitacional sin exigir que dicha densificación converse con las capacidades de las matrices sanitarias (agua potable, alcantarillado) y la red vial existente en cada región, amenaza con colapsar los servicios en comunas que no tienen la misma capacidad de inversión en infraestructura que la capital.

18. [244_María_Correa_.pdf]

Observación 1: "paradero de buses" como condición suficiente para rebajar la dotación de estacionamientos, ya que su proliferación hace incontrolable la excepción. Asimismo, la rebaja de estacionamientos jamás debe ser aplicable a proyectos que ya estén haciendo uso de los incentivos de mayor constructibilidad, densidad o altura por Conjuntos Armónicos (Arts. 2.6.5 al 2.6.9), evitando así el efecto acumulativo que garantiza el colapso vial del entorno.

Observación 2: 5. 2.6.4 / 2.6.5 / 2.6.6/2.6.7/ 2.6.9 Sobre-incentivos en Conjunto Armónico: El disminuir la superficie mínima requerida a 2500m², los incrementos de hasta un 75% en constructibilidad y 50% en altura para viviendas económicas desequilibran el territorio. Fomentan el hacinamiento y la segregación al no exigir equipamiento, servicios y soporte logístico proporcional a la nueva carga demográfica. Ya contamos con déficit de áreas verdes y recreación, estos incentivos magnifican deterioros en el bienestar, contraviniendo el propósito inicial de proporcionar barrios integrados a la comunidad. PETICIÓN: Se exige el rechazo a la imposición de incentivos generalizados de constructibilidad y altura en los artículos 2.6.4 al 2.6.9, por contravenir abiertamente las disposiciones de los artículos 27, 34, 44, 72 y 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Cualquier incorporación de incentivos normativos debe realizarse respetando el imperio de la Ley (LGUC), es decir, a través de la actualización de los respectivos Planes Reguladores Comunales, y en estricta concordancia con la prohibición de acumulación de beneficios que consagra el artículo 2.1.10 de la OGUC, resguardando así la legalidad del sistema de planificación territorial y la autonomía municipal.

Observación 3: 6. 2.6.19 Vulneración de la potestad planificadora: Derogar la facultad municipal para reducir incentivos de Conjunto Armónico anula la autonomía municipal consagrada en el Art. 28 de la LGUC. Ignora además los procesos de participación ciudadana que definieron la imagen objetivo de IPT. Perpetuando condiciones que no responden a la proyección de ciudad futura, en consideración a datos INE, SIET y realidad país focalizada en las realidades de los distintos regiones, territorios, comunas y barrios, generando una respuesta desacoplada a las necesidades de ciudad. PETICIÓN: Se solicita rechazo a cualquier intento de derogación o modificación del Artículo 2.6.19. Frente a la intención expresa de anular las capacidades locales, debe garantizarse la permanencia íntegra del texto vigente, resguardando la facultad privativa e irrenunciable del Plan Regulador Comunal para

disminuir los incrementos de altura y constructibilidad de los Conjuntos Armónicos. La densificación debe ser definida según la capacidad de carga de cada comuna.

19. [246_Mariangeles_Robinson_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.4.1 Ya hay suficientes normas de excepción que permiten disminuir la cantidad de estacionamientos, de hecho, el mismo inciso que se propone reemplazar propone excepciones bastante generosas, pero acá lo que se propone es que todo proyecto podría bajar a la mitad los estacionamientos si está a menos de 600 metros de un paradero del sistema de buses, o sea, se permitirá prácticamente en toda la ciudad de Santiago y en las grandes ciudades. ¿Por qué no se es más transparente o transparente y se dice que se bajan a la mitad la dotación que exigen los IPTS?

Observación 2: 5. Artículo 2.6.4 Y otros de conjunto armónico La justificación que se entrega en la Minuta para bajar los requisitos y aumentar los beneficios de conjunto armónico es tan básica que no resiste análisis. Se dice que actualmente los requisitos son “limitada” (SIC) y requieren adecuación. Y no hay más argumentos, salvo los que se pueden deducir de esta propuesta que es solo para favorecer los proyectos inmobiliarios con normas más permisivas, siendo el aumento de la altura hasta en un 50% es una total desconsideración y descrédito de los planes reguladores que definieron su altura máxima con participación ciudadana, algo así como un contrato social que fácilmente puede vulnerar un proyecto. Con este tipo de normas, menos va a creer la gente en los planes reguladores y, por qué no decirlo, en la democracia.

20. [268_María_Valenzuela_.pdf]

Observación 1: Art. 2.6.4 (Mod. N° 5) Se observa que la reducción del umbral mínimo de superficie predial para calificar como Conjunto Armónico —de 5.000 m² a 2.500 m²— implica que predios de menor escala (50x50m) acceden a bonos de constructibilidad de hasta +75% y de altura de hasta +50% (según Arts. 2.6.5 y 2.6.9 modificados). Se consulta: ¿se ha evaluado el impacto de esta rebaja en zonas residenciales de escala baja o de densidad media consolidada, donde un predio de 2.500 m² puede generar discontinuidades morfológicas severas respecto al tejido urbano existente? Se solicita que la norma contemple la posibilidad de que los Planes Reguladores Comunales excluyan o limiten el uso de Conjunto Armónico en zonas de conservación urbana o de valor patrimonial, más allá de las zonas típicas ya reguladas.

Observación 2: Arts. 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 (Mods. N° 6, 7 y 8) Las tres modificaciones incorporan un bono de constructibilidad de hasta +75% para proyectos de vivienda económica (unidades ≤90 m²) en corredores de transporte. Se consulta: ¿existe algún mecanismo de seguimiento que garantice que las unidades construidas bajo este bono se mantengan como vivienda económica o asequible en el tiempo, y no sean objeto de fusión, cambio de destino o subdivisión una vez que el proyecto ha obtenido la recepción final? En ausencia de un mecanismo de control posterior, el bono podría beneficiar a proyectos que solo formalmente cumplen el requisito al momento del permiso, sin que el objetivo de política pública —el acceso a vivienda asequible— se sostenga en el largo plazo.

Observación 3: Art. 2.6.9 (Mod. N° 10) La modificación aumenta el bono de altura para proyectos de vivienda económica en corredores de transporte desde un 25% hasta un 50% sobre el máximo establecido en el Plan Regulador Comunal. Se observa que este incremento puede generar conflictos de aplicación en comunas cuyos PRC establecen planos seccionales o normas de volumetría específica para áreas de interés paisajístico o de transición entre zonas de diferente escala. Se consulta: en los casos en que el PRC fije alturas diferenciadas por tramos de vía o por proximidad a inmuebles de conservación histórica, ¿el bono del 50% se aplica igualmente, o los planes reguladores pueden establecer excepciones? Se solicita aclarar la jerarquía normativa entre la OGUC modificada y se respeten las normas seccionales de los PRC.

21. [269_Felipe_Errazuriz_.pdf]

Observación 1: 4. 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7., 2.6.8. y 2.6.9. CONDICIONES ESPECIALES PARA CONJUNTOS ARMÓNICOS

Es un gran incentivo al desarrollo de proyectos de edificación el reducir el umbral de aplicación de la condición 1.a. a 2.500m² y eliminar la condición de enfrentar vías de 14mt de calzada, ambos contenidos en la modificación al 2.6.4. En la práctica esto aumenta de manera dramática la cantidad de proyectos que califican como C.A. y dignificará un impulso relevante para su desarrollo.

Habiendo dicho eso, parece importante que los beneficios obtenidos sean considerables pero que no desvirtúen totalmente lo planificado a nivel local. Aumentar 50% la altura o 200% la constructibilidad parece excesivo. (art. 2.6.5. al 2.6.9.) La propuesta en este sentido es: 1. Mantener los coeficientes actuales de aumento de altura (25%) y constructibilidad (50%) sin aumentarlos para viviendas de 90m² (art. 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7. y 2.6.9.)

2. Mantener el actual artículo 2.6.8. que impide la aplicación conjunta de los aumentos de constructibilidad por fusión y conjunto armónico por tratarse de incentivos de la misma naturaleza.

22. [276_Rodrigo_Morales_.pdf]

Observación 1: 3. Art. 2.6.4 Actualmente, para acceder a los beneficios de Conjunto Armónico, el terreno debe enfrentar una vía de al menos 20 m de ancho con una calzada de no menos de 14 m. La propuesta elimina el requisito de ancho de calzada, manteniendo solo el ancho entre líneas oficiales. Esto permitiría edificios de altísima densidad (con los premios de hasta el 75% de

constructibilidad propuestos) frente a calles que tienen una calzada angosta. En lugar de ensanchar la vía para absorber el nuevo flujo, se permite densificar manteniendo calzadas precarias.

Observación 2: 6. Art. 2.6.4 Art. 3.2.5 Degradación del estándar vial y de movilidad. La propuesta elimina el requisito de enfrentar vías con calzadas de al menos 14 metros para acceder a los beneficios de Conjunto Armónico, manteniendo solo el ancho entre líneas oficiales. Esto permitirá emplazar edificios de alta densidad en calles con calzadas angostas e insuficientes para absorber el flujo vehicular inducido. Asimismo, el nuevo inciso del Art. 3.2.5 faculta a la Dirección de Obras Municipales (DOM) para autorizar la modificación de anchos y perfiles de vías definidos en el IPT basándose en informes del SERVIU, lo que podría derivar en el achicamiento de vías estructurantes para facilitar proyectos específicos.

Observación 3: 7. Art. 2.6.19 Pérdida de autonomía municipal en la gestión del territorio. La derogación del Art. 2.6.19 elimina la facultad de los municipios para restringir hasta en un 50% los incentivos de altura y constructibilidad que otorga la OGUC a los Conjuntos Armónicos. Esto priva a los gobiernos locales de una herramienta esencial para mitigar la densificación en barrios ya saturados, imponiendo criterios nacionales sobre la realidad y capacidad técnica de cada territorio.

23. [307_Guillermo_Villegas_.pdf]

Observación 1: - 5.

2.6.4

La modificación de la condición de Dimensión para conjuntos armónicos, que elimina la condición de estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, y establece la única condición de superficie igual o superior a 2.500 m², modifica arbitrariamente las condiciones de planificación del Instrumento de planificación local (función privativa municipal) y genera externalidades no previstas para diversos vecindarios va.

Observación 2: - 6.

2.6.4

Se elimina la condición de “calzada de no menos de 14 m”. El texto propuesto pierde sentido en su segundo párrafo:

a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m.

En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho.

Ya que, se eliminó la exigencia de los 14 m de calzada.

Observación 3: - 7.

2.6.5

Para proyectos que cumplan con condición de dimensión: al igual que en observaciones anteriores, resulta complejo evaluar las externalidades negativas que puede generar la aplicación generalizada de aumento de coeficiente de constructibilidad hasta 75% para viviendas económicas de hasta 90 m² “que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, ya que no considera las condiciones establecidas en diversos instrumentos de planificación o sus zonas contiguas a vías expresas o troncales. Se sugiere definir qué organismo establece la condición de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”

Observación 4: - 8.

2.6.6

Para proyectos que cumplan con condición de uso, que “consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo”.

Observación 5: - 9.

2.6.7

Para proyectos que cumplan con condición de localización y ampliación:

“Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo”.

El texto propuesto presenta un grado relevante de indeterminación al considerar como supuesto habilitante la cercanía a “un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, sin precisar qué paraderos se entienden comprendidos ni cuál es el órgano competente para definir dichos ejes. Para su correcta aplicación, la norma debiera identificar expresamente como se verifica tales hitos, por un aparte el Ministerio de Transporte o Departamento de tránsito municipal y en el caso de la vialidad, por el PRC vigente. Lo anterior, a fin de evitar interpretaciones disímiles.

Observación 6: - 10.

2.6.8

Artículo 2.6.8. Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se entiende incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975.

La eliminación del artículo 2.6.8 debiera revisarse, puesto que dicha disposición actualmente precisa que, tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de constructibilidad de los artículos 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 se entiende incluido el 30% de aumento contemplado en el artículo 63 del D.F.L. N° 458. Su supresión puede generar dudas interpretativas respecto de una eventual acumulación de beneficios, por lo que resulta aconsejable mantener una regla expresa que aclare la relación entre ambos regímenes.

Observación 7: - 11.

2.6.9

Para proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso:

“... cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo”.

Observación 8: - 12.

2.6.19

La eliminación del “Artículo 2.6.19. El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser

disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna.

Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.” Altera las atribuciones propias de la función privativa municipal de Planificación a través del Plan Regulador Comunal, y el acuerdo ciudadano respecto de las condiciones de habitabilidad de diversos sectores.

24. [323_Magdalena_Valdivieso_.pdf]

Observación 1: 1. 5.1.18 Para los permisos aprobados con norma antigua (planos reguladores que no se encuentren vigentes y que en su normativa actual limiten estacionamientos, conjuntos armónicos entre otros), ¿se pueden aplicar las modificaciones de esta propuesta a la OGUC en una Modificación de Proyectos: aumento de densidades, disminución de estacionamientos, acogerse a Conjunto Armónico, si cumpliera las condiciones?

2. 5.1.18 Para los anteproyectos aprobados con norma antigua (planos reguladores que no se encuentren vigentes y que en su normativa actual limiten estacionamientos, conjuntos armónicos entre otros), ¿se pueden aplicar las modificaciones de esta propuesta a la OGUC en el Permiso de Edificación o en una Modificación de Proyectos: aumento de densidades, disminución de estacionamientos, acogerse a Conjunto Armónico, si cumpliera las condiciones?

3. 2.1.22 En un proyecto de uso mixto (residencial, comercio y oficinas), se puede aplicar el coeficiente 1 para la densidad (DFL2)?

4. 2.4.1. Definición más precisa de Ejes o vías estructurantes

5. 2.6.4. En el caso de acogerse a Conjuntos Armónicos por condición de dimensión, la vía existente o proyectada que enfrente el terreno, debe tener un ancho mínimo de 20 metros ¿Debe empalmarse con otra de iguales condiciones?

6. 2.6.4. Para los conjuntos armónicos, si el terreno en el que se emplaza el proyecto cumple con la dimensión y el ancho mínimo de la calle, pero no enfrenta vías expresas o troncales, o no se encuentra a 600 metros de recorrido peatonal a transporte público (metro, tranvía, paradero de buses en ejes estructurantes), de igual forma podrá obtener el beneficio vigente del 50% de constructibilidad y 25% de altura?

25. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: 4. Artículo 2.6.4 (condiciones de conjunto armónico) La reducción de los requisitos para acceder a la condición de conjunto armónico, particularmente la disminución de la superficie mínima y la eliminación de exigencias asociadas a condiciones urbanas del entorno, debilita el carácter excepcional de esta figura. En consecuencia, se amplía su aplicabilidad sin asegurar que exista una integración adecuada con el tejido urbano existente.

Observación 2: 5. Artículos 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 (incremento de constructibilidad hasta 75%) El aumento de los porcentajes de constructibilidad hasta un 75%, condicionado a variables como superficie de vivienda o localización, incrementa significativamente la intensidad de uso del suelo sin establecer exigencias proporcionales de mitigación o aporte al entorno urbano. Esta asimetría entre beneficios normativos y obligaciones urbanas puede generar desequilibrios en la provisión de infraestructura y servicios.

Observación 3: 6. Artículo 2.6.9 (incremento de altura hasta 50%) El incremento de altura por sobre lo establecido en los instrumentos de planificación comunal introduce una alteración relevante en la morfología urbana prevista, pudiendo afectar condiciones de habitabilidad tales como asoleamiento, ventilación y escala barrial. La aplicación de este beneficio sin criterios territoriales diferenciados podría impactar negativamente en tejidos urbanos consolidados.

Observación 4: 7. Artículo 2.6.19 (derogación de facultades municipales) La eliminación de la facultad de los planes reguladores comunales para limitar los beneficios asociados a conjuntos armónicos reduce significativamente la capacidad de los gobiernos locales para ajustar la normativa a las condiciones específicas de sus territorios. Esto debilita la planificación a escala comunal y limita la posibilidad de resguardar equilibrios urbanos previamente definidos.

26. 331_María_Castillo_.pdf

Observación 1: - 3.

2.6.4

Sobre cambios en exigencias para conjuntos armónicos.

- a) Sobre cambios en la condición de dimensión para Conjuntos Armónicos: La reducción del requisito de superficie total de 5.000 m² a 2.500 m², puede provocar un cambio en las dinámicas urbanas de la comuna que presione barrios o sectores que no están preparados para la envergadura de este desarrollo urbano.

La rebaja a la mitad en la dimensión del terreno aumenta la cantidad de predios susceptibles a acogerse a Conjunto Armónico. En el siguiente mapa se localizan predios susceptibles de renovación realizado por el Estudio de Tipologías de Edificación (2023) para la comuna de Providencia. A partir de esta información observamos que existen sectores de la comuna con un alto potencial de ser renovadas, especialmente en el sector suroriente y surponiente, que coinciden con zonas de menor cobertura de espacios públicos y áreas verdes que el resto de la comuna. Identificamos la necesidad de renovar estos sectores, pero la rebaja en las condiciones para acceder a Conjunto Armónico provocará un desarrollo urbano no previsto ni planificado en toda la comuna y especialmente en estos sectores, que no cuentan con los estudios técnicos de movilidad, sanitarios, ni evaluación ambiental que los sustenten.

- b) Con respecto a la exigencia de calles de 20 m entre líneas oficiales, pero sin la exigencia de 14 m sobre la dimensión de la calzada, la comuna queda aún más propensa al desarrollo de Conjuntos Armónicos, ya que al menos 30 calles de la comuna tienen un ancho de 20 m o más. En detalle esto implica la posible localización en calles con calzadas de hasta 7 m (como Suecia o Holanda), lo cual es crítico considerando los aumentos de parámetros normativos propuestos en los artículos siguientes.
- c) Esta medida se contrapone al espíritu de la Ley N° 21.078 sobre Transparencia del Mercado de Suelo y la reciente Ley N° 21.807 (2026) de Fortalecimiento y Modernización de la Planificación. Ambas normativas buscan agilizar y dar transparencia a la planificación, pero bajo el principio de que los instrumentos de planificación territorial deben dirigir el desarrollo de las ciudades. Forzar una densificación mediante la rebaja de exigencias para acceder a Conjunto Armónico, debilitan el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal.

Se solicita mantener la condición de 5.000 m² como umbral de superficie y la exigencia de 14 m de dimensión de la calzada. Mantener ambas condiciones garantiza que el Conjunto Armónico conserve su naturaleza de norma de excepción, asegurando que su aplicación sea complementaria y no sustitutiva de las disposiciones establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial.

Es fundamental rescatar el espíritu original de esta herramienta, concebida no sólo como un incentivo inmobiliario, sino como un mecanismo de diseño urbano para conformar piezas de relevancia que aporten valor a su entorno y al espacio público inmediato. Reducir las condiciones desvirtúa este rol estratégico, transformando una excepción orientada a la calidad urbana en una regla general de densificación que prescinde del análisis de impacto armónico sobre la ciudad.

Observación 2: - 4.

2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.9

Sobre cambios en beneficios para conjuntos armónicos.

Se considera que el aumento de los beneficios del coeficiente de constructibilidad (CC) hasta un 75% y altura hasta un 50% tienen fuerte implicancias en la forma urbana prevista por la planificación local. Como ya se expuso anteriormente, dicho aumento no estaría avalado por los estudios complementarios de movilidad, equipamiento y factibilidad sanitaria, generando una sobrecarga de uso en los territorios, aumentando las cargas sobre la infraestructura y sobre los servicios existentes.

Es importante destacar que el aumento de los parámetros normativos para los conjuntos armónicos no está asociado a ningún beneficio para el entorno urbano, al no pedir ningún tipo de exigencia a cambio, como podría ser un porcentaje mínimo de áreas libres o verdes, un porcentaje mínimo de viviendas de interés público u otras condiciones que permitan equiparar la carga adicional para el entorno urbano.

Se sugiere condicionar estos beneficios normativos a la incorporación de exigencias bajo la figura de incentivos normativos, los cuales debieran estar definidos en los planes reguladores comunales. En la próxima Modificación N°9 al PRCP se analizará la incorporación de incentivos normativos asociados a vivienda de interés público, mejoramiento del espacio público y sustentabilidad.

Observación 3: - 5.

2.6.8

Se considera que el impacto de la eliminación del artículo es enorme para la forma edificada planificada por los planes reguladores comunales, ya que se suma el 30% del premio de fusión a los beneficios del Conjunto Armónico, lo cual

implica que el CC existente se duplica en la práctica ($0,3 + 0,75 = 1,05$). Este aumento de la Constructibilidad se sumaría a la ampliación de los beneficios que plantean los Artículos 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9, los que, al igual que la observación anterior, no tiene asociado ningún beneficio para el entorno urbano ya que no está asociada a exigencias para mitigar su impacto.

Se solicita que este artículo no sea eliminado porque la sumatoria de estas normas de excepción debilita y limita el ámbito de acción de los Planes Reguladores Comunales. Asimismo se solicita considerar la inclusión de exigencias para optar al beneficio de acogerse copulativamente al beneficio de Fusión Predial y a Conjunto Armónico.

Observación 4: - 6.

2.6.19

Si bien Providencia no tiene incorporada esta disposición, se considera crítica eliminar la posibilidad de que los planes reguladores comunales puedan restringir los aumentos de los beneficios normativos, restando competencias a los IPT de nivel local sobre la potestad planificadora.

27. 332_Jose_Cortinez_.pdf

Observación 1: - 4.

2.6.4

La reducción de superficie para conjuntos armónicos a 2.500 m amplía en exceso esta disposición de excepción.

Más allá de errores en la formulación de los textos propuestos y de observaciones que merecen estas medidas por separado, la acumulación de medidas de incremento excepcional de constructibilidad hace que éstas dejen de ser excepcionales y como conjunto invaliden en gran parte la planificación comunal.

En efecto, la real dimensión del problema se produce en la sumatoria de las medidas propuestas: aumento de la cantidad de unidades posibles de construir, al doble o al cuádruple; aumento de la constructibilidad 50% o 75%; aumento de la altura de 25% y 50%; disminución de tamaño de predios a la mitad para conjuntos armónicos, a 2500 m²; suma de 30% de la constructibilidad por fusión de predios; Duplicar la distancia (a 600 m) en proyectos de vivienda respecto de equipamiento y redes de transporte; agregar a éstas los paraderos de buses de transporte público: Esta acumulación de medidas puede deformar seriamente el ordenamiento urbano de las comunas.

Si a pesar de lo señalado se mantiene la disposición de mayor coeficiente de constructibilidad, este incremento debe corresponder en su totalidad a viviendas de interés público (con subsidio). Esto favorecería la integración social.

No eliminar Artículo 2.6.19, permite que los municipios conserven algo de la facultad planificadora que les otorga la ley.

Un aspecto puntual: la propuesta de cambio del artículo 2.6.7 no corresponde, dado que la condición de uso se refiere a destino Equipamiento, por lo que no cabe una propuesta sobre proyectos de vivienda

28. 335_Alejandra_Wood_.pdf

Observación 1: 1. Art. 2.6.4 Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: 2. Art. 2.6.4 Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m² implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto armónico.

Observación 3: 3. Art. 2.6.19 Deroger este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

29. 336_Felipe_Aguilera_.pdf

Observación 1: 2. 2.4.1 – 2.6.5 – 2.6.6 – 2.6.7 – 2.6.9 Se indica la observación en relación a las modificaciones en torno a la medición de 600 metros peatonales, tanto para densidad, estacionamientos y conjunto armónico (dimensión, altura y localización), en el sentido de dar a conocer que esta situación aplicaría a un gran porcentaje del territorio comunal. San Miguel, al ser una comuna peri central, sostiene una gran cantidad de movilidad urbana, con una gran cantidad de paraderos y conexiones de transporte público, al ser un territorio conformado por importantes avenidas, principalmente de corredores Transantiago. Al realizar el ejercicio de radio propuesto, no se observaría un crecimiento y ordenamiento medido, sometiéndose a situaciones que modificarían drásticamente zonas residenciales y de comercio localizado, característica de esta comuna. Se suman nuevos proyectos de movilidad, como lo es el caso de nueva línea 9 de METRO a través de Avenida Santa Rosa, que ya someterá a la comuna a una modificación territorial compleja, y que, sumado a esta nueva normativa, se deberá analizar aún más el comportamiento de nuevos procesos urbanos. Se requiere el re análisis de esta medición propuesta, utilizando instrumentos territoriales como base, que permitan ver estos detalles según cada comuna, como lo podría ser el PRMS. Igualmente lo que dice relación con los conjuntos armónicos, en lo posible utilizar instrumentos territoriales que sustenten lugares para su aplicación, y no de forma generalizada, pudiendo verse afectados zonas altamente residenciales.

30. [339_Gabriel_Reyes_.pdf]

Observación 1: 2.1.22 (y demás artículos que utilizan esta expresión) El texto “... o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, resulta ambiguo; ¿se refiere a cualquier paradero?, ¿cómo se definen los ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor?

Observación 2: 2.6.4 Altera la planificación local que corresponde a función privativa municipal, desarrollada con importantes esfuerzos económicos, de tiempo y discusión ciudadana, la modificación de la condición de dimensión para conjuntos armónicos, disminuyéndola a predios iguales o superiores a 2.500 m². Esta modificación genera externalidades no previstas para diversos sectores de la comuna, multiplicando el uso de esta herramienta sin atender el contexto y capacidades instaladas.

Observación 3: 2.6.5/2.6.6/2.6.7/2.6.8 Al igual que en las observaciones 3, 4 y 5, esta modificación inutiliza los incentivos normativos del PRC El Quisco 2025, además de los otros aspectos referidos

Observación 4: 2.6.9 Es la misma observación que 2.1.22 y 2.6.5 a 2.6.8. En este caso, en la larga y compleja discusión del anteproyecto de PRC, la altura fue otro factor crítico a pesar que ella se planteó muy focalizada a ciertos componentes como algunos equipamientos y o incentivos a la vivienda de interés social; nuevamente se echa por tierra la planificación local y se anulan incentivos, en especial considerando que el concepto de vivienda económica abarca el mayor porcentaje del tipo de viviendas de El Quisco que es comuna residencial.

Observación 5: 2.6.19 Vulnera la planificación local: Derogar la facultad municipal para reducir incentivos de Conjunto Armónico, en el contexto además de que la propuesta disminuye la condición del tamaño predial, anula la autonomía municipal consagrada en el Art. 28 de la LGUC. Ignora además los procesos de participación ciudadana que definieron la imagen objetivo de IPT. Se incorporarían así condiciones que no responden a las realidades de los distintas regiones, territorios, comunas y barrios, generando una respuesta desacoplada a las necesidades locales.

31. [343_Aleka_Vial_.pdf]

Observación 1: 1. Art. 2.6.4 Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: 2. Art. 2.6.4 Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m² implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto armónico.

Observación 3: 3. Art. 2.6.19 Deroger este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

32. [351_Jimena_Thayer_.pdf]

Observación 1: OBSERVACIÓN_: Se solicita rechazo o reformulación de la modificación al Artículo 2.4.1. La norma en sí puede ser favorable, pero existen situaciones a discriminar y condicionar para poder aplicar esta rebaja. La existencia de paraderos de buses no puede ser un parámetro para la rebaja de estacionamientos ya que la frecuencia puede variar y los paraderos modificarse esto, aunque se encuentren en vías estructurantes. Además se debe definir que es un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Asimismo, la rebaja de estacionamientos jamás debe ser aplicable a proyectos que ya estén haciendo uso de los incentivos de mayor constructibilidad, densidad o altura por Conjuntos Armónicos (Arts. 2.6.5 al 2.6.9), evitando así el efecto acumulativo que garantiza el colapso vial del entorno.

Observación 2: 5. 2.6.4 / 2.6.5 / 2.6.6/2.6.7/ 2.6.9 Sobre-incentivos en Conjunto Armónico: El disminuir la superficie mínima requerida a 2.500 m², y poder incrementar en un 75% la constructibilidad y 50% la altura para viviendas económicas, se fomenta el hacinamiento y la segregación al no exigir equipamiento, servicios y soporte logístico proporcional y tienen como consecuencia la carga de servicios básicos y un déficit de equipamientos que deben suplir los municipios. OBSERVACIÓN_: Se rechaza la imposición de incentivos generalizados de constructibilidad y altura en los artículos 2.6.4 al 2.6.9, por contravenir abiertamente las disposiciones de los artículos 27, 34, 44, 72 y 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Cualquier incorporación de incentivos normativos debe realizarse respetando el imperio de la Ley (LGUC), es decir, a través de la actualización de los respectivos Planes Reguladores Comunales, y en estricta concordancia con la prohibición de acumulación de beneficios que consagra el artículo 2.1.10 de la OGUC, resguardando así la legalidad del sistema de planificación territorial y la autonomía municipal. Esto es válido especialmente para proyectos de gran envergadura y de regeneración urbana que pueden realizarse mediante las herramientas introducidas por la Ley 18.907. _

Observación 3: 6. 2.6.19 Derogación de la facultad municipal para reducir incentivos de Conjunto Armónico anula la autonomía municipal consagrada en el Art. 28 de la LGUC. En el caso de comunas que lo hayan aplicado, esto retrotrae instrumentos para construir de forma densificada y compacta en barrios que se sentían protegidos. Para el resto de los territorios, que son la gran mayoría, se queda a la merced de proyectos que ignoran diferentes realidades de las regiones, territorios, comunas y barrios, generando una respuesta desacoplada a las necesidades de ciudad. OBSERVACIÓN: _Se solicita rechazo a cualquier intento de derogación o modificación del Artículo 2.6.19. Frente a la intención expresa de anular las capacidades locales de decisión en la planificación territorial, debe garantizarse la permanencia íntegra del texto vigente, resguardando la facultad privativa e irrenunciable del Plan Regulador Comunal para disminuir los incrementos de altura y constructibilidad de los Conjuntos Armónicos. _

33. [366_Pablo_Andrade_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.1.22 Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a considerar un coeficiente de 1 habitante por vivienda.

Observación 2: 2.4.1 Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.

Observación 3: 2.6.5 Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que

proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: 2.6.6 Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Observación 5: 2.6.7 Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Observación 6: 2.6.9 Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 50% la altura máxima establecido en el Plan Regulador respectivo.

34. [376_Claudio_Mesa_.pdf]

Observación 1: 2.4.1 Para efectos de la rebajar la cantidad de estacionamientos requerida en un proyecto, se sugiere considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Esta sugerencia toma como referencia el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros considerados originalmente resultarían insuficientes para dar cobertura adecuada a dicha zona. La ampliación del alcance de la modificación permitiría una mayor cobertura para zonas de borde urbano o con menor densidad de transporte público.

35. 382_Christian_Oyarce_.pdf

Observación 1: La condición de dimensión sugiere un aumento de constructibilidad genérico para el cual la ciudad no está preparada. Sugiero focalizar el tipo de proyecto porque esta propuesta pretende aumentar cantidad de viviendas por “decreto” sin hacerse cargo de un problema que requiere una visión, análisis y estudio integral

Observación 2: Este artículo trasgrede de las facultades de cada comuna con respecto de su regulación y así mismo la calidad de vida de sus habitantes. La altura mínima no puede ser modificada por este medio. Lo lógico sería que este análisis pasara primero desde una propuesta metropolitana o de los organismos competentes para posterior consulta ciudadana en forma local.

Este artículo es por lejos el mas caprichoso de todos, sin argumento que lo ampare.

36. 409_Jose_Vargas_.pdf

Observación 1: La figura del Conjunto Armónico responde a una unidad excepcional dentro del grano urbano, y por ello cuenta en la normativa actual con beneficios de incrementar algunos parámetros. El facilitar configurar esta condición mediante la reducción de la superficie predial, y eliminar las condiciones de la capacidad de la vía que enfrenta prescindiendo del proceso de planificación facilita un aumento de la intensidad de uso de suelo sobre territorios que probablemente carezcan de las condiciones para admitirlo.

Observación 2: El nuevo inciso permite casi duplicar la constructibilidad, al margen de la planificación urbana.

Observación 3: La derogación de este artículo permite incrementar los beneficios normativos – en zonas densamente pobladas en que concurran las otras situaciones, es muy probable que se recurra a la fusión de terrenos – en territorios cuya infraestructura pueda no admitirlo realmente.

Observación 4: Ídem a la observación referida al artículo 2.6.8.

37. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: Sobre reducir las condiciones para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico reduciendo la condición de dimensión de 5.000 m² a 2.500 m² y en el caso de localización sin considerar el ancho de la calzada. Esta medida nuevamente no considera que, al permitir edificios más invasivos en zonas residenciales en predios pequeños, se generarán soluciones habitacionales poco funcionales. Con las actuales condiciones de dimensión y localización este tipo de proyectos ya mitigan deficientemente las externalidades negativas. Al permitir liberar las normas a este respecto, su impacto negativo será aún mayor.

Es importante considerar que casi todos los proyectos que han sido fuertemente cuestionados por la comunidad y han terminado como habitaciones para inmigrantes, se acogieron a conjunto armónico, como es el caso del Proyecto Egaña Sustentable, el Proyecto Ossa y varios proyectos en Estación Central. La razón es que ya la normativa de Conjunto Armónico otorga mayores beneficios que los que debiera y además permite hacer Conjuntos Armónicos a un edificio con una edificación menor, eso ya es un Conjunto Armónico. Llevar ese tipo de problemática a condiciones de terrenos menores resultará una aberración, donde volvemos al problema de construir lo que los futuros adquirentes no quieren. Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 2: Al tratar de incrementar hasta un 75% el coeficiente de constructibilidad, se concreta en una violación flagrante y exagerada de lo que establecen los Instrumentos de Planificación Territorial para los sectores que ya fueron concordados con la comunidad, que son las que realmente conocen sus barrios y los distintos sectores. No menos importante es que termina con la certeza jurídica de quienes compran, se distancian más y más lo que se necesita y quiere por parte de los compradores, con lo que se construye por la industria del sector inmobiliario. La certeza Jurídica es la previsibilidad y claridad que debe brindar el ordenamiento legal, permitiendo a los ciudadanos conocer de antemano las consecuencias de sus actos y confiar en que la ley se aplicará de manera estable y coherente por las autoridades. Es un principio esencial del Estado de Derecho, que protege derechos fundamentales y garantiza seguridad en relaciones contractuales y de propiedad. Situación que con este tipo de alteraciones del ordenamiento jurídico existente se destruye.

Por lo tanto debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 3: Al no incluir el 30% ya existente por fusión de terrenos dentro del beneficio de Conjunto Armónico, resulta evidente que se pretende burlar aún más lo establecido por los Planes Reguladores, llegando al extremo de permitir además sumar beneficios de un 30% por fusión sobre el 75% del Conjunto Armónico, ¿llegaremos a permitir más del doble de lo permitido?. Fomentando ya no la constructibilidad, sino el hacinamiento y la insalubridad, fomentando construcciones que en definitiva al final no se tienen interesados para habitarlas. Así, claramente no se estaría logrando una aplicación de la ley de manera estable y coherentes por parte de la autoridad. Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 4: Con la modificación propuesta en este artículo, además se permite construir un 50% de altura más. Nuevamente acá se pretende burlar aún más lo establecido por los Planes Reguladores, fomentando el hacinamiento y la insalubridad, realizando construcciones que en definitiva al final no se tienen interesados para habitarlas.

Tampoco en este caso se estaría logrando una aplicación de la ley de manera estable y coherentes por parte de la autoridad, que en definitiva es lo que garantiza para el adquirente la envergadura de la inversión de una vivienda propia. Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 5: Al eliminar el artículo 2.6.19, se está quitando abiertamente la prerrogativa legal de la comunidad de darse la legislación urbana que los propietarios decidan, pues se evita que a través de modificaciones a la ordenanza comunal se puedan adaptar los lineamientos de nivel central a la realidad local, yendo completamente en contra del artículo 41 de la LGUC. Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

38. 427_Adolfo_Lopez_.pdf

Observación 1: Falta graficar la propuesta.

No está resuelta en su completitud.

39. [433_Ana_Vergara_.pdf]

Observación 1: Incluir, Los conjuntos armónicos no podrán contravenir disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial en materias de riesgo, patrimonio y carga urbana.

40. [454_Catalina_Ruiz_.pdf]

Observación 1: Se observa que la reducción del umbral mínimo de superficie predial para calificar como Conjunto Armónico —de 5.000 m² a 2.500 m²— implica que predios de menor escala (50x50m) acceden a bonos de constructibilidad de hasta +75% y de altura de hasta +50% (según Arts. 2.6.5 y 2.6.9 modificados). Esto podría impactar directamente en barrios de baja altura que han sido protegidos a través de las normas del PRC con baja o mediana altura, por lo que esta determinación atenta contra las libertades de planificación con las que cuenta cada municipio, dejando a las comunas expuesta a un aumento la cantidad de

viviendas por hectárea, generando un uso más intensivo del territorio en sectores que no fueron planificados y que no cuentan con estudios complementarios sanitario, movilidad, equipamiento EAE

Observación 2: La modificación aumenta el bono de altura para proyectos de vivienda económica en corredores de transporte desde un 25% hasta un 50% sobre el máximo establecido en el Plan Regulador Comunal. Se observa que este incremento puede generar conflictos de aplicación en comunas cuyos PRC establecen planos seccionales o normas de volumetría específica para áreas de interés paisajístico o de transición entre zonas de diferente escala. Se consulta: en los casos en que el PRC fije alturas diferenciadas por tramos de vía o por proximidad a inmuebles de conservación histórica

41. [469_Michelle_Caceres_.pdf]

Observación 1: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 2: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 3: SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

A los incrementos que ya están contemplando para la modificación en conjunto armónico no debería sumarse otro incentivo de fusión, pues podría llegar a un 105% de aumento respecto de la norma del instrumento de planificación territorial, situación que es excesiva para la distribución de las cargas en el territorio.

Observación 4: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 5: SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

Eliminar este artículo limita el control municipal y la potestad planificadora de los gobiernos locales derivada por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades sobre su territorio, mediante el instrumento de planificación territorial.

Observación 6: SE SOLICITA ELIMINAR DISPOSICIÓN QUE FACULTA LA MODIFICACIÓN DEL ANCHO O PERFIL DE VÍAS DEFINIDAS EN EL IPT A PARTIR DE APROBACIÓN DE DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

42. 471_María_García_.pdf

Observación 1: La propuesta introduce: (a) simplificación de la condición de frente de calle; (b) reducción del requisito de superficie de 5.000 m² a 2.500 m²; (c) premios adicionales de constructibilidad y altura para viviendas económicas cerca de vías expresas; (d) derogación complementaria con la fusión de terrenos artículo 2.6.8; y (e) derogación del artículo 2.6.19, que actualmente permite a los PRC disminuir los incrementos de Conjunto Armónico en hasta un 50%.

La norma de Conjunto Armónico tiene una historia documentada de uso como instrumento de mercado más que de diseño urbano. El análisis publicado en la Revista EURE (Scielo) señala que la norma se aplica preponderantemente en el sector oriente y centro de Santiago, vinculada a las zonas de mayor dinamismo inmobiliario, lo que refuerza la lógica rentista en vez de orientarse al bien urbano colectivo.

La derogación del artículo 2.6.19 es especialmente preocupante desde el punto de vista del orden normativo. Este artículo faculta expresamente a los PRC para reducir hasta en un 50% los premios de constructibilidad y altura asociados al Conjunto Armónico. Al derogarse, se elimina un mecanismo de equilibrio que permite a los municipios adaptar la herramienta a su realidad comunal y proteger barrios con capacidad de infraestructura limitada.

Adicionalmente, reducir el umbral de superficie mínima de 5.000 a 2.500 m² amplía significativamente el universo de predios que pueden acogerse a este régimen de excepción, potenciando la sustitución de barrios residenciales consolidados sin las debidas exigencias de mitigación.

Esta derogación implica que los municipios pierden la capacidad de moderar los efectos del Conjunto Armónico sobre sus planes reguladores, incluso en zonas donde se ha demostrado que la infraestructura está al límite de su capacidad de absorción. Representa un retroceso en la autonomía municipal reconocida por la LGUC.

Observación 2: La reducción de la condición de dimensión del terreno en que se emplaza el proyecto, desnaturaliza el objetivo de esta norma generando condiciones para la desregulación que pueden tener serios efectos en áreas consolidadas.

La resultante del conjunto armónico es el desarrollo de un proyecto urbano en un predio de grandes dimensiones que permite el despliegue de una morfología arquitectónica excepcional o que contribuye a la materialización de la imagen objetivo del plan.

El tamaño 2.500 m² es una superficie común para los predios, que no se constituye como una excepcionalidad arquitectónica o urbanística y no se observa un fundamento claro que explique la adopción de esta medida.

Es incoherente en su redacción por cuanto los dos primeros incisos refieren a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso tercero del mismo artículo.

¿Cuál es fundamento técnico que explica la utilización del guarismo 90 m² para diferenciar una tipología de viviendas económicas?

Utiliza definiciones que no se ajustan al ordenamiento jurídico vigente, por ejemplo “un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

El radio de 600 m está pensado en sistema urbanos de grandes dimensiones, este parámetro no se ajusta a ciudades de dimensiones menores, 1200 m de diámetro podría cubrir la totalidad de un área urbana como Talagante, lo que demuestra falta de sustento técnico en la propuesta y una mirada metropolitana y centralista de la planificación.

No se observan los fundamentos técnicos en la propuesta que sustenten el guarismo de incremento de un 75% del coeficiente de constructibilidad. Toda modificación normativa requiere de antecedentes fundados que la respalden de lo contrario los actos de la administración pueden resultar arbitrarios.

Los proyectos de modificación normativa deben justificar las modificaciones propuestas, el documento puesto a disposición no hace mención alguna de los parámetros de aplicación de las normas de conjunto armónico.

Observación 3: Es incoherente en su redacción por cuanto el primer inciso refiere a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso segundo propuesto del mismo artículo.

Se solicita explicar el fundamento técnico que justifica o respalda que el porcentaje de incremento se mantenga invariante (75%) entre las distintas condiciones en que aplica la norma de conjunto armónico, es decir, condición de dimensión y condición de uso.

Observación 4: Es incoherente en su redacción por cuanto el primer inciso refiere a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso segundo propuesto del mismo artículo.

Se solicita explicar el fundamento técnico que justifica o respalda que el porcentaje de incremento se mantenga invariante (75%) entre las distintas condiciones en que aplica la norma de conjunto armónico, es decir, condición de dimensión, condición de uso, localización y ampliación.

Observación 5: La eliminación del artículo 2.6.8 genera incrementos de la norma de coeficiente de constructibilidad que resultan incoherentes con otras disposiciones normativas. En la generalidad de los casos las disposiciones de los instrumentos de planificación procuran coherencia entre las la normas (altura, densidad, constructibilidad y ocupación de suelo).

En este contexto se solicita explicar los modelos normativos utilizados para justificar los incrementos agregados de fusión predial, conjunto armónico y los cambios introducidos al artículo 2.1.22 relativo a densidad

Observación 6: - • La derogación del artículo 2.6.19 de la OGUC elimina una facultad de modulación normativa que la propia LGUC ha reconocido a los municipios, en abierta tensión con el principio de autonomía comunal consagrado en el artículo 35° de la LGUC.

Las modificaciones al Conjunto Armónico expanden el uso de normas de excepción que la evidencia académica —IEUT-UC, estudios EURE-Scielo— ha caracterizado como mecanismos de maximización inmobiliaria, no de planificación urbana orientada al bien común.

43. 501_Andrea_Gonzalez_.pdf

Observación 1: 1. Art. 2.6.4 Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: 2. Art. 2.6.4 Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m² implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto armónico.

Observación 3: 3. Art. 2.6.19 Deroger este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

44. 504_Pablo_Guzman_.pdf

Observación 1: Modificación del artículo 2.6.4 carece de fundamento técnico jurídico.

Las normas relativas a conjunto armónico tienen en un origen se constituye en un instrumento para regular la generación de piezas urbanas relevantes que cumplen un rol estratégico en su contexto urbano, bajo esta premisa se constituyeron en beneficios sin contraprestación urbana, por cuanto su aporte era la excepcionalidad.

Observación 2: La reducción de la condición de dimensión del terreno en que se emplaza el proyecto, desnaturaliza el objetivo de esta norma generando condiciones para la desregulación que puede tener serios efectos en áreas consolidadas.

La resultante del conjunto armónico es el desarrollo de un proyecto urbano en un predio de grandes dimensiones que permite el despliegue de una morfología arquitectónica excepcional o que contribuye a la materialización de la imagen objetivo del plan.

El tamaño 2.500 m² es una superficie común para los predios, que no se constituye como una excepcionalidad arquitectónica o urbanística y no se observa un fundamento claro que explique la adopción de esta medida.

Es incoherente en su redacción por cuanto los dos primeros incisos refieren a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso tercero del mismo artículo.

¿Cuál es fundamento técnico que explica la utilización del guarismo 90 m² para diferenciar una tipología de viviendas económicas?

Utiliza definiciones que no se ajustan al ordenamiento jurídico vigente, por ejemplo “un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

El radio de 600 m está pensado en sistema urbanos de grandes dimensiones, este parámetro no se ajusta a ciudades de dimensiones menores, 1200 m de diámetro podría cubrir la totalidad de un área urbana como Talagante, lo que demuestra falta de sustento técnico en la propuesta y una mirada metropolitana y centralista de la planificación.

No se observan los fundamentos técnicos en la propuesta que sustenten el guarismo de incremento de un 75% del coeficiente de constructibilidad. Toda modificación normativa requiere de antecedentes fundados que la respalden de lo contrario los actos de la administración pueden resultar arbitrarios. Los proyectos de modificación normativa deben justificar las modificaciones propuestas, el documento puesto a disposición no hace mención alguna de los parámetros de aplicación de las normas de conjunto armónico.

Observación 3: Es incoherente en su redacción por cuanto el primer inciso refiere a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso segundo propuesto del mismo artículo.

Se solicita explicar el fundamento técnico que justifica o respalda que el porcentaje de incremento se mantenga invariante (75%) entre las distintas condiciones en que aplica la norma de conjunto armónico, es decir, condición de dimensión y condición de uso.

Observación 4: Es incoherente en su redacción por cuanto el primer inciso refiere a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso segundo propuesto del mismo artículo.

Se solicita explicar el fundamento técnico que justifica o respalda que el porcentaje de incremento se mantenga invariante (75%) entre las distintas condiciones en que aplica la norma de conjunto armónico, es decir, condición de dimensión, condición de uso, localización y ampliación.

Observación 5: La eliminación del artículo 2.6.8 genera incrementos de la norma de coeficiente de constructibilidad que resultan incoherentes con otras disposiciones normativas. En la generalidad de los casos las disposiciones de los instrumentos de planificación procuran coherencia entre las la normas (altura, densidad, constructibilidad y ocupación de suelo).

En este contexto se solicita explicar los modelos normativos utilizados para justificar los incrementos agregados de fusión predial, conjunto armónico y los cambios introducidos al artículo 2.1.22 relativo a densidad

Observación 6: Se solicita fundamentar o justificar el incremento de un 50% de la altura de edificación establecida en el Plan Regulador respectivo cuando se cumplen los requisitos señalados.

A modo de ejemplo: en una zona que admite altura de edificación de 12 pisos que equivale a 42 m (art. 2.1.20) según lo señalado, puede incrementar la altura de edificación en 21 m es decir 63 m que podrían llegar a 7 pisos adicionales quedando en 19 pisos, esto desvirtúa cualquier intento de establecer parámetros morfológicos razonables perdiendo el sentido original que perseguía el conjunto armónico.

Si a lo anterior se suma que dichos incrementos pueden desarrollarse en terrenos de 2500 m², los efectos agregados de todas las normativas presentadas en esta modificación pueden ocasionar efectos adversos colaterales similares a los observados en comunas afectadas por la hiper-densificación, saturación de tránsito, presión sobre los servicios de infraestructura y equipamiento, conos de sombra, segmentación y procesos de expulsión residencial ampliamente documentados en diversas investigaciones.

Observación 7: Se solicita fundamentar técnica y jurídicamente la eliminación de la potestad planificadora de las comunas de disponer de las facultades otorgadas en este artículo.

Los procesos de modificación de instrumentos de planificación requieren de tiempo e inversión, resulta altamente gravoso que elimine esta facultad considerando el carácter descentralizado de la planificación comunal y la potestad planificadora delegada en los municipios.

Observación 8: Se reitera observaciones anteriores respecto de la redacción, en particular lo relativo a la inclusión de definiciones que no encuentran una aplicación clara como parámetro de localización, por ejemplo, “un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

La falta de claridad respecto de este punto marca la diferencia entre una entidad urbana mayor respecto de una menor, puesto que 600 lineales es una distancia considerable para muchas ciudades del país.

45. 508_Ana_Carvalho_.pdf

Observación 1: En caso de proyectarse viviendas económicas, como define esta Modificación (menores o iguales a 90 m²), proponiendo bajar la densidad a 1 Habts. / Vivienda (viviendas económicas), la Zona llegaría a 21.433 viviendas.

Observación 2: Estacionamientos: reducción por cercanía a Transporte

Modificación OGUC indica “reducción de hasta 50% para proyectos a 600 mts. peatonales, a estaciones de metro, tren, ..., o paradero de bus eje estructurante “

No queda claro que se define como “Eje Estructurante “por lo que, de no definirse esta clasificación mejor, podría en esta Comuna interpretarse, que las escasas Vías Troncales existentes, proyectadas en 25 mts., pero actualmente de no más de 15 mts. de perfil, corresponden a Ejes Estructurantes, por lo que sería aplicable la rebaja en estacionamientos de hasta un 50%.

La cantidad de estacionamientos proyectados en el actual PRC, sumaría un total de 8.668 (para 5.356 viv.)

Con esta modificación, se exigirían los mismos 8.668 estacionamientos para un total de 10.717 viviendas.

En caso de viviendas “económicas”, es decir de menos de 90 m², para 21.433 unidades, que se podrían proyectar en la Zona Urbana, se exigirían sólo 5.348 Estacionamientos.

Cabe destacar, que Pirque como Comuna Rural, no cuenta con Calles y/o Avenidas donde los vehículos pudieran estacionarse, por lo que esta propuesta se hace inviable. Debemos volver a destacar que las Vías Estructurales actuales sirven a la Comuna completa y se encuentran saturadas.

Si bien los números citados parecen insignificantes al compararlos con Comunas de mayor tamaño, no deben relativizarse por cuanto para el propio territorio son de alto impacto.

Observación 3: Conjuntos Armónicos: constructibilidad

La propuesta de Modificación propone rebajar la exigencia de que estos conjuntos de viviendas, que pueden actualmente aumentar hasta un 50% la constructibilidad definida en los PRC, lo puedan hacer hasta un 75%, en caso de proyectarse como “viviendas económicas”. También bajan el requerimiento de que el paño del proyecto enfrente una Vía de 20 mts, con calzada de no menos de 14 mts. a una exigencia de enfrente una Vía de 20 mts., eliminado la exigencia de una calzada de 14 mts.

Esto afecta el desarrollo “armónico” de la Zona Urbana de Pirque, por la insuficiencia vial estructural de base que presenta. De desarrollarse la Zona Urbana a través de distintas iniciativas de este tipo, se generará más congestión a la actual, no se construirán más calzadas ,y considerando que las actuales ya se encuentran sobrepasadas, no tendremos las calzadas necesarias capaces de recibir estos nuevos flujos de vehículos de habitantes que deberán trabajar, estudiar y resolver la falta de servicios de la Comuna en Santiago.

Observación 4: Conjuntos Armónicos: altura

La propuesta de Modificación permite exceder en un 25% la altura máxima permitida en los PRC, sin embargo, en lo que definen como “viviendas económicas”, en Vías Expresas o a 600mts. de Vías estructurales, permiten exceder la altura hasta un 50%. De lo permitido en los actuales PRC.

Observación 5: Se deroga la facultad de los PRC de rebajar hasta un 50% los premios de constructibilidad y altura de los Conjuntos Armónicos.

Mediante esta disposición los Municipios pierden la facultad de definir parámetros que ordenan la planificación territorial y ésta queda en manos de otras entidades que no siempre conocen la vocación de desarrollo de los lugares. No pueden implementarse los mismos criterios en Comunas tan diferentes. Las Comunas Rurales, por ejemplo, deben mantener esta vocación de mantenerse restringidas al desarrollo urbano. Reconocemos la falta de viviendas a nivel nacional, por lo que se entiende que es necesario que en algunos lugares de la ciudad se deba densificar por ejemplo en paños ubicados a poca distancia de líneas de metro, (Región Metropolitana de Santiago), donde parece razonable aplicar los criterios propuestos en esta Modificación. Sin embargo, cada Comuna debería poder definir, que paños y en que ubicación densificar. De lo contrario en 30 años más veremos los efectos de una Modificación genérica que irrumpe en lugares bien consolidados, que le dan carácter e identidad a la ciudad y la hacen atractiva a recorrer a pie. No debemos perder de vista que la ciudad debe proyectarse para las personas que deben habitarla.

En una sociedad, no todas las familias son iguales. Hay familias que no tienen hijos y quizás vivir en un lugar denso, pero bien conectado es una buena opción, pero en las Comunas Rurales, los nuevos habitantes, que llegan, buscan una vida diferente, generalmente viven en un modelo de familias ampliadas, (hijos, abuelos) que valoran el paisaje, la tranquilidad propia de la Ruralidad. En el país debe haber espacio para todos,

46. [518_María_Noguera_.pdf]

Observación 1: 5 Art. 2.6.4 (Mod. N° 5) Se observa que la reducción del umbral mínimo de superficie predial para calificar como Conjunto Armónico —de 5.000 m² a 2.500 m²— implica que predios de menor escala (50x50m) acceden a bonos de constructibilidad de hasta +75% y de altura de hasta +50% (según Arts. 2.6.5 y 2.6.9 modificados). Se consulta: ¿se ha evaluado el impacto de esta rebaja en zonas residenciales de escala baja o de densidad media consolidada, donde un predio de 2.500 m² puede generar discontinuidades morfológicas severas respecto al tejido urbano existente? Se solicita evaluar que la norma contemple la posibilidad de que los Planes Reguladores Comunes excluyan o limiten el uso

Observación 2: 6 Arts. 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 (Mods. N° 6, 7 y 8) Las tres modificaciones incorporan un bono de constructibilidad de hasta +75% para proyectos de vivienda económica (unidades ≤90 m²) en corredores de transporte. Se consulta: ¿existe algún mecanismo de seguimiento que garantice que las unidades construidas bajo este bono mantengan su condición de vivienda económica o asequible en el tiempo, y no sean objeto de fusión, cambio de destino o subdivisión una vez que el proyecto ha obtenido la recepción final? En ausencia de un mecanismo de control posterior, el bono podría beneficiar a proyectos que solo formalmente cumplen el requisito al momento del permiso, sin que el objetivo de política pública —el acceso a vivienda asequible— se sostenga en el largo plazo.

Observación 3: 7 Art. 2.6.9 (Mod. N° 10) La modificación aumenta el bono de altura para proyectos de vivienda económica en corredores de transporte desde un 25% hasta un 50% sobre el máximo establecido en el Plan Regulador Comunal. Se observa que este incremento puede generar conflictos de aplicación en comunas cuyos PRC establecen planos seccionales o normas de volumetría específica para áreas de interés paisajístico o de transición entre zonas de diferente escala. Se consulta: en los casos en que el PRC fije alturas diferenciadas por tramos de vía o por proximidad a inmuebles de conservación histórica, ¿el bono del 50% se aplica igualmente, o los planes reguladores pueden establecer excepciones? Se solicita aclarar la jerarquía normativa entre la OGUC modificada y los instrumentos de planificación territorial, resguardando la aplicación de normas seccionales definidas en los PRC.

47. [521_CCHC_.pdf]

Observación 1: (Fragmento Art. 2.6.4) Artículo 2.6.4. Se valora sumamente el conjunto armónico como un instrumento de densificación que ha permitido el desarrollo de proyectos en torno a las áreas que cuentan con mejores condiciones de movilidad. Sin perjuicio de ello, se sugiere modelar el resultado de la aplicación de la propuesta en escenarios urbanos de diferentes características, a fin de evaluar en mayor detalle los efectos de la medida en el entorno, considerando especialmente las características del espacio público existente y a generar, teniendo especial cuidado con el ancho de vías que se enfrenta y las alturas que se generan.

En particular, respecto de este punto, resulta de especial interés analizar la posibilidad de relacionar las exigencias de superficie predial al ancho de la vía que se enfrenta.

Por otra parte, es necesario tener presente lo dispuesto en el art. 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, conforme al cual los incentivos normativos establecidos por los planes reguladores, impiden la utilización de incentivos de carácter general, como la fusión predial y el conjunto armónico.

En otras consideraciones, en las condiciones generales necesarias para acogerse a conjunto armónico, la propuesta modifica la letra a) estableciendo "Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m", eliminando la exigencia de contar con una calzada de no menos de 14 metros. Sin embargo, es necesario incorporar dentro de estos cambios el ajuste acorde del inciso inmediatamente siguiente, ya que aún hace referencia a las características de la calzada, estableciendo un deber de

Observación 2: (Fragmento Art. 2.6.5) Artículo 2.6.5. Se valora sumamente el conjunto armónico como un instrumento de densificación que ha permitido el desarrollo de proyectos en torno a las áreas que cuentan con mejores condiciones de movilidad. Sin perjuicio de ello, se sugiere modelar el resultado de la aplicación de la propuesta en escenarios urbanos de diferentes características, a fin de evaluar en mayor detalle los efectos de la medida en el entorno, considerando especialmente las características del espacio público existente y a generar, teniendo especial cuidado con el ancho de vías que se enfrenta y las alturas que se generan.

Por otra parte, se estiman necesarias las siguientes precisiones:

Precisar qué se entiende por "eje estructurante del sistema de transporte público mayor", debido a que no corresponde a ninguno de los tipos de vías definidos en la OGUC, así como revisar el cumplimiento de estos requisitos a nivel de las ciudades de las diversas regiones del país, analizando si existe en cada caso vías que cumplan esta categoría.

Aclarar si al referirse a "estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público", se trata de infraestructuras existentes, proyectadas o en construcción.

Por último, Se sugiere mantener como requisitos copulativos la exigencia relativa a que los predios enfrenten vías troncales o expresas, y la exigencia relativa a la cercanía al transporte público.

Observación 3: (Fragmento Art. 2.6.6) Artículo 2.6.6. Se valora sumamente el conjunto armónico como un instrumento de densificación que ha permitido el desarrollo de proyectos en torno a las áreas que cuentan con mejores condiciones de movilidad. Sin perjuicio de ello, se sugiere modelar el resultado de la aplicación de la propuesta en escenarios urbanos de diferentes características, a fin de evaluar en mayor detalle los efectos de la medida en el entorno, considerando especialmente las características del espacio público existente y a generar, teniendo especial cuidado con el ancho de vías que se enfrenta y las alturas que se generan.

Por otra parte, se estiman necesarias las siguientes precisiones:

Precisar qué se entiende por "eje estructurante del sistema de transporte público mayor", debido a que no corresponde a ninguno de los tipos de vías definidos en la OGUC, así como revisar el cumplimiento de estos requisitos a nivel de las ciudades de las diversas regiones del país, analizando si existe en cada caso vías que cumplan esta categoría.

Aclarar si al referirse a "estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público", se trata de infraestructuras existentes, proyectadas o en construcción.

Por último, Se sugiere mantener como requisitos copulativos la exigencia relativa a que los predios enfrenten vías troncales o expresas, y la exigencia relativa a la cercanía al transporte público.

Observación 4: (Fragmento Art. 2.6.7) Artículo 2.6.7. Se valora sumamente el conjunto armónico como un instrumento de densificación que ha permitido el desarrollo de proyectos en torno a las áreas que cuentan con mejores condiciones de movilidad. Sin perjuicio de ello, se sugiere modelar el resultado de la aplicación de la propuesta en escenarios urbanos de diferentes características, a fin de evaluar en mayor detalle los efectos de la medida en el entorno, considerando especialmente las características del espacio público existente y a generar, teniendo especial cuidado con el ancho de vías que se enfrenta y las alturas que se generan.

Por otra parte, se estiman necesarias las siguientes precisiones:

Precisar qué se entiende por "eje estructurante del sistema de transporte público mayor", debido a que no corresponde a ninguno de los tipos de vías definidos en la OGUC, así como revisar el cumplimiento de estos requisitos a nivel de las ciudades de las diversas regiones del país, analizando si existe en cada caso vías que cumplan esta categoría.

Aclarar si al referirse a "estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público", se trata de infraestructuras existentes, proyectadas o en construcción.

Por último, se sugiere mantener como requisitos copulativos la exigencia relativa a que los predios enfrenten vías troncales o expresas, y la exigencia relativa a la cercanía al transporte público.

Observación 5: (Fragmento Art. 2.6.8) Artículo 2.6.8. Se valora sumamente el beneficio por fusión de terrenos establecido en el art. 63 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, como un incentivo de uso generalizado que ha propiciado la renovación urbana, sin afectar en exceso a los barrios.

Sin perjuicio de lo señalado, se sugiere modelar el resultado de la aplicación de la propuesta en diversos escenarios urbano de diferentes características, a fin de evaluar en mayor detalle los efectos de la medida en el entorno, considerando especialmente las características del espacio público existente y a generar, teniendo especial cuidado con el ancho de vías que se enfrenta y las alturas que se generan.

Por otra parte, es necesario considerar lo dispuesto en el art. 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, conforme al cual los incentivos normativos establecidos por los planes reguladores, impiden la utilización de incentivos de carácter general, como la fusión predial y el conjunto armónico; aspecto que podría incidir en la aplicación de esta medida.

Observación 6: (Fragmento Art. 2.6.9) Artículo 2.6.9. Se valora sumamente el conjunto armónico como un instrumento de densificación que ha permitido el desarrollo de proyectos en torno a las áreas que cuentan con mejores condiciones de movilidad. Sin perjuicio de ello, se sugiere modelar el resultado de la aplicación de la propuesta en escenarios urbanos de diferentes características, a fin de evaluar en mayor detalle los efectos de la medida en el entorno, considerando especialmente las características del espacio público existente y a generar, teniendo especial cuidado con el ancho de vías que se enfrenta y las alturas que se generan.

Por otra parte, se estiman necesarias las siguientes precisiones:

Precisar qué se entiende por "eje estructurante del sistema de transporte público mayor", debido a que no corresponde a ninguno de los tipos de vías definidos en la OGUC, así como revisar el cumplimiento de estos requisitos a nivel de las ciudades de las diversas regiones del país, analizando si existe en cada caso vías que cumplan esta categoría.

Aclarar si al referirse a "estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público", se trata de infraestructuras existentes, proyectadas o en construcción.

Por último, se sugiere mantener como requisitos copulativos la exigencia relativa a que los predios enfrenten vías troncales o expresas, y la exigencia relativa a la cercanía al transporte público.

48. [522_Francisca_Salazar_.pdf]

Observación 1: - 2. Art.2.1.22 Art.2.6.4 Art.2.6.5 Art.2.6.6 Art.2.6.7 Art.2.6.9 - La duplicación o cuadruplicación de la densidad para vivienda económica emplazada en áreas cercanas a transporte público transfiere, en la práctica, la potestad reguladora hacia la OGUC, por sobre las facultades propias de los Planes Reguladores Comunales (PRC) y de los municipios para regular y controlar las densidades dentro de sus territorios, lo cual contraviene lo indicado en el art.28 LGUC. Esta situación fomenta una respuesta reactiva por parte de los municipios, orientada a modificar sus instrumentos de planificación con el fin de restringir tales incrementos, generando a su vez un desincentivo urbanístico para la aplicación de densidades controladas que respondan de manera adecuada a los requerimientos y necesidades específicas de cada territorio comunal. - El aumento significativo de densidades en áreas próximas a vías estructurantes metropolitanas no garantiza, por sí mismo, la descongestión del sistema de movilidad. Por el contrario, resulta pertinente cuestionar si dichas vías cuentan efectivamente con la capacidad operacional y de soporte necesaria para absorber el incremento de demanda derivada de las densidades propuestas, especialmente en ausencia de mejoras sustantivas en la infraestructura en la oferta de transporte público y equipamientos circundantes.

49. [525_Enrique_Matuschka_.pdf]

Observación 1: 4. Art. 2.6.4. (Conjunto Armónico) Se comprende la necesidad de dinamizar los proyectos habitacionales flexibilizando la superficie de los Conjuntos Armónicos (bajando el umbral mínimo de 5.000 m² a 2.500 m²). Para armonizar esta agilización inmobiliaria con el impacto positivo al entorno y resguardar la planificación a escala de manzana, proponemos un esquema mixto. Propuesta Estratégica: Sugerimos mantener la superficie predial mínima en 5.000 m² para proyectos de gran escala y, para agilizar el sector, permitir el uso de esta figura en edificaciones preexistentes (rehabilitación) con trámites simplificados, lo cual reduciría costos y plazos significativamente. Paralelamente, proponemos crear una categoría intermedia (para predios entre 2.500 y 5.000 m²) que entregue beneficios escalonados, condicionados estratégicamente a generar integración urbana, mejoras en el espacio público y la continuidad del tejido urbano.

Observación 2: 5. Art. 2.6.5, 2.6.7, 2.6.9 y 2.6.19. (Premio al Conjunto Armónico) Se considera que los incrementos normativos propuestos (hasta 75% en constructibilidad y 50% en altura para viviendas económicas cercanas al transporte, junto a la eliminación de la moderación municipal del Art. 2.6.19) son un catalizador potente y necesario para la reactivación. Para asegurar que este gran impulso normativo se traduzca efectivamente en una reducción del déficit y no tensione las redes de infraestructura comunal consolidada, sugerimos un ajuste en la focalización. Propuesta Estratégica: Proponemos condicionar estratégicamente la entrega de estos premios a la incorporación obligatoria de un porcentaje de vivienda de interés público en áreas de alta accesibilidad a transporte estructurante. Asimismo, sugerimos establecer un mecanismo de articulación con los municipios (ej. informes técnicos o zonas predefinidas) para modular la aplicación de la norma reconociendo las capacidades locales. Así, garantizamos que los beneficios normativos canalicen la inversión hacia la mejora de equipamientos y espacios públicos locales, evitando que se capitalicen únicamente en el valor del suelo.

50. [526_Adriana_Larsen_.pdf]

Observación 1: 6. 2.6.4 Si bien se amplía significativamente la aplicabilidad de la condición de conjunto armónico, se podrían desarrollar proyectos de menor escala sin asegurar condiciones adecuadas de integración urbana y espacios comunes. Hay que incorporar exigencias mínimas de calidad urbana, no generar más carga sin soporte. 7. 2.6.5 Hay que vincular los incrementos en la intensidad de uso de suelo con estándares mínimos de calidad del entorno urbano (equipamiento, áreas verdes, espacios comunes). 8. 2.6.6 El incremento significativo en la intensidad de uso de suelo no se acompaña de exigencias proporcionales en términos de calidad urbana, tales como espacios comunes, áreas verdes o equipamiento. Hay que evaluar la incorporación de estándares mínimos asociados a estos beneficios, para resguardar condiciones adecuadas de habitabilidad y entorno. 9. 2.6.7 Bien el incentivo de densificación en áreas bien conectadas, pero hay que asegurar que esto se acompañe con mejoras en el espacio público y servicios asociados. 10. 2.6.9 Hay que evaluar los incrementos en conjunto con la capacidad del entorno urbano para absorberlos adecuadamente. 11. 2.6.19 Hay que mantener las herramientas que permitan ajustar los “beneficios” de las leyes en función de las características territoriales.

51. [527_Daniel_Moreno_.pdf]

Observación 1: La reducción del coeficiente de conversión de densidad desde 4 a 2 habitantes por vivienda puede entenderse como un ajuste a la disminución del tamaño promedio de los hogares. No obstante, el paso a 1 habitante por vivienda para viviendas económicas de hasta 90 m² ubicadas en ciertos predios constituye una flexibilización excesiva, porque incrementa significativamente el número potencial de unidades sin incorporar resguardos explícitos sobre habitabilidad, superficie útil ni calidad residencial. Además, la propuesta no acredita técnicamente que este cambio se traduzca efectivamente en menores precios. La disminución del tamaño

Observación 2: La reducción de exigencias de estacionamiento en entornos con buena accesibilidad es, en principio, coherente con una lógica de integración entre uso de suelo y transporte. Sin embargo, la redacción propuesta usa un criterio demasiado grueso, basado esencialmente en distancia a infraestructura, sin considerar calidad de servicio, frecuencia, capacidad, saturación de la red ni dotación de equipamientos urbanos del entorno. Asimismo, no toda vía expresa o troncal equivale a buena accesibilidad en transporte público. Sería recomendable condicionar esta rebaja a estándares efectivos de accesibilidad y a una evaluación más integral del entorno urbano.

Observación 3: La disminución del umbral para acceder a la calidad de Conjunto Armónico desde 5.000 m² a 2.500 m², junto con la eliminación del requisito de ancho de calzada, amplía de manera significativa el universo de proyectos que pueden acogerse a este régimen excepcional. Ello puede facilitar operaciones de alta intensidad en predios relativamente pequeños, debilitando el control urbano sobre implantación, escala y relación con el entorno. Dado que esta herramienta permite variar constructibilidad y altura respecto del plan regulador, convendría mantener requisitos más exigentes o, al menos, condicionar su uso a una evaluación de capacidad de soporte urbano y compatibilidad morfológica.

Observación 4: La propuesta incrementa fuertemente los premios de constructibilidad para proyectos de viviendas económicas, llevándolos hasta 75%, y además busca hacer complementario ese incremento con el aumento por fusión de terrenos. En la práctica, esto puede traducirse en intensidades edificatorias muy superiores a las previstas originalmente por los instrumentos locales. La combinación de menores requisitos de acceso a Conjunto Armónico, mayores bonos de constructibilidad y acumulación con la fusión predial puede producir efectos urbanos muy relevantes, especialmente en áreas con fuerte presión inmobiliaria. Sería aconsejable revisar estos porcentajes, eliminar la referencia a vías expresas o troncales como criterio equivalente a accesibilidad, y supeditar cualquier incentivo adicional a condiciones verificables de transporte, equipamientos y habitabilidad.

Observación 5: El aumento del premio de altura hasta 50% para ciertos proyectos de viviendas económicas refuerza aún más la intensificación edificatoria derivada del régimen de Conjunto Armónico. Esta medida es especialmente sensible porque la altura tiene efectos directos sobre asoleamiento, ventilación, privacidad, forma urbana y carga sobre infraestructura y servicios. Un incentivo de esta magnitud no debiera operar de manera prácticamente automática por localización o tipología de proyecto, sino estar sujeto a criterios más estrictos de inserción urbana, disponibilidad de equipamientos y calidad del espacio residencial resultante.

Observación 6: No parece conveniente derogar la facultad de los planes reguladores comunales para disminuir los premios de altura y constructibilidad aplicables a Conjuntos Armónicos. Esa facultad constituye precisamente un resguardo para adecuar estos incentivos a las características específicas de zonas o subzonas, reconociendo que no todos los territorios tienen la misma capacidad de absorber incrementos de intensidad urbana. Su eliminación debilita la autonomía regulatoria local y homogeneiza una excepción que debiera seguir siendo territorialmente modulable. Se sugiere mantener este artículo vigente.

52. [532_Jose_Cortinez_.pdf]

Observación 1: 1. Con esta disposición que duplica (y hasta cuadruplica) el número de unidades de vivienda en realidad se traduce en una fuerte densificación real. Habilita la obtención de mayor número de unidades vendibles que, mayoritariamente, albergarán más de 2 o 1 persona, según el caso.

2. Esto altera significativamente los cálculos que sirven de base a los estudios especiales (movilidad, factibilidad sanitaria, equipamientos) y sus resultados. Especialmente, altera las normas asociadas a áreas de riesgo, al modificar la carga de viviendas que es admisible según los riesgos detectados en ese estudio.

3. Cabe tener presente que el cambio demográfico que se ha esgrimido como argumento no justifica la reducción a 2 del coeficiente (el tamaño promedio de hogares por vivienda es 2,8 de acuerdo al último censo), en cambio la preocupante disminución en las tasas de natalidad que registra el país aconsejaría favorecer tamaños de vivienda mayores que ese promedio.

4. Resulta injustificable estimar densidades con coeficiente de 1 habitante por vivienda para unidades de 90 m², considerando que el guarismo original de 4 habitantes por vivienda proviene de considerar una carga de ocupación de 15 m² por habitante y una unidad tipo de 60 m². El mercado hoy ofrece unidades de vivienda de superficie mucho más pequeña, no se requiere un estímulo adicional si se trata de oferta para hogares pequeños o unifamiliares.

Observación 2: 4. Se debe eliminar de la propuesta (en este artículo y en los otros en que se menciona) “un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, considerando que dicho concepto no tiene una clara definición en la LGUC y OGUC que permita mayor claridad sobre la aplicación de dicha disposición. Por lo demás, en la mayoría de las áreas urbanas del país no está clasificada la vialidad y, lo que parece pensado para el área metropolitana de Santiago, tiene inciertos efectos en el resto del país. En general, sumar los paraderos de buses transforma la excepción en norma generalizada.

Observación 3: Más allá de errores en la formulación de los textos propuestos y de observaciones que merecen estas medidas por separado, la acumulación de medidas de incremento excepcional de constructibilidad hace que éstas dejen de ser excepcionales y como conjunto invaliden en gran parte la planificación comunal.

En efecto, la real dimensión del problema se produce en la sumatoria de las medidas propuestas: aumento de la cantidad de unidades posibles de construir, al doble o al cuádruple; aumento de la constructibilidad 50% o 75%; aumento de la altura de 25% y 50%; disminución de tamaño de predios a la mitad para conjuntos armónicos, a 2500 m²; suma de 30% de la constructibilidad por fusión de predios; Duplicar la distancia (a 600 m) en proyectos de vivienda respecto de equipamiento y redes de transporte; agregar a éstas los paraderos de buses de transporte público: Esta acumulación de medidas puede deformar seriamente el ordenamiento urbano de las comunas.

53. [538_Francisca_Celis_.pdf]

Observación 1: En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Observación 2: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 3: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 5: SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

A los incrementos que ya están contemplando para la modificación en conjunto armónico no debería sumarse otro incentivo de fusión, pues podría llegar a un 105% de aumento respecto de la norma del instrumento de planificación territorial, situación que es excesiva para la distribución de las cargas en el territorio.

Observación 6: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado

Observación 7: SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

Eliminar este artículo limita el control municipal y la potestad planificadora de los gobiernos locales derivada por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades sobre su territorio, mediante el instrumento de planificación territorial.

54. [540_Raymundo_Insunza_.pdf]

Observación 1: Art. 2.6.4 Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: Art. 2.6.4 Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m² implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto Armónico.

Observación 3: Art. 2.6.19 Derogar este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

55. [547_Dominique_Chadwick_.pdf]

Observación 1: En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Observación 2: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un

Observación 3: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 5: SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

A los incrementos que ya están contemplando para la modificación en conjunto armónico no debería sumarse otro incentivo de fusión, pues podría llegar a un 105% de aumento respecto de la norma del instrumento de planificación territorial, situación que es excesiva para la distribución de las cargas en el territorio.

Observación 6: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado

Observación 7: SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

Eliminar este artículo limita el control municipal y la potestad planificadora de los gobiernos locales derivada por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades sobre su territorio, mediante el instrumento de planificación territorial.

56. [550_Alejandra_Sepulveda_.pdf]

Observación 1: Se solicita traspasar a la planificación comunal la potestad de definir el número de habitantes por vivienda, bajo criterios a establecer en la OGUC. Plantear la premisa de “_se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor_” resulta ambigua y centralista, ya que omite la diversidad y calidad de los sistemas de transporte en distintos territorios. Se identifican los siguientes conflictos: - Falta de distinción entre infraestructura y servicio: El estándar propuesto asume que la mera presencia de una vía expresa o troncal garantiza niveles de servicio adecuados. Sin embargo, en muchas regiones, estas vías cuentan con sistemas de transporte interurbano de baja frecuencia y calidad deficiente, incapaces de absorber el incremento de demanda que supone una mayor densificación en sus bordes. - Riesgo de segregación y dependencia del automóvil: Incentivar mayores densidades en zonas que enfrentan vías expresas o troncales pero con sistema de transporte público precario, fomenta involuntariamente la dependencia del vehículo particular, contraviniendo los principios de movilidad sostenible. - Inexistencia de niveles mínimos de servicio: La norma debería condicionar la construcción de mayor número de unidades habitacionales, no solo a la distancia geométrica a una vía expresa o troncal, sino a la existencia de niveles de frecuencia, capacidad y regularidad verificables que justifiquen el aumento de unidades habitacionales por hectárea. - Desajuste territorial: La definición no distingue entre un sistema de transporte público urbano (con paraderos fijos y frecuencias reguladas) y sistemas interurbanos o rurales donde el paradero es solo un hito físico sin respaldo de un servicio continuo en vías expresas o troncales.

La conectividad de la comuna de El Tabo depende principalmente de la vía troncal correspondiente a la ruta G-986, la cual concentra la oferta de transporte público (por cierto, deficiente). Un incremento en el número de unidades habitacionales en sus bordes generaría una sobrecarga de dicha vía, comprometiendo la movilidad local e intercomunal, que ya presenta altos niveles de saturación, especialmente en verano considerando la condición de balneario que posee la comuna. Se solicita eliminar la frase “

57. [554_Lucia_Valencia_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.6.5

SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un

MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 2: Artículo 2.6.6

SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 3: Artículo 2.6.7

SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: Artículo 2.6.8.

SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

A los incrementos que ya están contemplando para la modificación en conjunto armónico no debería sumarse otro incentivo de fusión, pues podría llegar a un 105% de aumento respecto de la norma del instrumento de planificación territorial, situación que es excesiva para la distribución de las cargas en el territorio.

Observación 5: Artículo 2.6.9.

SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado

en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 6: Artículo 2.6.19.

SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN:

Eliminar este artículo limita el control municipal y la potestad planificadora de los gobiernos locales derivada por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades sobre su territorio, mediante el instrumento de planificación territorial.

58. [561_Camila_Manfredi_.pdf]

Observación 1: Art. 2.6.5 a 2.6.9 Esta medida solo generará que los Municipios, al formular sus Planes Reguladores Comunales, generen incentivos menores, para así, bloquear los conjuntos armónicos por ley.

59. [567_Guillermo_Condemarín_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.6.4. Conjunto Armónico es una norma excepcional, por lo que al eliminar la restricción de superar el mínimo predial en 5 veces y bajar la condición de superar una superficie de 2.500 m² y eliminar la condición de enfrentar vías con 14 metros de calzada, permite especular a los poseedores de estos predios y por lo tanto los incentivos que se generan por ello, generará mayor especulación en los precios de los terrenos.

Observación 2: Artículo 2.6.5. El nuevo inciso tercero agregado es parte del incentivo para volver a la edificación de los conventillos verticales con el aumento del 75% del coeficiente de constructibilidad

Observación 3: Artículo 2.6.6. El nuevo inciso segundo agregado es parte del incentivo para volver a la edificación de los conventillos verticales con el aumento del 75% del coeficiente de constructibilidad.

Observación 4: Artículo 2.6.7. El nuevo inciso segundo agregado es parte del incentivo para volver a la edificación de los conventillos verticales con el aumento del 75% del coeficiente de constructibilidad.

Observación 5: Artículo 2.6.8. El eliminar este artículo, que es una interpretación técnica de aplicación normativa del artículo 63 de la LGUC, generará un vacío para aplicar doble incentivo.

Observación 6: Artículo 2.6.9. El aumento de la altura en 50% definido en el nuevo inciso segundo, es otro instrumento para incentivar para volver a la edificación de los conventillos verticales.

Observación 7: Artículo 2.6.19. El eliminar este artículo impide a las comunas que quieran bajo su imagen objetiva tener normas propias, para el uso de la excepcionalidad de los Conjuntos Armónicos.

60. [570_Cristina_Venegas_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.6.4. 1.a La modificación no considera el plan regulador de la comuna, lo que limita e inutiliza las determinaciones que se toman a nivel local sobre la habitabilidad de las viviendas y espacios públicos, y menos de como esto impacta a vecinos y vecinas.

Observación 2: Artículo 2.6.4. 3.b.a Eliminar el mínimo de calzada implica riesgos para la construcción de altura en lugares que no lo sostienen con la infraestructura vial actual. Esto impacta directamente en la habitabilidad que vecinas y vecinos actuales verán afectada.

Observación 3: Artículo 2.6.5.inciso 3 Exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo, es pasar a llevar directamente los planes establecidos a nivel local, consultados con vecinas y vecinos, y que buscan la no saturación de los entornos y mejorar la habitabilidad de las nuevas viviendas, es no reconocer como se planifica una localidad y es dar espacio a la generación de ciudades y barrios hostiles y hacinados.

Observación 4: Artículo 2.6.6. inciso 2 Exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo, es pasar a llevar directamente los planes establecidos a nivel local, consultados con vecinas y vecinos, y que buscan la no saturación de los

entornos y mejorar la habitabilidad de las nuevas viviendas, es no reconocer como se planifica una localidad y es dar espacio a la generación de ciudades y barrios hostiles y hacinados.

Observación 5: Artículo 2.6.7. inciso 2 Exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo, es pasar a llevar directamente los planes establecidos a nivel local, consultados con vecinas y vecinos, y que buscan la no saturación de los entornos y mejorar la habitabilidad de las nuevas viviendas, es no reconocer como se planifica una localidad y es dar espacio a la generación de ciudades y barrios hostiles y hacinados.

Observación 6: Artículo 2.6.9. inciso 2 exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo, es pasar a llevar directamente los planes establecidos a nivel local, consultados con vecinas y vecinos, y que buscan la no saturación de los entornos y mejorar la habitabilidad de las nuevas viviendas, es no reconocer como se planifica una localidad y es dar espacio a la generación de ciudades y barrios hostiles y hacinados.

Observación 7: Artículo 2.6.19. La eliminación del artículo limita o directamente inutiliza las regulaciones establecidas a nivel local, con consulta a vecinos y vecinas.

61. 578_Lyzette_Gyorgy_.pdf

Observación 1: 7. 2.6.4; 2.6.5;2.6.6; 2.6.7;2.6.9; 2.6.19 Respecto de los aumentos a las normas de excepción asociadas al "Conjunto Armónico": - Los incrementos en las normas urbanísticas de altura, coeficiente de ocupación de suelo y constructibilidad, sumados a la reducción a la mitad de la superficie predial mínima exigida —a 2.500 m²— y vinculados copulativamente a una distancia de 600 metros a paraderos (recorridos peatonales de transporte público), configuran una desproporción normativa de magnitud. Como se señaló anteriormente, esta condición de proximidad a paraderos abarca cerca del 80% del territorio urbano de La Serena, lo que equivale en la práctica a una densificación masiva e indiscriminada sobre la casi totalidad de la ciudad, desconociendo los Instrumentos de Planificación Territorial vigentes. - Esta situación hace inviable proyectar y monitorear coherentemente los Planes Reguladores Comunales. Las normas urbanísticas que estos contienen son el resultado de estudios técnicos de creciente complejidad y costo —exigidos precisamente por las sucesivas modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y a su Ordenanza General—, y pueden verse incrementadas por norma de excepción en hasta un 75%, de manera indiscriminada en el territorio, sin sustento técnico ni proceso de planificación que lo respalde. - Lo anterior es del todo inconsecuente con la trayectoria que ha seguido la propia Ley y su Ordenanza en materia de planificación urbana, cuyas reformas acumuladas apuntan precisamente en la dirección contraria: hacia una mayor rigurosidad y respaldos técnicos, participación ciudadana y coherencia territorial. Un ejemplo concreto de esta contradicción es el artículo 2.1.4 bis de la OGUC, cuyo mandato de monitoreo y evaluación de los instrumentos de planificación territorial quedaría gravemente comprometido ante la imposibilidad práctica de medir y controlar los efectos de las normas de excepción incrementadas, aplicadas de forma aleatoria en el territorio- donde se cumplan los requisitos cada vez más acotados- y eliminando la posibilidad de los municipios de prohibirlos de acuerdo los objetivos y criterios de planificación definidos en sus PRC.

62. 586_Max_Carey_.pdf

Observación 1: Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m² implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto Armónico.

Observación 3: Derogar este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

63. 590_Lorena_Meneses_.pdf

Observación 1: La flexibilización de requisitos y la derogación de la facultad de los PRC para restringir conjuntos armónicos implica una alteración de la jerarquía normativa, subordinando la planificación comunal a la OGUC. Esto vulnera los arts. 6 y 7 CPR y el sistema de planificación urbana de la LGUC. Se transforma una herramienta excepcional en un mecanismo general de aumento de constructibilidad.

Eliminación de control municipal: al impedir que PRC restrinjan conjuntos armónicos.

Aumento excesivo de constructibilidad y altura por vía excepcional.

Fragmentación del ordenamiento territorial.

Riesgo de judicialización por vulneración de planificación local.

Reducción de estándares urbanos (al bajar superficie mínima de 5.000 a 2.500 m²).

64. 593_Pablo_Sovino_.pdf

Observación 1: 2. Art. 2.6.4 Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: 3. Art. 2.6.19 Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

65. 603_Carolina_Luna_.pdf

Observación 1:

Artículo 2.6.5 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 2:

Artículo 2.6.6 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 3:

Artículo 2.6.7 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4:

Artículo 2.6.8. SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN: A los incrementos que ya están contemplando para la modificación en conjunto armónico no debería sumarse otro incentivo de fusión, pues podría llegar a un 105% de aumento respecto de la norma del instrumento de planificación territorial, situación que es excesiva para la distribución de las cargas en el territorio.

Observación 5:

Artículo 2.6.9. SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 6:

Artículo 2.6.19. SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO.

FUNDAMENTACIÓN: • Eliminar este artículo limita el control municipal y la potestad planificadora de los gobiernos locales derivada por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades sobre su territorio, mediante el instrumento de planificación territorial.

66. 609_Gabriela_Pappini_.pdf

Observación 1:

2.6.4 / 2.6.5 / 2.6.6/2.6.7/ 2.6.9 (Mod N° 5, 6, 7, 8 y 10)

Sobre incentivos normativos en Conjuntos Armónicos mediante reducción del umbral de superficie a 2.500 m², donde terrenos de 50x50 podrán acceder a constructibilidad de hasta un +75% y una altura de hasta +50% de lo permitido por el IPT, generando un gran impacto en zonas residenciales de escala baja o de densidad media consolidada, donde se generarían hacinamiento y discontinuidad morfológica, impactando en un territorio que con déficit de áreas verdes y de equipamientos, donde los Municipios con escasos recursos deberán absorben una nueva demanda y no contarán con los medios para ello.

Cualquier incorporación de incentivos normativos debe realizarse respetando el imperio de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) a través de la actualización de los respectivos Planes Reguladores Comunales (PRC) y en estricta concordancia con la prohibición de acumulación de beneficios que consagra el artículo 2.1.10 de la OGUC, resguardando la legalidad de la planificación

territorial y la autonomía de cada comuna. Bajo esta premisa, se consulta si se ha evaluado el impacto de la rebaja de 2.500m² para Conjuntos Armónicos en zonas residenciales de baja escala o densidad media, por lo que se solicita que la norma faculte a los PRC poder excluir o limitar este tipo de incentivos en zonas de la comuna.

Observación 2:

2.6.19 Derogación de la facultad municipal para reducir incentivos de Conjunto Armónico, anula la autonomía municipal consagrada en el Art. 28 de la LGUC, al eliminar la facultad privativa del PRC para reducir hasta en un 50% los incentivos de altura y constructibilidad del Conjunto Armónico. La supresión de este mecanismo de equilibrio esencial, que deja a los territorios vulnerables ante proyectos que ignoran las realidades locales y sobrepasan la capacidad de infraestructura, desprotegiendo barrios consolidados y generando un desarrollo urbano desacoplado de las necesidades de la ciudad. Se rechaza esta supresión porque genera un retroceso en la planificación y autonomía municipal que se encuentra consagrada en la LGUC.

67. 615_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1:

2.6.4 Umbral de Conjunto Armónico baja de 5.000 m² a 2.500 m² y elimina exigencia de calzada de 14 metros. Se aumenta el número de predios habilitados para acogerse a mayores constructibilidades y alturas. Además, al eliminar el ancho mínimo de la calzada, no garantiza que los conjuntos enfrenten una vialidad que permita mitigar el impacto del proyecto, podrían por ejemplo enfrentar vías troncales de una pista por sentido. En el caso de Puente Alto, avenida Eyzaguirre (troncal), tramo entre Santa Rosa y Arturo Prat, podrían existir conjuntos armónicos con alta densidad, en una vía ya saturada.

De esta manera, considerando los cambios antes mencionados, se aumentan las densidades y alturas, disminuyendo la superficie de los predios y el tamaño de las calzadas. Esto podría generar un colapso vial y mayor densificación en la comuna, sin una conectividad, servicios ni equipamientos adecuados.

Observación 2:

2.6.5 Bono de constructibilidad del 75% para viviendas económicas ≤90m² cerca de transporte. Agudiza el problema de la densificación, permitiendo aumentar la superficie construida, sin garantizar una estructura vial y acceso a transporte estructurante (como metro). Se amplía el criterio a transporte público de superficie, que no tiene la misma frecuencia ni capacidad. En la Imagen N°1, se evidencia que en el caso de Puente Alto, considera casi el 70% de la superficie de la comuna.

Observación 3:

2.6.9 Bono de altura del 50% (antes 25%) para viviendas económicas cerca de transporte. Posibilita mayor altura en zonas cercanas a estaciones de metro y paraderos, sin considerar el contexto urbano de la comuna asociados a red vial, equipamientos y servicios. La nueva Ley N°21.807 de modernización de la Planificación Territorial impulsa el rol del municipio en la planificación comunal. Sin embargo, la propuesta de modificación de la OGUC genera una desconexión con la realidad comunal y con la mirada planificada del territorio, debilitando las facultades municipales establecidas en los Artículos 3 y 6 del DFL N°1 (Ley 18.695).

Observación 4:

La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

desarrollo armónico de la comuna sobre la base de estudios técnicos, participación ciudadana y coordinación interinstitucional.

a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos

al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.

c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos.

e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar

de condicionar mayores beneficios constructivos a contrapartidas concretas en materia de espacio público, urbanización, mitigaciones viales y provisión de equipamientos, la propuesta tiende a otorgar incrementos automáticos de edificabilidad, lo que reduce el margen de regulación del municipio y limita la efectividad de los instrumentos de planificación territorial para mejorar la calidad urbana y la integración socioespacial.

68. 616_Marcela_Figueroa_.pdf

Observación 1: Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 m, permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala que implican una carga vehicular imposible de absorber por una calzada reducida, lo cual afecta drásticamente la morfología de los barrios.

Observación 2: Rebajar el terreno mínimo de 5000 a 2500 m² implica una precarización de los espacios comunes y de las condiciones urbanísticas requeridas para la adecuada convivencia de los habitantes del Conjunto Armónico.

Observación 3: Derogar este artículo, priva a los gobiernos locales de una facultad que ha sido fundamental para proteger la identidad barrial. Se debe tener en cuenta que los municipios son las instituciones que mejor conocen las características y las necesidades de los territorios.

69. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 2.1.22 Coeficiente de densidad cambia de 4 a 2 hab/viv y a 1 para viviendas ≤90m² cerca de transporte. Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial. Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE. Actualmente en dicho sector se permite una densidad baja, pensado para un desarrollo de casas, ahora con la misma densidad se podrán construir edificios en altura, cuando antes las normas del PRC limitaban ese desarrollo (ver Imagen N° 1 y 2). Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollos densos en torno a vías como Concha y Toro, Camilo, Henríquez, Eyzaguirre; sin generar mitigaciones adecuadas al entorno. En ese sentido, la medida propuesta no viene acompañada de una política pública adecuada para mejorar la movilidad y el transporte público. En la actualidad, la comuna cuenta con graves problemáticas de movilidad de ejecución de ejes viales estructurantes ya que solo el 50% de la vialidad estructurante está completamente materializada en el perfil proyectado, un 27% de la vialidad se encuentra parcialmente consolidada y un 23% de la vialidad falta por materializar en el territorio comunal. De la vialidad faltante por materializar, se puede agrupar por ubicación de la siguiente manera: el 61% en el sector de piedemonte, el 29% en la zona industrial y el 10% en el resto del territorio comunal (ver Imagen N°2). Estas discontinuidades y carencias de la red impactan la circulación, seguridad vial y eficiencia del transporte público y privado. Por lo

anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficits estructurales de la movilidad. Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna. Por otra parte, la facultad de generar incentivos por medio de los Planes Reguladores Comunales (Artículo 184 LGUC) se ve condicionada y limitada por el aumento total de los coeficientes.

Observación 2: 2.4.1 Amplía rebaja de estacionamientos a paraderos de transporte público en ejes estructurantes. La propuesta de modificación considera el mismo criterio de distancia para el acceso a un paradero que a una estación de metro, sin considerar que son dos medios de transporte con distintas frecuencias, tiempos de viaje y capacidad. Además, según encuesta Cadem, en Puente Alto el 71% de los hogares posee vehículo. Reducir los estacionamientos de los proyectos habitacionales porque se encuentran a menos de 600 metros de un paradero no se condice con la necesidad y realidad de la comuna. De esta manera, reducir los estacionamientos por proyecto, generará más autos estacionados en las calles, lo que generaría condiciones de inseguridad. La reducción de estacionamientos difiere de lo establecido en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (Artículo 8) que aumenta los estacionamientos requeridos para los proyectos de vivienda de interés público, que responde a requerimientos y necesidades de los habitantes de la comuna. Se requiere revisar y evaluar la compatibilidad de ambos cuerpos legales, según corresponda. Para el caso de Puente Alto, existen condiciones críticas de espacios públicos reducidos, donde se generan condiciones de inseguridad e invisibilidades, como por ejemplo: entorno Estación Hospital Sotero del Río. Cuya condición podría ser agudizada con desarrollo de proyectos con mayor densidad sin resguardos ni mejora espacios públicos adecuados a una mayor carga de habitantes. La propuesta no considera incentivos para el mejoramiento de espacios públicos en torno a estaciones de metro que permitan fortalecer los intercambios de modalidad de transportes (metro, vehículos, bicicletas, etc), de acuerdo a recomendaciones de Desarrollos Orientados al Transporte (DOT); como referencia de un modelo urbano compacto de mediana y alta densidad.

Observación 3: 2.6.4 Umbral de Conjunto Armónico baja de 5.000 m² a 2.500 m² y elimina exigencia de calzada de 14 metros. Se aumenta el número de predios habilitados para acogerse a mayores constructibilidades y alturas. Además, al eliminar el ancho mínimo de la calzada, no garantiza que los conjuntos enfrenten una vialidad que permita mitigar el impacto del proyecto, podrían por ejemplo enfrentar vías troncales de una pista por sentido. En el caso de Puente Alto, avenida Eyzaguirre (troncal), tramo entre Santa Rosa y Arturo Prat, podrían existir conjuntos armónicos con alta densidad, en una vía ya saturada. De esta manera, considerando los cambios antes mencionados, se aumentan las densidades y alturas, disminuyendo la superficie de los predios y el tamaño de las calzadas. Esto podría generar un colapso vial y mayor densificación en la comuna, sin una conectividad, servicios ni equipamientos adecuados.

Observación 4: 2.6.5 Bono de constructibilidad del 75% para viviendas económicas ≤90m² cerca de transporte. Agudiza el problema de la densificación, permitiendo aumentar la superficie construida, sin garantizar una estructura vial y acceso a transporte estructurante (como metro). Se amplía el criterio a transporte público de superficie, que no tiene la misma frecuencia ni capacidad. En la Imagen N°1, se evidencia que en el caso de Puente Alto, considera casi el 70% de la superficie de la comuna.

Observación 5: 2.6.9 Bono de altura del 50% (antes 25%) para viviendas económicas cerca de transporte. Posibilita mayor altura en zonas cercanas a estaciones de metro y paraderos, sin considerar el contexto urbano de la comuna asociados a red vial, equipamientos y servicios. La nueva Ley N°21.807 de modernización de la Planificación Territorial impulsa el rol del municipio en la planificación comunal. Sin embargo, la propuesta de modificación de la OGUC genera una desconexión con la realidad comunal y con la mirada planificada del territorio, debilitando las facultades municipales establecidas en los Artículos 3 y 6 del DFL N°1 (Ley 18.695).

Observación 6: a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas. b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura. c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el

sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local. d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos. e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar de condicionar mayores beneficios constructivos a contrapartidas concretas en materia de espacio público, urbanización, mitigaciones viales y provisión de equipamientos, la propuesta tiende a otorgar incrementos automáticos de edificabilidad, lo que reduce el margen de regulación del municipio y limita la efectividad de los instrumentos de planificación territorial para mejorar la calidad urbana y la integración socioespacial.

70. 621_Adrina_Godoy_.pdf

Observación 1: Flexibilización del Conjunto Armónico: Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios

Observación 2: Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 3: Solicitó mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19.

71. 622_Catalina_Medina_.pdf

Observación 1: La Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda reafirma su compromiso con la búsqueda de soluciones habitacionales que permitan enfrentar el déficit actual. No obstante, ante una propuesta que implica duplicar o cuadruplicar la densidad efectiva mediante la ampliación de bonos y la flexibilización de conjuntos armónicos, se considera imperativo que estas modificaciones no ignoren las capacidades de infraestructura locales.

Cualquier incremento de densidad debe estar estrictamente supeditado a la factibilidad técnica y debe respetar la planificación territorial plasmada en el Plan Regulador Comunal vigente. La imposición de incentivos que excedan los límites consensuados con la ciudadanía pone en riesgo no solo la sostenibilidad urbana, sino también la confianza en las instituciones y la calidad de vida barrial. En consecuencia, se solicita que estas normativas contemplen mecanismos de flexibilidad que permitan a los gobiernos locales ajustar su implementación a las condiciones reales de su entorno y a las proyecciones bajo las cuales fue proyectada la planificación comunal vigente.

Observación 2: El Plan Regulador Comunal de Pedro Aguirre Cerda es el resultado de un riguroso itinerario técnico que contempló la Etapa 4 (Imagen Objetivo), Etapa 5 (Elaboración del Anteproyecto) y Etapa 6 (Aprobación Institucional); etapas marcadas por una robusta participación ciudadana que aseguró la legitimidad técnica y social de cada fase del desarrollo normativo. En este instrumento, la comunidad y el municipio definieron densidades habitacionales máximas (hab/ha) equilibradas con la capacidad de carga de sus barrios.

La modificación propuesta al Art. 2.1.22 impone nuevas densidades a partir de las ya existentes en el Plan Regulador Comunal, incrementando arbitrariamente el potencial constructivo. Esta distorsión normativa se acentúa al aplicar coeficientes de ocupación irreales para la vivienda de interés social; mientras la norma proyecta un estándar de un habitante por unidad, la realidad habitacional en sectores vulnerables arroja índices de hacinamiento que superan las tres personas por vivienda según la CASEN 2022. Es crítico señalar que, dada la morfología y tamaño de la comuna, prácticamente la totalidad del territorio de Pedro Aguirre Cerda queda inscrito en el radio de 600 metros respecto a estaciones de Metro, tren o paraderos de transporte público. Esto significa que la densificación intensiva dejaría de ser una condición particular de ciertos ejes para transformarse en una norma que afecta a casi toda la extensión comunal.

Esta medida desnaturaliza la planificación original del municipio; aunque el Plan Regulador Comunal siga formalmente vigente, su efectividad se ve anulada al exceder drásticamente la visión de ciudad consensuada. Al alterar las reglas en la práctica totalidad del suelo urbano, se convierte la planificación local en un marco meramente referencial supeditado a criterios de densificación externos que no consideran la escala barrial que los vecinos contribuyeron a definir.

Observación 3: Es fundamental señalar que, de conformidad con el Art. 2.1.10 de la OGUC, cualquier decisión de densificar una zona determinada debe ir acompañada obligatoriamente de estudios de factibilidad de servicios sanitarios, vialidad y equipamiento; sin embargo, la modificación propuesta omite exigir estas evaluaciones. En consecuencia, el incremento de la densidad poblacional en el entorno de las estaciones de Metro no cuenta con los respaldos técnicos de capacidad vial, sanitarios y de equipamiento necesarios. En el caso específico de Pedro Aguirre Cerda, la existencia de una red sanitaria unitaria representa una preocupación crítica; el aumento drástico de unidades de vivienda derivado del Art. 2.1.22 implica un volumen de residuos que el sistema actual no tiene capacidad de recibir ni procesar según la población proyectada.

Si bien es imperativo abordar el déficit de vivienda, esta acción debe ser sostenible. La generación de unidades habitacionales sin una planificación adecuada del entorno sobrecarga la infraestructura existente (colegios, consultorios, etc.), al carecer de estudios de factibilidad sanitaria, de equipamiento o de áreas verdes. Esta desatención a la capacidad de carga del territorio podría conducir a un deterioro de la estructura urbana en barrios precariamente consolidados que no podrán soportar demandas sociales y técnicas no analizadas.

Finalmente, el bienestar de las personas requiere una mirada multidimensional. Una densificación que no asegure condiciones mínimas de habitabilidad y control urbano favorece la aparición de incivildades y agrava los problemas de seguridad en el entorno. Al saturar el espacio público y debilitar la cohesión barrial, estas propuestas de carácter generalista resultan contraproducentes, afectando directamente la calidad de vida y la percepción de seguridad de los habitantes de la comuna.

Observación 4: Respecto a la reducción de estacionamientos, es necesario considerar las particularidades socioespaciales de Pedro Aguirre Cerda que condicionan la aplicación de esta medida:

Movilidad condicionada por el diseño urbano: El automóvil en nuestra comuna no representa un bien de lujo, sino una respuesta a una planificación urbana históricamente deficitaria. La presencia de la vía férrea y autopistas genera una segregación física que limita la permeabilidad de la comuna. Al existir pocos puntos de cruce vehicular y peatonal, el vehículo particular se vuelve una necesidad para mitigar la baja conectividad interna y los tiempos de desplazamiento.

Brechas en la Red de Transporte Público: Si bien el Metro es un eje estructurante valioso, el sistema de buses presenta debilidades en cuanto a recorridos transversales, frecuencias y horarios. Mientras no se asegure una alternativa de transporte público consistente y capilar, la desincentivación forzada del estacionamiento privado no frenará la adquisición de vehículos.

Presión sobre el Bien Nacional de Uso Público: Históricamente, la falta de previsión de espacios de estacionamiento en viviendas antiguas ha derivado en la ocupación de veredas y bandejones. Una reducción adicional de espacios formales en nuevos proyectos intensificará esta tendencia, promoviendo el uso irregular del espacio público y dificultando la gestión de áreas verdes y circulación peatonal.

72. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 1: 5. Artículo 2.6. 4. Sin observaciones a la propuesta.

Observación 2: 6. Artículo 2.6. 5. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder el coeficiente de constructibilidad, que las viviendas se acojan a proyectos de integración social y se ubiquen a menos de 600 metros de un corredor del sistema de transporte público. Así, se propone reemplazar el tercer párrafo por lo siguiente: “Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

Observación 3: 7. Artículo 2.6. 6. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder el coeficiente de constructibilidad, que las viviendas se acojan a proyectos de integración social y se ubiquen a menos de 600 metros de un corredor del sistema de transporte público. Así, se propone reemplazar el tercer párrafo por lo siguiente: “Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

Observación 4: 8. Artículo 2.6. 7. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder el coeficiente de constructibilidad, que las viviendas se acojan a proyectos de integración social y se ubiquen a menos de 600 metros de un corredor del sistema de transporte público. Así, se propone reemplazar el tercer párrafo por lo siguiente: “Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

Observación 5: 9. Artículo 2.6. 8. Sin observaciones a la propuesta.

Observación 6: 10. Artículo 2.6. 9. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder la altura máxima establecido en la Ordenanza vigente (25%).

73. 643_Francisca_Cancino_.pdf

Observación 1: 4. Art. 2.6.4 En su punto a) la modificación propone la disminución de la superficie mínima a la mitad. Por lógica, mientras las viviendas conservan características y rasgos generales similares, las implicancias de esta propuesta genera una inmediata disminución de las áreas comunes disponibles. Por consiguiente, la medida afecta directamente la habitabilidad de los conjuntos armónicos, impactando no solo sobre la espacialidad de las entregas, sino, además, a la convivencia entre vecinos.

Además, no es clara la lógica con la cual se proponen los cambios, ya que, tanto la modificación del 2.1.22 y el 1.4.17 implican o la mitad o el doble de lo que proponía la ordenanza inicialmente, por lo que no queda claro a qué estudios y criterios están respondiendo estas medidas -ya que más bien parecen responder a criterios caprichosos e inespecíficos.

Observación 2: 5. 2.6.5 – 2.6.6 – 2.6.7 – 2.6.8 – 2.6.9 Resulta interesante el aumento sobre la constructibilidad para los casos indicados por el artículo propuesto. Es bastante común que, para las viviendas económicas, la principal restricción sea la constructibilidad por sobre la densidad. Sin embargo, el incremento sobre un 75% fuera de ser excesivo, genera suspicacias sobre la verdadera motivación de esta modificación. Esto, por que la caracterización de “vivienda económica” es lo suficientemente vaga ya que apunta más bien al metraje que a su asequibilidad. La evidencia científica muestra que la desregulación de los suelos y la sobre demanda no son variables directamente correlacionadas con el fenómeno de encarecimiento de la vivienda como sí está ampliamente demostrada que lo es la financiarización de la vivienda y la desregulación de suelos urbanos. Además, la variable que más explica el aumento de los precios de la vivienda es la cantidad de viviendas en el mercado, por lo que esta propuesta está sobre ideologizada ya que, al intentar producir aún más vivienda, recae sobre ideas que no corresponden a la situación real del mercado de vivienda. Así, es fácilmente

corruptible la disposición de “vivienda económica” ya que no recae sobre su precio sino por tamaño. En ese sentido, para asegurar que realmente no genere incrementos significativos sobre el precio del suelo como además incrementar asequibilidad, se sugiere encarecidamente a) estabilizar el aumento de la constructibilidad en relación con la densidad del IPT, b) que el objetivo sea sobre la vivienda social -que es mucho más específica- que solo sobre la vivienda económica.

74. 652_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: 5. Artículo 2.6.4 Superficie mínima y frente a calle en Conjunto Armónico La modificación de los artículos referente al Conjunto Armónico, buscan fomentar este tipo de proyectos, los cuales, en las ciudades se desarrollan como grandes construcciones que están fuera de la armonía urbana proyectada en los planes reguladores, que ya considera un aumento en las normas urbanísticas de los sus instrumentos, de manera excepcional, y por lo mismo, debiese mantenerse dicha condición.

Se rechaza modificación: Respecto a la condición de dimensión, la reducción de 5000 a 2500 m2, amplía significativamente el universo de proyectos susceptibles a acogerse a este artículo, por lo que, debilita su carácter excepcional y facilita los procesos de intensificación en los predios sin una contraprestación urbana clara. Se estima que esta modificación no resguarda el equilibrio urbano, por lo que se sugiere sea considerado como un incentivo normativo condicionado a aportes verificables a su entorno inmediato.

En cuanto a la condición de ubicación, en que elimina el requisito de calzada mínima de 14 metros, genera un riesgo relevante en términos de capacidad vial, ya que permite proyectos de gran envergadura sobre vías que no necesariamente cuentan con condiciones adecuadas de operación. La calzada de 14 metros exige que haya al menos 4 cauces viales, y asegura que al menos cumpla con los distanciamientos mínimos de una vía colectora, aunque no esté identificada dentro del instrumento de planificación. Mantener este estándar resulta mínimo y fundamental para asegurar coherencia con la jerarquía vial y prevenir externalidades negativas sobre la movilidad local.

Observación 2: 6. Artículo 2.6.5. Aumento de constructibilidad en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: El aumento de un 75 % a la constructibilidad, para proyectos de viviendas económicas, presenta riesgos relevantes, en la medida que no garantiza que dichos proyectos corresponden efectivamente a viviendas de interés público. Se valora la intención de fomentar el desarrollo de viviendas económicas, sin embargo, esta condición muchas veces no cumple con su vocación, permitiendo que desarrollos inmobiliarios se acojan a esta normativa cumpliendo formalmente con sus requisitos, cumpliendo con la normativa legal, distancias mínimas y reducción de estacionamientos, pero no responden a su objetivo social, por el contrario, pueden ser proyectos privados de alto estándar. En este contexto, se recomienda vincular este artículo a los proyectos definidos como vivienda de interés público, conforme a lo establecido en la LGUC en el artículo 184 bis., la cual se refiere exclusivamente a proyectos destinados a beneficiarios de programas habitacionales del Estado.

Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicadas frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan. Esta medida ante el transporte público existente se ve como algo acelerado que no considera la realidad y deficiencia actual de los medios actuales. Las modificaciones propuestas requieren ser evaluadas en función de su coherencia con las condiciones actuales del

sistema de transporte y la infraestructura disponible, incluyendo la frecuencia de los servicios ferroviarios y el desarrollo de redes de movilidad activa. En este sentido, la aplicación de estas medidas podría generar desajustes entre la intensidad de uso del suelo promovida y la capacidad real de soporte del territorio, lo que podría impactar negativamente en la movilidad y en las condiciones de habitabilidad de la población.

A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

Observación 3: 7. Artículo 2.6.6. Aumento de constructibilidad por viviendas económicas en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: Se sugiere que con aumentar al 75% de constructibilidad, se debería además exigir mayor cantidad de metros cuadrados para la condición de uso. Se reitera la observación del artículo 2.6.5., sobre cambiar el concepto de viviendas económicas a vivienda de interés público y aumento de constructibilidad.

A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

Observación 4: 8. Artículo 2.6.7. Aumento de constructibilidad por viviendas económicas en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: Se reitera la observación del artículo 2.6.5., sobre cambiar el concepto de viviendas económicas a vivienda de interés público. Adicionalmente, en el caso de la intervención en áreas de protección patrimonial cultural nacionales y comunales, el aumento de constructibilidad resulta contradictorio con los objetivos de conservación urbana, en que el desarrollo inmobiliario y la protección del patrimonio debe encontrar y preservar las estructuras existentes, con el fin de mantener además la imagen urbana del sector a intervenir. A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

Observación 5: 9. Artículo 2.6.8. Elimina artículo sobre sumar coeficiente por fusión de terrenos en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: Eliminar este artículo favorece prácticas de sobreutilización del suelo mediante subdivisiones prediales seguidas de fusiones (+30%), que luego se podrá agregar nuevamente un aumento de 30% con el conjunto armónico. Dicho aumento acumulativo, puede derivar a proyectos sobredimensionados y con mayor superficie construida, derivando en aumento considerable en las cargas de ocupación, y por consecuencia, ciudades mayores, afectando a la infraestructura disponible y el equilibrio territorial. En este sentido, se recomienda mantener la regulación vigente como mecanismo de control, considerando que la OGUC es el marco mínimo establecido, y que los planes reguladores acompañan a contener las normas urbanísticas según la realidad de cada territorio.

Observación 6: 10. Artículo 2.6.9. Aumento de altura en aplicación de viviendas económicas en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: El incremento de altura hasta un 50%, para el desarrollo de vivienda económica presenta inconsistencias relevantes, y no asegura que sean proyectos de vivienda de interés público. En primer lugar, los terrenos ubicados con estas condiciones de localización no permiten el desarrollo de viviendas subsidiadas, debido a la plusvalía entregada por el transporte público establecido, y el costo que significaría para el estado adquirir terrenos de esas características. En segundo lugar, las construcciones de mayor altura tienen al mismo tiempo, una mayor complejidad constructiva y operativa, requiere el uso de ascensores y por lo mismo, de un mantenimiento permanente posterior de los habitantes. Esto puede afectar negativamente a la habitabilidad y sostenibilidad económica de los proyectos. Estas condiciones de mayor costo, sugieren que el uso de este artículo se preste para el mal uso, y que las viviendas desarrolladas no sean de interés público, por el contrario, cumplan con las condiciones mínimas de viviendas económicas (50 metros de la vía pública y disminuir la cantidad de estacionamientos vehiculares), siendo proyectos densos y de vivienda privada. Se recomienda restringir y vincular el beneficio directamente a vivienda de interés público, considerando la vocación del artículo, entregando mayores herramientas a los subsidios que consideren dichos cambios de la Ordenanza.

Para el caso de Buin y comunas periurbanas, el aumento de altura desvinculado de la morfología urbana existente genera rupturas en la continuidad de la imagen urbana y en la escala barrial, afectando la coherencia del tejido construido. Esta situación resulta contradictoria con los objetivos del Plan Regulador Comunal en elaboración, el cual busca definir una estructura de alturas armónica y acorde a las características territoriales, resguardando la identidad local y un desarrollo urbano equilibrado.

75. 656_Rodrigo_Soto_.pdf

Observación 1: 0. Obs. generales

De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

Observación 2: - 3. 2.6.5. 2.6.6. 2.6.7.

Se propone revisar la concordancia de la aplicación de este artículo, con lo estipulado en el artículo 6.6.2 de esta misma ordenanza.

Observación 3: - 4. 2.6.9

Se propone revisar la concordancia de la aplicación de este artículo, con lo estipulado en el artículo 6.6.2 de esta misma ordenanza.

76. 658_Carolina_Rivera_.pdf

Observación 1: Se propone revisar la concordancia de la aplicación de este artículo, con lo estipulado en el artículo 6.6.2 de esta misma ordenanza.

Observación 2: Se propone revisar la concordancia de la aplicación de este artículo, con lo estipulado en el artículo 6.6.2 de esta misma ordenanza.

77. 664_Pablo_Lopez_.pdf

Observación 1: - La densificación es un objetivo válido desde la perspectiva de eficiencia urbana; sin embargo, la evidencia muestra que una densificación basada exclusivamente en el aumento de viviendas por hectárea puede generar efectos adversos sobre la calidad de vida urbana, si no se acompaña de infraestructura, equipamiento y regulación morfológica adecuada. - En numerosas comunas, especialmente en zonas extremas o intermedias, la aplicación automática del nuevo coeficiente puede incrementar significativamente la densidad sin asegurar capacidad vial, condiciones adecuadas de asoleamiento ni calidad de vida urban

- a. - La normativa vigente ya contempla mecanismos de densificación controlada, como el incremento de altura bajo ciertas condiciones o por ejemplo, lo dispuesto en el artículo 2.6.9 de la OGUC, los cuales no siempre han sido utilizados de manera efectiva. Conclusión La modificación debiera: - quedar sujeta a mayores condiciones territoriales,
- - permitir a los PRC modular su aplicación, y
- - evitar que la densificación sea capturada exclusivamente como beneficio económico sin contrapartidas urbanas.

Observación 2: 5. arts. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 La propuesta busca potenciar el uso del conjunto armónico mediante:

- - reducción de superficie mínima (5.000 a 2.500 m²), - aumentos significativos de constructibilidad y altura, - y eliminación de facultades restrictivas de los PRC.

Evaluación - La reducción de superficie mínima es razonable. - Sin embargo, la combinación de altos premios normativos, eliminación de controles locales y cercanía genérica a transporte puede provocar impactos negativos en asoleamiento, paisaje urbano e infraestructura. - La altura como mecanismo de densificación debe condicionarse explícitamente a rasantes, orientación solar y

- contexto urbano. - La evidencia sobre densificación residencial advierte que incrementos de altura no condicionados adecuadamente pueden afectar la habitabilidad y la identidad barrial Conclusión Se recomienda no eliminar completamente las facultades de ajuste de los PRC y reforzar criterios de diseño
- urbano.

78. 669_Melvin_Vidal_.pdf

Observación 1: 2.6.4 Obs. DOM: Los beneficios ya existentes para los conjuntos armónicos, se trasladan prácticamente a toda la comuna, ya que, es muy difícil que un proyecto de densificación tipo, no se emplace sobre 2500m² o más.

Observación 2: 2.6.5 2.6.6 2.6.7 Obs. DOM: Como se ha señalado anteriormente, en Ñuñoa casi la totalidad de departamentos cuentan con menos de 90m². En consecuencia, esta modificación casi duplica la constructibilidad permitida por el Plan Regulador de Ñuñoa en toda la comuna, resultando ante los ojos de los vecinos, en una situación notoriamente anómala.

Lo anterior se agudiza al considerar el nuevo concepto de Superficie Edificada, considerando solamente la superficie interior útil. El resultado finalmente será la percepción de grandes volúmenes edificados sobre terrenos relativamente pequeños comparados con la situación típica observada.

Observación 3: 2.6.8 Obs. DOM: En este punto, el incentivo de constructibilidad de los conjuntos armónicos, sería aparentemente copulativo con el de la fusión predial, resultando en un incremento de hasta el 100% para dicho coeficiente. Se debe revisar con cuidado este punto, ya que en su simpleza, resulta en un aumento sustantivo para este parámetro normativo ya incrementado.

Observación 4: 2.6.9 Obs. DOM: El conflicto en este punto será directo con los municipios, los cuales, a través de esta única herramienta, podían limitar los incrementos normativos en materia de un tópico tan trascendente como las alturas de los edificios que conforman un Conjunto Armónico. Es así que, al eliminar la facultad de reducir este factor tan relevante en materia normativa, significará despojar a los municipios del único mecanismo de control para esta figura urbanística.

Observación 5: B. Sobre la modificación regulatoria en consulta Respecto de los alcances en la presente modificación y de acuerdo al análisis precedente, los aumentos en los coeficientes de constructibilidad, densidad y altura contemplados, resultarán para Ñuñoa, en figuras o volúmenes edificados que serán comparativamente similares a la situación normativa anterior a las modificaciones al PRC llevadas adelante desde el año 2017 (Mod. 16, 17 y 18)

Lo anterior se suma a la posibilidad de emplazarse en terrenos significativamente menores a los de los tradicionales conjuntos armónicos (la mitad de la superficie), impactando no solo por su altura superior a los últimos proyectos aprobados, si no que además, por su relación con superficies prediales ostensiblemente menores.

Observación 6: Por otro lado, no se puede dejar de mencionar lo llamativo del lenguaje con el cual se plantea esta modificación, donde, al ya cuestionado análisis sobre “superficie edificada”, se puede agregar la continua alusión a los “premios” al referirse sobre meros “incrementos normativos”. Al respecto, se debe entender que estos “premios” no resultan en incrementos inocuos.

79. 682_Angelina_Marin_.pdf

Observación 1: Arts. 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 Los incrementos de constructibilidad de hasta 75% sobre los límites del Plan Regulador aumentan la impermeabilización del suelo, reducen la infiltración, incrementan la escorrentía y elevan la demanda hídrica y de servicios. La propuesta no establece ninguna exigencia de infraestructura verde como contraparte. Se solicita incorporar, como condición para acceder a estos incrementos, el cumplimiento de estándares mínimos de cobertura permeable, arborización y acceso peatonal a áreas verdes, definidos en coherencia con los instrumentos locales vigentes. Sin esa condición, el aumento de intensidad traslada costos ambientales al sistema público y a las comunidades sin compensación.

Observación 2: Art. 2.6.9 Se solicita eliminar el incremento de altura contemplado en el artículo 2.6.9 para los conjuntos armónicos. Los Planes Reguladores Comunes establecen alturas máximas como resultado de procesos técnicos y participativos que recogen la visión de la comunidad sobre cómo debe crecer su ciudad. En San Bernardo, el proceso participativo del Plan Regulador en curso documentó explícitamente que la comunidad percibe las edificaciones sobre 7 pisos como una amenaza, asociándolas a pérdida de asoleamiento, pérdida de privacidad y al modelo de "guetos verticales" que motivó la revisión del instrumento. Una norma nacional que permite superar en hasta 50% la altura máxima fijada por el Plan Regulador contradice directamente esa voluntad ciudadana expresada en un proceso formal. La altura urbana no es un parámetro neutro: define el carácter del barrio, las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida de quienes ya residen. Se solicita eliminar el incremento de altura del artículo 2.6.9, o en subsidio, restablecer la facultad municipal del artículo 2.6.19 para que cada municipio pueda decidir si aplica o no dicho incremento en su territorio.

80. 684_Carolina_Zamorano_.pdf

Observación 1: Art. 2.6.4 Conjuntos Armónicos (Condición de Dimensión) • Se reduce el umbral de superficie predial mínima para calificar como Conjunto Armónico de 5.000 m² a 2.500 m².

Observación 2: Art. 2.6.5 Premio de Constructibilidad por Dimensión Los proyectos que cumplan la condición de dimensión podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad del PRC.

Observación 3: Art. 2.6.6 Premio de Constructibilidad por Uso Se mantiene el exceso del 50% por condición de uso, pero se agrega un nuevo premio de hasta 75% para viviendas económicas cerca del transporte.

Observación 4: Art. 2.6.7 Premio de Constructibilidad por Localización Se incrementa el beneficio de localización hasta un 50%, permitiendo también un 75% en casos de vivienda económica cerca de ejes estructurantes.

Observación 5: Art. 2.6.8 Interacción con Fusión de Terrenos Se aclara que los incrementos de los artículos 2.6.5 al 2.6.7 ya incluyen el 30% de aumento por fusión de terrenos.

Observación 6: Art. 2.6.9 Incremento de Altura Máxima Se permite exceder hasta un 25% la altura del PRC, y hasta un 50% para viviendas económicas cerca de transporte.

Observación 7: Art. 2.6.19 DEROGACIÓN (Control Municipal) Se deroga la facultad de los Planes Reguladores Comunes para rebajar hasta un 50% los premios de constructibilidad y altura de conjuntos armónicos.

81. 691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf

Observación 1: Art. 2.6.4. Sobre cambios en la condición de dimensión para Conjuntos Armónicos: la reducción del requisito de superficie total de 5.000 m² a 2.500 m², puede provocar un cambio en las dinámicas urbanas de las comunas que presione barrios o sectores que no están preparados para la envergadura de este desarrollo urbano.

La rebaja a la mitad en la dimensión del terreno aumenta la cantidad de predios susceptibles a acogerse a Conjunto Armónico. La rebaja en las condiciones para acceder a Conjunto Armónico provocará un desarrollo urbano no previsto ni planificado en las comunas, que no cuentan con los estudios técnicos de movilidad, sanitarios, ni evaluación ambiental que los sustenten.

Con respecto a la exigencia de calles de 20 m entre líneas oficiales, pero sin la exigencia de 14 m sobre la dimensión de la calzada, las comunas quedan aún más propensas al desarrollo de Conjuntos Armónicos. En detalle esto implica la posible localización de estos proyectos en calles con calzadas con baja capacidad vehicular (hasta de 7 m), lo cual es crítico considerando los aumentos de parámetros normativos propuestos en los artículos siguientes.

Esta medida se contrapone al espíritu de la Ley N° 21.078 sobre Transparencia del Mercado de Suelo y la reciente Ley N° 21.807 (2026) de Fortalecimiento y Modernización de la Planificación. Ambas normativas buscan agilizar y dar transparencia a la planificación, pero bajo el principio de que los instrumentos de planificación territorial deben dirigir el desarrollo de las ciudades. Forzar una densificación mediante la rebaja de exigencias para acceder a Conjunto Armónico, debilitan el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal.

Se solicita mantener la condición de 5.000 m² como umbral de superficie y la exigencia de 14 m de dimensión de la calzada. Mantener ambas condiciones garantiza que el Conjunto Armónico conserve su naturaleza de norma de excepción, asegurando que su aplicación sea complementaria y no sustitutiva de las disposiciones establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial.

Es fundamental rescatar el espíritu original de esta herramienta, concebida no sólo como un incentivo inmobiliario, sino como un mecanismo de diseño urbano para conformar piezas de relevancia que aporten valor a su entorno y al espacio público inmediato. Reducir las condiciones desvirtúa este rol estratégico, transformando una excepción orientada a la calidad urbana en una regla general de densificación que prescinde del análisis de impacto armónico sobre la ciudad.

Observación 2: Artículos 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.9: Estos artículos vulneran la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al establecer aumento de los beneficios para conjuntos armónicos.

Se considera que el aumento de los beneficios del coeficiente de constructibilidad (CC) hasta un 75% y altura hasta un 50% tiene fuertes implicancias en la forma urbana prevista por la planificación local. Como ya se expuso anteriormente, dicho aumento no estaría avalado por los estudios complementarios de movilidad, equipamiento y factibilidad sanitaria, generando una sobrecarga de uso en los territorios, aumentando las cargas sobre la infraestructura y sobre los servicios existentes.

Se prevé que la medida fomentará el hacinamiento y la segregación al no exigir equipamiento, servicios y soporte logístico proporcional a la nueva carga demográfica. Esto es especialmente crítico en comunas con déficit de áreas verdes y equipamiento.

Es importante destacar que el aumento de los parámetros normativos para los conjuntos armónicos no está asociado a ningún beneficio para el entorno urbano, al no pedir ningún tipo de exigencia a cambio, como podría ser un porcentaje mínimo de áreas libres o verdes, un porcentaje mínimo de viviendas de interés público u otras condiciones que permitan equiparar la carga adicional para el entorno urbano.

Se solicita eliminar esta disposición, o en su defecto, se sugiere condicionar estos beneficios normativos a la incorporación de exigencias bajo la figura de incentivos normativos, los cuales debieran estar definidos en los planes reguladores comunales.

Observación 3: Art. 2.6.8. Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al aumentar la constructibilidad establecida sumando beneficios no considerados.

Se considera que el impacto de la eliminación del artículo es enorme para la forma edificada planificada por los planes reguladores comunales, ya que se suma el 30% del premio de fusión a los beneficios del Conjunto Armónico, lo cual implica que el CC existente se duplica en la práctica ($0,3 + 0,75 = 1,05$). Este aumento de la Constructibilidad se sumaría a la ampliación de los beneficios que plantean los Artículos 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9, los que, al igual que la observación anterior, no tiene asociado ningún beneficio para el entorno urbano ya que no está asociada a exigencias para mitigar su impacto. Se solicita que este artículo no sea eliminado, en concordancia con la prohibición de acumulación de beneficios que consagra el artículo 2.1.10 de la OGUC, resguardando así la legalidad del sistema de planificación territorial y la autonomía municipal.

Observación 4: Art. 2.6.19. Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al suprimir la facultad de los IPT comunales de restringir los beneficios de los conjuntos armónicos.

Se considera crítica eliminar la posibilidad de que los planes reguladores comunales puedan restringir los aumentos de los beneficios normativos, restando competencias a los IPT de nivel local sobre la potestad planificadora.

Se solicita la permanencia íntegra del texto vigente, resguardando la facultad privativa e irrenunciable de los Planes Reguladores Comunales para disminuir los incrementos de altura y constructibilidad de los Conjuntos Armónicos.

82. [695_Francisco_Ramirez_.pdf]

Observación 1: 2.6.4 La modificación de la condición de Dimensión para conjuntos armónicos, que elimina la condición de estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, y establece la única condición de superficie igual o superior a 2.500 m², modifica arbitrariamente las condiciones de planificación del Instrumento de planificación local (función privativa municipal) y genera externalidades no previstas para diversos vecindarios, provocando un cambio en las dinámicas urbanas de las comunas que presione barrios o sectores que no están preparados para la envergadura de este desarrollo urbano.

Con respecto a la exigencia de calles de 20 m entre líneas oficiales, pero sin la exigencia de 14 m sobre la dimensión de la calzada, las comunas quedan aún más propensas al desarrollo de Conjuntos Armónicos. En detalle esto implica la posible localización de estos proyectos en calles con calzadas con baja capacidad vehicular (hasta de 7 m), lo cual es crítico considerando los aumentos de parámetros normativos propuestos en los artículos siguientes.

Esta medida se contrapone al espíritu de la Ley N° 21.078 sobre Transparencia del Mercado de Suelo y la reciente Ley N° 21.807 (2026) de Fortalecimiento y Modernización de la Planificación. Ambas normativas buscan agilizar y dar transparencia a la planificación, pero bajo el principio de que los instrumentos de planificación territorial deben dirigir el desarrollo de las ciudades. Forzar una densificación mediante la rebaja de exigencias para acceder a Conjunto Armónico, debilitan el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal.

Se solicita mantener la condición de 5.000 m² como umbral de superficie y la exigencia de 14 m de dimensión de la calzada. Mantener ambas condiciones garantiza que el Conjunto Armónico conserve su naturaleza de norma de excepción, asegurando que su aplicación sea complementaria y no sustitutiva de las disposiciones establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial.

Observación 2: Arts. 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 Las tres modificaciones incorporan un bono de constructibilidad de hasta +75% para proyectos de vivienda económica (unidades ≤90 m²) en corredores de transporte. Se consulta: ¿existe algún mecanismo de seguimiento que garantice que las unidades construidas bajo este bono se mantengan como vivienda económica o asequible en el tiempo, y no sean objeto de fusión, cambio de destino o subdivisión una vez que el proyecto ha obtenido la recepción final? En ausencia de un mecanismo de control posterior, el bono podría beneficiar a proyectos que solo formalmente cumplen el requisito al momento del permiso, sin que el objetivo de política pública —el acceso a vivienda asequible— se sostenga en el largo plazo.

Observación 3: 2.6.8 Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las particularidades de los territorios a nivel nacional, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al aumentar la constructibilidad establecida sumando beneficios no considerados. Se considera que el impacto de la eliminación del artículo es enorme para la forma edificada planificada por los planes reguladores comunales, ya que se suma el 30% del premio de fusión a los beneficios del Conjunto

Observación 4: Art. 2.6.9 La modificación aumenta el bono de altura para proyectos de vivienda económica en corredores de transporte desde un 25% hasta un 50% sobre el máximo establecido en el Plan Regulador Comunal. Se observa que este incremento puede generar conflictos de aplicación en comunas cuyos PRC establecen planos seccionales o normas de volumetría específica para áreas de interés paisajístico o de transición entre zonas de diferente escala. Se consulta: en los casos en que el PRC fije alturas diferenciadas por tramos de vía o por proximidad a inmuebles de conservación histórica, ¿el bono del 50% se aplica igualmente, o los planes reguladores pueden establecer excepciones? Se solicita aclarar la jerarquía normativa entre la OGUC modificada y se respeten las normas seccionales de los PRC.

83. [696_Christiane Rusche_.pdf]

Observación 1: Art. 2.6.19 Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del conjunto armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 2: Art. 2.6.5 Encuentro el número 75% muy alto, permitir eso sin un estudio anterior puede resultar en generar edificios demasiados densos. Personas que viven en viviendas económicas también tienen el derecho a sol, ventilación y un entorno digno.

84. [697_Claudio_Aliaga_.pdf]

Observación 1: 2.6.4 Sobre cambios en la condición de dimensión para Conjuntos Armónicos: la reducción del requisito de superficie total de 5.000 m² a 2.500 m², puede provocar un cambio en las dinámicas urbanas de las comunas que presione barrios o sectores que no están preparados para la envergadura de este desarrollo urbano.

La rebaja a la mitad en la dimensión del terreno aumenta la cantidad de predios susceptibles a acogerse a Conjunto Armónico. La rebaja en las condiciones para acceder a Conjunto Armónico provocará un desarrollo urbano no previsto ni planificado en las comunas, que no cuentan con los estudios técnicos de movilidad, sanitarios, ni evaluación ambiental que los sustenten.

Con respecto a la exigencia de calles de 20 m entre líneas oficiales, pero sin la exigencia de 14 m sobre la dimensión de la calzada, las comunas quedan aún más propensas al desarrollo de Conjuntos Armónicos. En detalle esto implica la posible localización de estos proyectos en calles con calzadas con baja capacidad vehicular (hasta de 7 m), lo cual es crítico considerando los aumentos de parámetros normativos propuestos en los artículos siguientes.

Se solicita mantener la condición de 5.000 m² como umbral de superficie y la exigencia de 14 m de dimensión de la calzada. Mantener ambas condiciones garantiza que el Conjunto Armónico conserve su naturaleza de norma de excepción, asegurando que su aplicación sea complementaria y no sustitutiva de las disposiciones establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial.

Observación 2: 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.9

Estos artículos vulneran la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al establecer aumento de los beneficios para conjuntos armónicos.

Se considera que el aumento de los beneficios del coeficiente de constructibilidad (CC) hasta un 75% y altura hasta un 50% tiene fuertes implicancias en la forma urbana prevista por la planificación local.

Observación 3: 2.6.8

Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al aumentar la constructibilidad establecida sumando beneficios no considerados.

Se considera que el impacto de la eliminación del artículo es enorme para la forma edificada planificada por los planes reguladores comunales, ya que se suma el 30% del premio de fusión a los beneficios del Conjunto Armónico, lo cual implica que el CC existente se duplica en la práctica ($0,3 + 0,75 = 1,05$).

Observación 4: 2.6.19

Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al suprimir la facultad de los IPT comunales de restringir los beneficios de los conjuntos armónicos.

85. [699_Carlos_Pacheco_.pdf]

Observación 1: 2.6.4 / 2.6.5 / 2.6.6/2.6.7/ 2.6.9

La disminución de la superficie mínima a 2.500 m² y el aumento de incentivos de hasta un 75% en constructibilidad y 50% en altura para Conjuntos Armónicos generan un desbalance significativo en la planificación urbana, al intensificar la carga habitacional sin exigir equipamiento, servicios ni infraestructura proporcional. Esto favorece procesos de hacinamiento, presión sobre áreas verdes y deterioro del bienestar, alejándose del objetivo de conformar barrios integrados.

Observación 2: 2.6.19

La derogación o modificación del artículo 2.6.19 de la OGUC vulnera la autonomía municipal al eliminar la facultad de los Planes Reguladores Comunales (PRC) para restringir los beneficios de altura y constructibilidad de los Conjuntos Armónicos. Esto debilita la planificación local, desconoce las particularidades territoriales y los procesos de participación ciudadana, e impone una normativa uniforme desacoplada de la realidad de cada comuna.

86. [700_Daniel_Reyes_.pdf]

Observación 1: 2.6.4

7)Debido a la alta concentración de densidad, altura y constructibilidad que consultarán los proyectos acogidos a conjunto armónico, se requerirá contar con más de una pista por sentido para las horas

punta. Se solicita dejar en 14 m de calzada ya que en algunos casos de vías proyectadas lo existente corresponde a pasajes.

Observación 2: 2.6.6

Se solicita que el aumento de la constructibilidad solo sea solo para los casos que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

Observación 3: 2.6.7

10) De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad. De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos,

Observación 4: 2.6.9

Se solicita que el aumento de la altura solo sea solo para los casos que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

87. 706_Carolina_Carrasco_.pdf

Observación 1: 1. 2.6.4 Nos parece que falta una mirada más descentralizada y no enfocada solo en las grandes urbes. Existen comunas pequeñas como Zapallar, que no tiene las redes de infraestructura ni equipamiento para acoger ese incremento en los coeficientes de constructibilidad, con el consiguiente incremento de densidades que propone un conjunto armónico. El modificar es norma nos parece un riesgo difícil de manejar para comunas más pequeñas. Se propone hacer una separación esa norma para que sean aplicables sólo a ciertas comunas según el tamaño de su población.

Observación 2: 2. 2.6.5-2.6.6.2.6.7-2.6.9 Idem anterior, el ajustar esa norma puede generar un boom inmobiliario muy difícil de controlar en una comuna pequeña y con las características de especial interés turístico que tiene Zapallar.

88. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1: Si bien actualmente la norma no afecta a la comuna de Renca debido a la existencia de incentivos normativos, se presenta un análisis prospectivo de su impacto en caso de no aplicar dicho criterio.

Bajo la normativa vigente, la aplicación de conjuntos armónicos está restringida a predios de gran tamaño (≥ 5 veces la superficie predial mínima y no inferior a 5.000 m²), lo que limita su incidencia principalmente a la zona de Reconversión Mixta del PRC 2022. Con la modificación propuesta, se ampliaría significativamente el alcance de los sectores que pueden acogerse a conjunto armónico, donde cerca de un tercio del territorio comunal podría acogerse a esta figura. En Renca, existen 455 predios mayores a 2.500 m², que abarcan aproximadamente 827,33 hectáreas (33,7% del territorio comunal), concentrados principalmente en los sectores oriente y poniente, actualmente en proceso de modificación normativa. Este alcance podría desconfigurar el desarrollo armónico y equilibrado ya establecido en el IPT actual, generando un desarrollo insostenible para la comuna.

Esta norma es crucial no sólo en el caso de nuestra comuna, sino a nivel país en las comunas pericentrales que cuentan con una gran cantidad de paños de gran metraje.

Observación 2: - Sobrecarga de infraestructura vial, si no se resguardan estándares mínimos de acceso y conectividad.

Desajuste con procesos de planificación en curso, especialmente en sectores en modificación normativa. Requerimiento: Mantener el criterio de 5.000 m² para la aplicación de conjuntos armónicos, así se garantiza que el Conjunto Armónico conserve su naturaleza de norma de excepción.

Mantener el criterio de ancho mínimo de calzada (≥ 14 m) o, alternativamente, exigir que las vías correspondan a categoría colectora o superior, para asegurar adecuada capacidad vial que permita acceder y evacuar las nuevas edificaciones.

Acotar el área de acción de los conjuntos armónicos en territorios donde existen grandes paños de terreno disponible.

89. 721_Javiera_Figueroa_.pdf

Observación 1: 5. Art. 2.6.4 Esta reducción facilita la consolidación predial de menor escala, permitiendo que lotes de dimensiones barriales accedan a incentivos de constructibilidad diseñados originalmente para grandes operaciones urbanas. El resultado es una parcelación de la morfología urbana, donde la verticalización se produce de forma puntual, dificultando una planificación integral de los vacíos y el asoleamiento a escala de manzana. Al flexibilizar el ancho de calzada, se permite la densificación intensiva en vías con perfiles estrechos o contruados a medias. Esto compromete la operatividad de los servicios de emergencia y la futura ampliación de vías en zonas de crecimiento, ignorando la realidad de las tramas viales históricas de muchas ciudades de región que no cuentan con calzadas amplias o generosas con el espacio.

Observación 2: 6. Art. 2.6.5 Este beneficio, sumado a la nueva densidad, crea una presión volumétrica. El municipio pierde la capacidad de regular el "lleno" sobre el "vacío" en sus manzanas, ya que la OGUC impone un aumento de superficie que el IPT local intentó restringir para mantener una cierta calidad ambiental y asoleamiento en el espacio público. Podría generar un desbalance entre la rentabilidad inmobiliaria y la provisión de equipamiento público proporcional a la nueva superficie edificada.

Observación 3: 7. Art. 2.6.6 Al alcanzar un 75% de incremento sobre el coeficiente base, se está prácticamente creando un "Plan Regulador Paralelo". Esta medida resulta igualmente centralista, ya que fuerza la densificación extrema bajo el argumento de la vivienda económica, sin considerar que en regiones el "suelo cerca del transporte" puede ser un área sin servicios básicos adecuados para tal carga demográfica.

Observación 4: 8. Art. 2.6.7 Similar a los puntos anteriores, este incentivo premia la cercanía a una infraestructura de transporte que en regiones suele ser precaria. Es un error conceptual aplicar este premio a 600 metros de un paradero de bus regional cuya frecuencia es incierta, promoviendo edificios masivos en zonas funcionalmente desconectadas.

Observación 5: 9. Art. 2.6.8 Es una medida de ordenamiento para evitar la superposición de beneficios. No obstante, el tope sigue siendo extremadamente alto, permitiendo que la fusión de lotes pequeños en manos de grandes inmobiliarias anule la planificación de escala humana que los municipios buscan resguardar.

Observación 6: 10. Art. 2.6.9 Este es un duro golpe a la morfología urbana local. Un edificio que el PRC limitaba a 10 pisos podría ahora alcanzar los 15 pisos por decreto nacional. Esto altera radicalmente el perfil de ciudades que no han optado por la verticalización, generando conflictos de privacidad y sombra que el municipio no podrá mitigar legalmente.

Observación 7: 11. Art. 2.6.19 Históricamente, las SECPLA usaban este artículo para proteger zonas patrimoniales o residenciales de baja altura frente a la presión inmobiliaria. Al derogarse, el municipio queda totalmente desarmado: la OGUC tiene ahora la última palabra sobre las alturas en cualquier comuna, ignorando la voluntad técnica y ciudadana expresada en los PRC a nivel nacional.

90. 722_Ana_Merino_.pdf

Observación 1: Las propuestas de incremento y que aplican particularmente para los proyectos que se acogen a los beneficios de los Conjuntos Armónicos implican una sumatoria de acumulación de medidas que inciden e impactan negativamente en el ordenamiento urbano de las ciudades.

91. 728_Orlando_Rios_.pdf

Observación 1: • Al considerar un coeficiente de 1 habitante por vivienda, en vivienda económica cuyas unidades no superen los 90m² de superficie aumenta en 4 veces la cantidad de viviendas. Estos proyectos deben enfrentar vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 m de recorrido peatonal a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante.

Búfer de 600 m

Observación 2: La disminución predial de 5.000m² a 2.500m² y el eliminar la restricción de calzada no menor de 14m de ancho, efectivamente en primer lugar facilita que los inversionistas puedan optar a juntar menos cantidad de paños para poder optar a beneficios de aumento de un 50% a 75% en la contractibilidad establecida por cada PRC, aumentando la altura de 25% a 50% de la altura máxima establecida por el PRC y se elimina la incompatibilidad de esta norma con la fusión predial +30% de la constructibilidad. Aumentando los predios que pueden acogerse a Conjunto Armónico, lo que puede generar roces con la comunidad puesto que lucharon para que las manzanas interiores quedaran protegidas como barrios a una escala y altura no mayor de 2 a 3 pisos que se suma a la densidad antes señalada.

Por lo anterior, se solicita mantener la normativa vigente.

NORMA VIGENTE

Conjunto Armónico: $\geq 5.000 \text{ m}^2$

Constructibilidad.: hasta +50%

Altura: hasta +25%

NORMA PROPUESTA

Conjunto Armónico: $\geq 2.500 \text{ m}^2$

Constructibilidad.: hasta +75% (vivienda económica)

Altura: hasta +50% (vivienda económica)

92. 730_Constanza_Abusleme_.pdf

Observación 1: 2.1.22. (Densidad Habitacional 2.6.4. al 2.6.9 (Conjuntos Armónicos)

Incoherencia entre Superficie y Valor de Mercado: Resulta técnicamente impropio calificar de forma universal como "vivienda económica" a toda unidad que no supere los 90 m². En la realidad inmobiliaria de comunas como Peñalolén, existen unidades bajo esta superficie con valores de mercado superiores a las 7.300 UF, lo que las hace inaccesibles para el 90% de la población. Otorgar beneficios de densificación y rebaja de estándares (estacionamientos) a productos de alto valor comercial desvirtúa el objetivo social de la reforma y no garantiza una baja real en el precio de la vivienda para los sectores medios y vulnerables.

Observación 2: 2.6.4. (Conjuntos Armónicos)

Se sugiere no disminuir las exigencias de condición de dimensión ni los requisitos para calificar un proyecto como conjunto armónico.

Masificación de Beneficios Excepcionales: La reducción del umbral de superficie predial mínima de 5.000 m² a 2.500 m² expande significativamente el universo de predios que pueden acogerse a los beneficios de constructibilidad y altura. Esta "liberalización" del Conjunto Armónico permite que proyectos de alta intensidad se emplacen en terrenos de menor escala, lo que genera una presión desmedida sobre barrios de escala baja o media que el PRC busca proteger.

Observación 3: 2.6.4. (Conjuntos Armónicos)

Se sugiere mantener el requisito de calzadas viales de al menos 14m. para la localización de proyectos que se puedan acoger como conjunto armónico.

Debilitamiento de Estándares de Urbanización: La propuesta mantiene la exigencia de que el terreno enfrente una vía de un ancho mínimo de 20 metros (perfil), pero elimina el requisito de una calzada de al menos 14 metros. Esta omisión es crítica, ya que permite que proyectos de alta densidad y gran envergadura (acogidos a Conjunto Armónico) se emplacen frente a vías que, aunque tengan el ancho de faja requerido, poseen calzadas insuficientes para el flujo vehicular generado. Esto traslada la responsabilidad de la mitigación y ensanche al entorno público ya consolidado, aumentando la congestión en calles que no están operativamente preparadas para la nueva carga urbana.

Observación 4: 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7. (Conjuntos Armónicos)

Se sugiere no aumentar la constructibilidad a un 75% de lo permitido por PRC a un proyecto acogido a conjunto armónico, ni modificar el criterio de localización por cercanía a transporte público, ni incorporar un calificación de "vivienda económica" asociada parámetro de superficie de hasta 90m².

Aumento de la Intensidad Edificatoria: La propuesta incrementa el bono de constructibilidad de un 50% a un 75% para proyectos de vivienda económica (menor a 90 m²) bien localizados. Este aumento, sumado al cambio en la forma de medir la superficie edificada (cara interior) y al nuevo coeficiente de densidad, genera una sobreexplotación del suelo que no guarda relación con la planificación de los Planes Reguladores Comunales. En la práctica, se permite una mayor carga de habitantes en el mismo predio sin asegurar que la infraestructura sanitaria, eléctrica y de equipamiento local pueda absorber este crecimiento. Además, este beneficio se vuelve de aplicación generalizada al reducirse la superficie mínima a 2.500 m², amenazando con saturar áreas residenciales consolidadas.

Sobrecarga de Intensidad por Condición de Uso: Al igual que en el artículo precedente, se aumenta el beneficio de constructibilidad del 50% al 75% para proyectos de vivienda económica (menor a 90 m²) cercanos a ejes estructurantes o estaciones de transporte. Esta modificación es técnicamente incoherente con la planificación local, ya que permite un aprovechamiento del suelo que supera con creces la capacidad de los servicios y el equipamiento comunal existente. En comunas como Peñalolén, esto generará zonas de saturación donde la densificación no va acompañada de una mejora proporcional en el espacio público o en la infraestructura de soporte. Además, el uso de un beneficio destinado originalmente al equipamiento para potenciar la densificación habitacional desvirtúa el equilibrio entre usos de suelo que los PRCs deben cautelar.

Riesgo de Impacto Patrimonial por Sobre-densificación: La propuesta incrementa el beneficio de constructibilidad del 50% al 75% para proyectos de vivienda económica (90m²) asociados a la recuperación de inmuebles patrimoniales. Si bien se busca incentivar la restauración, un bono del 75% genera una presión volumétrica desproporcionada sobre el inmueble protegido y su entorno inmediato. Esta intensificación excesiva puede derivar en "proyectos fachada" donde la nueva edificación oculte o desfigure el valor arquitectónico del Monumento o Inmueble de Conservación Histórica, alterando de forma irreversible la morfología del inmueble patrimonial sin una evaluación de impacto armónico por parte del municipio.

Observación 5: 2.6.8. (Conjuntos Armónicos)

Se sugiere no derogar el artículo, en coherencia con la mantención de los articulados anteriores.

Observación 6: 2.6.9. (Conjuntos)

Se sugiere no aumentar la altura en un 50% a un proyecto acogido a conjunto armónico.

Desfiguración de la Morfología Urbana y Escala de Barrio: La propuesta eleva el beneficio de altura máxima del 25% al 50% para proyectos de vivienda económica (90 m²) bien localizados. Este incremento desvirtúa la planificación de los PRCs, los cuales definen alturas basadas en el asoleamiento, la privacidad y la armonía con el entorno. En comunas como Peñalolén, se advierte que la aplicación de este bono permitiría edificaciones de más de 20 pisos en zonas no preparadas para dicha escala, transformando radicalmente la fisonomía de barrios consolidados. Al combinarse con la reducción de la superficie mínima del predio a 2.500 m², se facilita la inserción de "torres" aisladas en tejidos urbanos de baja altura, generando impactos negativos en la calidad de vida de los residentes actuales.

Se propone eliminar, para la obtención de incrementos de parámetros asociados a la figura de conjunto armónico en el artículo 2.6.4, la condición de “cercanía a paradero de transporte público”, dado que, en el caso específico de la comuna de La Florida, aproximadamente el 90% del territorio urbano cumple con dicho requisito. Se sugiere mantener la exigencia de que los predios que se acojan a esta norma enfrenten vías expresas o troncales.

Observación 2: 8. 2.6.4

7) Debido a la alta concentración de densidad, altura y constructibilidad que consultarían los proyectos acogidos a conjunto armónico, se requerirá contar con más de una pista por sentido para las horas punta. Se solicita dejar en 14 m de calzada ya que en algunos casos de vías proyectadas lo existente corresponde a pasajes.

Observación 3: 9. 2.6.6

9) De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad. De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas. La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades. Se solicita que el aumento de la constructibilidad solo sea solo para los casos que _ enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar. _

Observación 4: 10. 2.6.7

10) De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad. De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas. La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Se solicita que el aumento de la constructibilidad solo sea solo para los casos que _ enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar. _

94. 743_Macarena_Montt_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22., 2.4.1., 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7., 2.6.9.

Se sugiere precisar los criterios de aplicación de la incorporación que se realiza en estos artículos, en particular en lo relativo a la forma de acreditar la localización del proyecto y su cercanía a infraestructura de transporte público. En especial, se recomienda definir: (i) el método de medición de la distancia (recorrido peatonal efectivo); (ii) el punto de origen desde el cual se realiza dicha medición; (iii) los tipos de infraestructura que se considerarán válidos para estos efectos; y (iv) los antecedentes técnicos que deberán presentarse para acreditar el cumplimiento de la norma.

95. 755_Mario_Olea_.pdf

Observación 1: Se considera que el aumento de los beneficios del coeficiente de constructibilidad (CC) hasta un 75% y altura hasta un 50% tiene fuertes implicancias en la forma urbana prevista por la planificación local. Como ya se expuso anteriormente, dicho aumento no estaría avalado por los estudios complementarios de movilidad, equipamiento y factibilidad sanitaria, generando una sobrecarga de uso en los territorios, aumentando las cargas sobre la infraestructura y sobre los servicios existentes.

Se prevé que la medida fomentará el hacinamiento y la segregación al no exigir equipamiento, servicios y soporte logístico proporcional a la nueva carga demográfica. Esto es especialmente crítico en comunas con déficit de áreas verdes y equipamiento.

Es importante destacar que el aumento de los parámetros normativos para los conjuntos armónicos no está asociado a ningún beneficio para el entorno urbano, al no pedir ningún tipo de exigencia a cambio, como podría ser un porcentaje mínimo de áreas libres o verdes, un porcentaje mínimo de viviendas de interés público u otras condiciones que permitan equiparar la carga adicional para el entorno urbano.

Las modificaciones propuestas requieren ser evaluadas en función de su coherencia con las condiciones actuales del sistema de transporte y la infraestructura disponible, mas el desarrollo de redes de movilidad activa. En este sentido, la aplicación de estas medidas podría generar desajustes entre la intensidad de uso del suelo promovida y la capacidad real de soporte del territorio lo que podrá impactar negativamente en la movilidad y en las condiciones de habitabilidad de la población.

A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

El incremento de altura hasta un 50%, para el desarrollo de vivienda económica presenta inconsistencias relevantes, y no asegura que sean proyectos de vivienda de interés público. En primer lugar, los terrenos ubicados con estas condiciones de localización no permiten el desarrollo de viviendas subsidiadas, debido a la plusvalía entregada por el transporte público establecido, y el costo que significaría para el estado adquirir terrenos de esas características. En segundo lugar, las construcciones de mayor altura tienen al mismo tiempo, una mayor complejidad constructiva y operativa, requiere el uso de ascensores y por lo mismo, de un mantenimiento permanente posterior de los habitantes. Esto puede afectar negativamente a la habitabilidad y sostenibilidad económica de los proyectos. Estas condiciones de mayor costo, sugieren que el uso de este artículo se preste para el mal uso, y que las viviendas desarrolladas no sean de interés público, por el contrario, cumplan con las condiciones mínimas de viviendas económicas (50 metros de la vía pública y disminuir la cantidad de estacionamientos vehiculares), siendo proyectos densos y de vivienda privada. Se recomienda restringir y vincular el beneficio directamente a vivienda de interés público, considerando la

Observación 2: - 6.

Art. 2.6.8

Este artículo limita la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al aumentar la constructibilidad establecida sumando beneficios no considerados.

Observación 3: - 7.

Art. 2.6.19

La eliminación de este artículo de la norma vigente, limita la facultad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al suprimir la facultad de los IPT comunales de restringir los beneficios de los conjuntos armónicos.

Se considera crítico el eliminar la posibilidad de que los planes reguladores comunales puedan restringir los aumentos de los beneficios normativos, restando competencias a los IPT de nivel local respecto de su facultad planificadora.

Se solicita la permanencia íntegra del texto vigente, resguardando la facultad privativa e irrenunciable de los Planes Reguladores Comunales para disminuir los incrementos de altura y constructibilidad de los Conjuntos Armónicos.

96. 764_Camila_Merino_.pdf

Observación 1: Art. 2.6.4 Respecto a la condición para los proyectos que se acojan a Conjunto Armónico, de: _a) el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20m, _se elimina el requerimiento de que, además, dicha vía, tenga una calzada de no menos de 14m. Se requiere aclarar la aplicación del párrafo siguiente que indica que la calzada deberá ser ensanchada por el proyecto con las _características señaladas_ en el párrafo anterior que se elimina.

Observación 2: Art. 2.6.5 Respecto al aumento del beneficio de coeficiente de constructibilidad de 50% a 75%, para proyectos que cumplan con la condición de dimensión, y que además contemplen viviendas económicas con unidades de hasta 90m²; se solicita ajustar en el sentido de que dicho beneficio aplique únicamente para proyectos emplazados en los siguientes casos: a una distancia de hasta 600m de una estación de metro, tren interurbano o similar, o sobre una vía de categoría expresa, acotando las condiciones propuestas.

Observación 3: Art. 2.6.6 Se solicita aclarar la aplicación del aumento de beneficio, considerando que la condición de uso exige actualmente que el proyecto sea exclusivamente de equipamiento, sin contemplar uso residencia.

Observación 4: Respecto al aumento del beneficio de coeficiente de constructibilidad de 50% a 75%, para proyectos que cumplan con la condición de uso, y que además contemplen viviendas económicas con unidades de hasta 90m²; se solicita ajustar en el sentido de que dicho beneficio aplique únicamente para proyectos emplazados en los siguientes casos: a una distancia de hasta 600m de una estación de metro, tren interurbano o similar, o sobre una vía de categoría expresa, acotando las condiciones propuestas.

Observación 5: Art. 2.6.7 Respecto al aumento del beneficio de coeficiente de constructibilidad de 50% a 75%, para proyectos que cumplan con la condición de localización y ampliación, y que además contemplen viviendas económicas con unidades de hasta 90m²; se solicita ajustar en el sentido de que dicho beneficio aplique únicamente para proyectos emplazados en los siguientes casos: a una distancia de hasta 600m de una estación de metro, tren interurbano o similar, o sobre una vía de categoría expresa, acotando las condiciones propuestas.

Observación 6: Art. 2.6.8 Se solicita mantener el presente artículo, considerando que el beneficio de fusión, regulado por el artículo 63 de la LGUC, que permite aumentar en un 30% el coeficiente de constructibilidad, sumado a los beneficios del conjunto armónico,

aumenta considerablemente la superficie edificable y por lo tanto la carga de ocupación, morfología urbana, entre otros aspectos definidos por el PRC sin contar con estudios técnicos ni exigencias y/o condiciones.

Observación 7: Art. 2.6.9 Respecto al aumento del beneficio de altura de 25% a 50%, para proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, y que además contemplen viviendas económicas con unidades de hasta 90m²; se solicita ajustar en el sentido de que dicho beneficio aplique únicamente para proyectos emplazados en los siguientes casos: a una distancia de hasta 600m de una estación de metro, tren interurbano o similar, o sobre una vía de categoría expresa, acotando las condiciones propuestas.

Observación 8: Art. 2.6.19 Se solicita mantener el presente artículo, resguardando la atribución de los Planes Reguladores Comunales de velar por que su planificación comunal no se vea impactada. Lo anterior con el objetivo de que se puedan detectar problemas en su aplicación que requieran regular dicho beneficio.

97. 768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Observación 1: promover excepciones morfológicas y funcionales, favoreciendo edificios de mayor altura, mayor densidad habitacional y fuerte diferenciación tipológica respecto del barrio circundante. Por eso sostienen que el instrumento ha terminado siendo útil para regular lo que hoy podrían considerarse “megaproyectos”. En la práctica, esto ha generado controversia pública, sobre todo por el impacto en barrios residenciales de baja altura y baja densidad, donde estas operaciones alteran la escala urbana y tensionan la relación entre proyecto y contexto. La Propuesta del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano sostiene que la densificación solo es deseable si mejora la ciudad y la vida cotidiana, no si reproduce hacinamiento, conflicto o deterioro barrial. En ese marco, pone especial énfasis en la densificación armónica, entendida como aquella que compatibiliza mayor intensidad de ocupación con buena relación entre edificios, calles, infraestructura, paisaje urbano y comunidad. No basta con construir más viviendas: el crecimiento debe dialogar con la escala del entorno, resguardar la habitabilidad y evitar impactos negativos sobre movilidad, asoleamiento, privacidad y uso del espacio público. Desde esa perspectiva, el CNDU propone criterios concretos para ordenar la forma urbana. Entre ellos, plantea establecer referencias entre altura edificada y ancho de calles, ampliar y jerarquizar el espacio público, promover usos mixtos, abrir ciertos espacios privados al uso común y mejorar la inserción de los proyectos en barrios consolidados. También recomienda fortalecer los procesos de información y relacionamiento con las comunidades, de modo que la densificación no sea percibida como imposición, sino como una transformación urbana comprensible y beneficiosa. En síntesis, la dimensión armónica busca que densificar no signifique solo aumentar números, sino producir barrios más integrados, amables y coherentes con su contexto físico y social.

Observación 2: 2.6.4 Condición de dimensión mínima rebajada a 2.500 m² y condición de localización que elimina que la calzada tenga al menos 14 metros. Estas disposiciones aumentará significativamente el alcance de una norma urbanística obsoleta, cuyo sentido original es totalmente opuesto al que se usa hoy y que desde hace ya un par de décadas ha generado graves conflictos urbanos*. Al disponer un requisito mínimo de 2.500 m² deja de ser una norma de excepción para situaciones urbanas puntuales (piezas de carácter relevante) y a extenderse como una práctica de excepción generalizada a los IPT.

Observación 3: 2.6.5 Esta propuesta agrava aún más lo señalado en el punto anterior. El aumento del premio del coeficiente de constructibilidad en un 75%, más los beneficios de constructibilidad que otorga el DFL2 (ver Vicuña & Moraga, 2021), sumado al beneficio de fusión predial (propuesta de modificación del Artículo 2.6.8) y de la suma de los muros en el cálculo de la constructibilidad (propuesta también) va en contra de los principios de una densificación equilibrada. La suma de todas estas medidas implicará cerca del 120% de aumento de la constructibilidad respecto de lo establecido en el PRC. Todas estas medidas generarán nuevos barrios con los mal llamados “guetos verticales” y todas las consecuencias negativas y de precarización de la vivienda y la ciudad que ello implica, desde la provisión adecuada de equipamientos, espacios públicos e infraestructuras (ver Orellana et al., 2022). Por último, no se proveen los fundamentos técnicos para estos aumentos de constructibilidad.

Observación 4: 2.6.8 Esta medida retrocede en acuerdos tomados con anterioridad. Los fundamentos que llevaron a inhabilitar o restringir esta de beneficios suma fueron: (1) evitar un doble premio sobre un mismo hecho base, el mayor tamaño predial obtenido por fusión; (2) contener la sobreintensificación edificatoria, porque la norma de Conjunto Armónico terminó operando muchas veces como una fórmula para obtener más constructibilidad, sin asegurar por sí sola una mejor pieza urbana (como ya se ha señalado) y (3) reducir los impactos urbanos y conflictos vecinales que estas excepciones producían en barrios de baja altura y baja densidad. Eso es precisamente lo que describen Schlack y Vicuña al señalar que la norma pasó de regular edificios excepcionales a transformarse en una vía para lograr mayor constructibilidad, generando fuertes tensiones con su entorno. Esa lógica de control se plasmó luego en normas locales. Un caso claro es Las Condes, cuya ordenanza de 2003 dispuso expresamente que el beneficio por mayor constructibilidad asociado al tamaño del predio “no podrá acumularse” con el derivado de la calificación como Conjunto Armónico.

Observación 5: 2.6.9 Al igual que otras propuestas ya comentadas, la eliminación de este artículo atenta contra la competencia de planificación urbana otorgada a los municipios mediante el PRC legitimada no solo por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sino también de una serie de leyes que, en conjunto, componen el sistema de planificación urbana chileno.

98. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 1: Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: RECHAZO Considerando que la elaboración de los Planes Reguladores Comunes constituye una función privativa de los gobiernos locales, la propuesta de modificación que amplía los beneficios asociados a los conjuntos armónicos incide directamente en la potestad planificadora municipal. Los municipios definen normas urbanísticas en función de las particularidades de sus territorios, considerando variables como capacidad de infraestructura, conectividad, morfología urbana, condiciones ambientales y disponibilidad de servicios, entre otras. En este sentido, la definición de parámetros tales como densidades, superficies prediales mínimas, coeficientes de ocupación de suelo o constructibilidad responde a criterios técnicos específicos NO ES AL AZAR, están sustentados en estudios y diagnósticos territorial que son exigidos por la ley y que por sobre todo, tiene un alto costo para los municipios.

Observación 3: La medida incrementa la carga de habitantes sin exigir equipamiento, servicios ni infraestructura proporcional, lo que puede acentuar déficits urbanos existentes. Asimismo, el aumento de beneficios para conjuntos armónicos no contempla contraprestaciones al entorno, impidiendo compensar la mayor intensidad de uso del suelo.

Observación 4: Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunes (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al suprimir la facultad de los IPT comunes de restringir los beneficios de los conjuntos armónicos.

99. 826_Ricardo_Avila_.pdf

Observación 1: En: 1.- Condición de dimensión, la nueva letra “a”, o sea, el rebajar la superficie requerida para un Conjunto Armónico llevará a atomización de los proyectos, cada uno con sus peculiares características, rompiendo completamente la armonía del barrio. Propongo eliminar esa modificación.

Observación 2: Ciertamente que es necesario actualizar los medios de transporte a que se refiere el artículo 2.4.1. Hasta ahí, perfecto. Luego, nuestras ciudades están sufriendo hacinamiento humano, congestión vehicular y sobrecarga de servicios, y deficiente acceso a áreas verdes, debido a la actual normativa, muy laxa hacia la densificación. El cambio propuesto, al aumentar el adicional al coeficiente de constructibilidad de 30 a 75 % respecto de lo establecido por el Plan Regulador respectivo, agravaría esta situación. Propongo eliminar este último aspecto de la modificación.

Observación 3: Similarmente a lo observado respecto del Art. 2.6.5, quítese el aumento a 75%.

Observación 4: Este artículo, actual, es necesario para que los porcentajes de aumento de constructibilidad mencionados no se apliquen adicionalmente a lo otorgado por el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975. Ergo: no se elimine el actual Art. 2.6.8.

Observación 5: Similarmente a lo observado respecto del Art. 2.6.5, quítese el aumento a 50%, por lo cual propongo que se quite todo el párrafo modificadorio.

Observación 6: Las atribuciones que el actual artículo otorga a las comunas al configurar sus planos reguladores son inherentes a la soberanía comunitaria. Esta deriva del derecho de propiedad, consagrado en la Constitución: este derecho, respecto de las propias viviendas o empresas se aplica, colectivamente, al diseño barrial y comunal a través de los PRC's. Es a través de estos instrumentos que las comunas conciben su ambiente, sus relaciones personales y colectivas con su espacio, como, por ejemplo la distribución de áreas verdes y otras zonas de descanso o de actividades comunitarias, como plazas, caniles, centros deportivos, servicios de salud, y educación. La facultad que este artículo confiere a las comunas, de rebajar hasta un máximo de 50% la constructibilidad normada por los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7 es la forma de expresar esa soberanía e implementar su visión de desarrollo comunitario, aspectos que no están, ni deben estar en absoluto, presentes en la OGUC. Por tanto: propongo que se mantenga el actual Art. 2.6.19.

100. 835_Rolando_contreras_.pdf

Observación 1: 2.6.4 al 2.6.9 En relación con los cambios que se pretenden realizar al “Conjunto Armónico”, se debe considerar que incluso con la normativa actual es un beneficio que ha ido mutando cada vez hacia un tema de inconstitucionalidad en su aplicación y normativa. Es sabido que el “Conjunto Armónico” fue promovido inicialmente por el urbanista Austriaco Karl Brunner en los años iniciales del urbanismo en Chile, que se concretó cuando prestó asesoría al gobierno chileno en los años dorados del Urbanismo en Chile y en general a la Municipalidad de Santiago de los años 1930. El espíritu original era principalmente un tema estético y conservacionista de barrios o infraestructura que el mismo, como urbanista, había cooperado en su diseño, de manera principalmente de mantenerlo como está. Ejemplo de esto son el proyecto del barrio cívico y la avenida Bulnes donde hay una uniformidad que debe mantenerse cuando se hagan otras construcciones. Ejemplo de aquello es la reciente construcción del conocido Edificio Bicentenario que se realizó armónicamente con el entorno del Palacio de la Moneda, Edificio de la Contraloría General de la República y otros. Así el conjunto armónico inicialmente promovido por Karl Brunner tiene como objetivo principal temas estéticos y de conservación de barrios y proyectos, por ese motivo no había una contradicción entre lo que indica la ley de urbanismo y construcciones desde aquellos años que “_La planificación urbana comunal se realizará por medio del Plan Regulador

Comunal. El Plan Regulador es un instrumento constituido por un conjunto de normas sobre adecuadas condiciones de higiene y seguridad en los edificios y espacios urbanos, y de comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento._

Observación 2: " De esta manera lo establecido en la ley no era contradictorio entre conjunto armónico y planificación comunal. Posteriormente este concepto de conjunto armónico fue mutando tímidamente para poder concretar proyectos muy importantes en las comunas.

Observación 3: Ahora este asunto no ha sido discutido profundamente pues seguía en algo la idea original, pero si se ha determinado que la nueva mutación del conjunto armónico ha sido objeto de intensos litigios y modificaciones de criterio por parte de la Contraloría General de la República debido a la mala aplicación de sus beneficios de constructibilidad y altura, que han redundado en abusos manifiestos. En nuestro barrio tenemos un ejemplo claro de esta situación, conocido como el Proyecto Inmobiliario Condominios Santa Gema, de inmobiliaria Fundamenta, que cambiará radicalmente y de manera nefasta el entorno conocido del sector de las calles Simón Bolívar con Suecia. Así nos encontramos que esta modificación de la OGUC pretende: • Reducir las condiciones para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico reduciendo la condición de dimensión de 5.000 m2 a 2.500 m2 y en el caso de localización sin considerar el ancho de la calzada. • El permitir incrementar hasta un 75% el coeficiente de constructibilidad. • Permitir sumar beneficios de Conjunto Armónico con fusión de terrenos. • El permitir aumentar un 50% las alturas. Como vecinos que estamos sufriendo ya la actual aplicación de las normas de Conjunto Armónico actualmente existentes, esta modificación propuesta es un expropiación encubierta de lo que hoy tenemos, por lo tanto, solicitamos que al menos todo lo relativo a esta modificación sobre Conjunto Armónico (tema en el cual somos realmente expertos dado que nos toca sufrir la práctica de esta norma) sea completamente rechazada por inconstitucional, al tratar de modificar la planificación urbana que hoy radica por ley en la comunidad, sea traspasada por un decreto a otros intereses.

101. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1: 8. Art. 2.6.4 (conjunto armónico)

La flexibilización de requisitos puede facilitar proyectos que no necesariamente se integran bien al entorno, generando cambios en la forma del barrio.

Observación 2: 9. Arts. 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 (constructibilidad)

El aumento de constructibilidad permite intensificar el uso del suelo sin mejoras equivalentes en el entorno, generando mayor presión sobre servicios y espacios comunes.

Observación 3: 10. Art. 2.6.9 (altura) El aumento de altura puede cambiar la escala del barrio, afectando luz, ventilación y privacidad de las viviendas cercanas.

Observación 4: 11. Art. 2.6.19 (limitaciones comunales)

Al reducir la posibilidad de ajuste a nivel local, se dificulta considerar las características propias de cada barrio.

102. 874_Felipe_Carrasco_.pdf

Observación 1: 3. Artículo 2.6.4

Como vecino de un barrio residencial consolidado, observo especialmente la rebaja del requisito de superficie para acceder a la calidad de Conjunto Armónico, desde 5.000 m2 a 2.500 m2. Esta modificación amplía significativamente el universo de proyectos que podrían acceder a beneficios urbanísticos excepcionales, transformando una herramienta de carácter especial en un mecanismo de uso mucho más amplio. Ello puede facilitar proyectos de mayor escala e intensidad en sectores donde el tejido barrial tiene una identidad, morfología y equilibrio urbano que deben ser resguardados. La flexibilización propuesta puede alterar procesos de planificación urbana comunal ya consolidados o en curso, debilitando la coherencia territorial que los instrumentos locales buscan proteger. Se solicita mantener requisitos más estrictos para acceder a esta figura y resguardar su carácter verdaderamente excepcional.

Observación 2: 4. Artículo 2.6.5

Como residente de un barrio residencial, observo el incremento de los beneficios de constructibilidad para ciertos proyectos de viviendas económicas, que podrían exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad. No existe certeza de que un aumento generalizado de constructibilidad se traduzca en viviendas más accesibles para las familias. Por el contrario, existe una preocupación fundada en cuanto a que

este tipo de flexibilización aumente el valor del suelo, capture allí el beneficio regulatorio e incentive expectativas especulativas, sin asegurar una baja efectiva en el precio final de la vivienda. En consecuencia, la medida puede terminar intensificando la presión inmobiliaria sobre barrios consolidados, sin generar el beneficio social que se invoca para justificarla. Se solicita eliminar o restringir severamente esta modificación.

Observación 3: 5. Artículo 2.6.6

Como residente de un barrio residencial consolidado, observo la incorporación de mayores beneficios de constructibilidad para proyectos que cumplan condición de uso y que además correspondan a viviendas económicas. Esta disposición profundiza una lógica de incremento normativo generalizado que no distingue suficientemente entre territorios ni considera la capacidad real de absorción urbana de cada barrio. En barrios residenciales, ello puede traducirse en una intensificación desproporcionada, alterando la escala del entorno y debilitando la planificación local. Se solicita revisar esta modificación y limitar su aplicación únicamente a sectores previamente definidos mediante planificación territorial específica.

Observación 4: 6. Artículo 2.6.7

Como residente de un barrio residencial, observo la ampliación de beneficios de constructibilidad en proyectos acogidos a la condición de localización y ampliación, especialmente cuando se trata de viviendas económicas cercanas a infraestructura de transporte. Esta norma se suma a otras modificaciones propuestas que, en conjunto, generan una acumulación de incentivos urbanísticos que favorecen una densificación intensa y poco diferenciada territorialmente. Se solicita revisar esta disposición para evitar que la suma de beneficios normativos termine afectando la escala urbana, la identidad barrial y la calidad de vida de quienes habitan sectores residenciales consolidados.

Observación 5: 7. Artículo 2.6.9

Como habitante de un barrio residencial consolidado, observo el aumento de altura máxima permitida para ciertos proyectos, pudiendo llegar hasta un 50% adicional. Este tipo de incremento tiene efectos directos sobre el asoleamiento, la privacidad, la ventilación, la escala urbana, la presión sobre la vialidad local y la relación armónica entre edificaciones. En barrios residenciales, estos impactos no son abstractos: alteran la experiencia cotidiana de vivir en el sector y pueden producir una transformación brusca del entorno. Además, el aumento de altura y constructibilidad no garantiza por sí solo una disminución del precio de la vivienda, por lo que no parece razonable trasladar ese costo urbano a barrios consolidados sin una justificación más robusta. Se solicita rechazar esta modificación o restringirla severamente en zonas residenciales consolidadas.

Observación 6: 8. Artículo 2.6.19

Como residente de un barrio residencial de Ñuñoa, observo con especial preocupación la eliminación o debilitamiento de la facultad de los planes reguladores comunales para disminuir los incrementos de altura y constructibilidad aplicables a proyectos acogidos a Conjunto Armónico. Esta modificación reduce la capacidad de los municipios y de la planificación local para resguardar la identidad, escala y equilibrio urbano de cada comuna y de cada barrio. Las reglas urbanas no debieran modificarse de manera uniforme desde el nivel central desconociendo las particularidades territoriales ni los procesos de planificación ya consolidados o en desarrollo. Se solicita mantener plenamente la facultad de los instrumentos de planificación territorial para restringir o moderar estos beneficios urbanísticos.

103. 845_Rodrigo_Rauld_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.19 Observación 11 al Art. 2.6.19 (derogación) en relación con Arts. 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9 — Incrementos de constructibilidad y altura de conjuntos armónicos sin consideración de las condiciones de riesgo del territorio La propuesta de modificación a la OGUC introduce, en materia de conjuntos armónicos, un conjunto de cambios que operan simultáneamente: reduce el umbral de superficie mínima de 5.000 a 2.500 m² para acceder a la condición de dimensión (art. 2.6.4), establece premios de hasta 75% de exceso de constructibilidad y 50% de exceso de altura para proyectos de viviendas económicas cerca de transporte público (arts. 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), y deroga el artículo 2.6.19 que facultaba a los planes reguladores comunales para disminuir hasta en un 50% los incrementos de constructibilidad y altura otorgados por el régimen de conjunto armónico. Analizados en conjunto, estos cambios producen un efecto acumulativo sobre la exposición al riesgo de desastres que la propuesta no evalúa.

El artículo 2.6.19 vigente cumple una función más allá de la regulación urbanística general: permite que los municipios, a través de sus PRC, modulen los premios de conjunto armónico según las características específicas de las zonas o subzonas de la comuna (ajustadas a su propia planificación). Entre esas características se encuentran las condiciones de riesgo del territorio. Un municipio que ha identificado, mediante su estudio de riesgo, que determinadas zonas tienen niveles de riesgo moderado o alto, puede legítimamente utilizar el art. 2.6.19 para reducir los premios de constructibilidad y altura en esas zonas, limitando así la carga de ocupación y la exposición de personas en áreas donde el riesgo lo justifica. La derogación de este artículo elimina esa herramienta de gestión local del riesgo sin ofrecer un mecanismo equivalente.

El efecto acumulativo de las modificaciones propuestas es significativo. Considerar un terreno de 2.500 m² ubicado en un área de riesgo alto de un PRC, destinado a viviendas económicas de hasta 120 m². Bajo el régimen propuesto, ese proyecto podría acceder a la condición de conjunto armónico (nuevo umbral del art. 2.6.4), obtener un 75% de exceso de constructibilidad (nuevo inciso del art. 2.6.5) y un 50% de exceso de altura (nuevo inciso del art. 2.6.9), sin que el municipio pueda modular estos premios considerando la condición de riesgo de la zona (derogación del art. 2.6.19). El resultado es un incremento muy sustancial en la cantidad de personas expuestas a la amenaza en esa zona — incremento que el estudio de riesgo del IPT

Observación 2: no planificó porque determinó normas urbanísticas adaptadas a ese nivel de riesgo y que definió densidades y alturas significativamente menores. La DDU 510 establece que los niveles de riesgo determinan criterios normativos diferenciados: en áreas de riesgo moderado, alto y muy alto, las normas urbanísticas deben condicionar, restringir o prohibir la intensidad de uso, ocupación y edificación. Las densidades máximas, las alturas y los coeficientes de constructibilidad son precisamente las herramientas mediante las cuales el IPT materializa esos criterios. Cuando el régimen de conjunto armónico permite exceder esos parámetros en porcentajes de hasta 75% de constructibilidad y 50% de altura, y cuando además se elimina la facultad del PRC de modular esos excesos según las condiciones locales, e produce una desconexión entre las normas urbanísticas que fueron definidas a partir de los resultados del estudio de riesgo — considerando los niveles de amenaza, vulnerabilidad y riesgo presentes en el territorio — y las normas que efectivamente se aplican al proyecto tras los incrementos del conjunto armónico. El estudio de riesgo determinó niveles de riesgo que fundamentaron ciertas intensidades de uso, ocupación y edificación como admisibles; el conjunto armónico permite exceder esas intensidades en porcentajes muy significativos, sin que medie una reevaluación del riesgo que determine si la mayor ocupación resultante es compatible con las condiciones del territorio.

Esta desconexión tiene implicancias concretas sobre la seguridad de las personas y genera externalidades no consideradas. Mayor constructibilidad significa más superficie habitable, lo que se traduce en mayor cantidad de personas residiendo en el área de riesgo con lo que ello conlleva. La Ley 21.774 (D.O. 23.05.2025), en su artículo 33, al modificar el art. 60° de la LGUC, reforzó que el plan regulador debe señalar los terrenos afectados por riesgos "y las normas que les sean aplicables." La Ley 21.807 (D.O. 16.02.2026) reforzó la intangibilidad de las áreas de riesgo al prohibir que mecanismos excepcionales las modifiquen. Sin embargo, los premios de conjunto armónico producen un efecto análogo a la modificación de las normas de las áreas de riesgo: no cambian formalmente la zonificación, pero alteran sustancialmente la intensidad de ocupación que el estudio de riesgo evaluó como aceptable. Se produce así una elusión material de las normas de riesgo sin modificación formal del IPT.

Cabe señalar que el artículo 107 de la LGUC, fuente legal de los conjuntos armónicos, establece que estos pueden "variar" los coeficientes de constructibilidad y alturas del PRC, pero no los exime del cumplimiento de las demás disposiciones del plan regulador, entre las cuales se encuentran las áreas de riesgo y sus condiciones especiales. La derogación del art. 2.6.19 va más allá de lo que la LGUC autoriza al impedir que el PRC ejerza su potestad regulatoria sobre los premios de conjunto armónico en zonas donde las condiciones de riesgo lo justifican.

Observación 3: Propuesta: Se propone mantener el artículo 2.6.19 vigente, o en su defecto, reemplazarlo por una disposición que establezca expresamente que los incrementos de constructibilidad y altura del régimen de conjunto armónico no podrán aplicarse en áreas de riesgo definidas conforme al artículo 2.1.17 de esta Ordenanza sin que previamente se evalúe la compatibilidad del incremento de ocupación con las condiciones de riesgo del territorio, conforme al estudio de riesgo del instrumento de planificación territorial vigente. Asimismo, se propone que los PRC mantengan la facultad de modular los premios de conjunto armónico en zonas donde las condiciones de riesgo lo justifiquen, en coherencia con el mandato del artículo 60° de la LGUC de señalar los terrenos afectados por riesgos y las normas que les sean aplicables.

Esta propuesta no se opone al objetivo de facilitar la construcción de viviendas económicas ni al aprovechamiento de la infraestructura de transporte público. Simplemente exige que el incremento de ocupación que los premios de conjunto armónico generan sea compatible con las condiciones de riesgo del territorio donde se emplaza el proyecto. No tiene sentido construir más viviendas económicas cerca del Metro si esas viviendas quedan expuestas a amenazas que el propio IPT ha identificado y que el incremento de ocupación agrava. La seguridad de las familias que habitarán esas viviendas — precisamente las más vulnerables — debe ser un parámetro de diseño, no una externalidad.

104. 875_Nicolas_Fuentes_.pdf

Observación 1: Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran escala en barrios menores, afectando severamente la asoleación, privacidad y calidad de vida preexistente.

105. 883_Asociación_Geografas_Chile_.pdf

Observación 1: La modificación de los factores de conversión de densidad implica un aumento significativo de la carga poblacional en zonas urbanas consolidadas, sin establecer mecanismos explícitos que aseguren su coherencia con la capacidad de las redes de infraestructura sanitaria, vialidad, equipamientos y áreas verdes, lo que puede tensionar el funcionamiento urbano.

Desde el año 2001, establece que la equivalencia de habitantes por vivienda corresponde a 4. Esto implica que cuando, por ejemplo, un Plan Regulador Comunal (PRC) establece para cierta zona una densidad bruta de 200 habitantes por hectárea (hab/ha), en una hectárea de esa zona se pueden edificar (200 / 4) 50 viviendas.

La propuesta de modificación busca reducir ese coeficiente a 2 de manera general, y a 1 para el caso de proyectos de viviendas económicas que cumplan con ciertas condiciones de localización, como cercanía a vías estructurantes o paraderos de transporte público. Esta modificación es extremadamente grave pues implica, vía decreto, duplicar y cuadruplicar la cabida de viviendas que han establecido los planes reguladores para sus territorios.

La modificación no apunta a proyectos de vivienda social que entrega el Estado, sino a viviendas económicas, concepto establecido en el DFL N° 2 de 1959 que entrega franquicias tributarias a viviendas de tamaño menor a 140 m²; en la actualidad la gran mayoría de las viviendas que se construyen tienen menos de 140 m² y por tanto califican como viviendas económicas, teniendo esta categoría el grueso de la oferta del mercado inmobiliario privado; como se ha expuesto, esta modificación no busca brindar soluciones habitacionales a los comités de vivienda, sino brindar incentivos al rubro inmobiliario.

Observación 2: La modificación al art. 2.6.4 reduce el umbral para calificar proyectos como “conjuntos armónicos” a 2.500 m², ampliando su aplicación y permitiendo acceder a incrementos de constructibilidad (hasta 50–75%) y altura (hasta 25–50%). En conjunto con cambios como el art. 2.1.22, esto intensifica la cabida predial mediante mayor

Observación 3: escala urbana (Art. 2.6.4)

densidad, altura y edificabilidad. La eliminación del art. 2.6.19 suprime la capacidad de los Planes Reguladores Comunes para restringir estos beneficios, debilitando la autonomía local. Además, la flexibilización de exigencias como el ancho de calzada permite emplazar proyectos de alta intensidad en vías no adecuadas, afectando asoleamiento, ventilación, escala barrial y espacio público.

En síntesis, se transforma una norma excepcional en un mecanismo generalizado de sobredensificación, tensionando la planificación territorial, la capacidad local de los municipios para enfrentar y la capacidad de soporte urbano y su capacidad de carga.

Observación 4: La eliminación de facultades municipales para regular incentivos asociados a normas de conjunto armónico reduce la capacidad de los gobiernos locales para adaptar la normativa a las particularidades territoriales, debilitando su rol en la planificación y gestión del desarrollo urbano comunal.

Esta derogación altera de facto los Planes Reguladores Comunes mediante un decreto supremo pasando por alto procesos de participación ciudadana y evaluaciones ambientales que en la actualidad la LGUC exigen para su desarrollo, afectando a la coherencia del sistema de planificación

106. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 1: La flexibilización de requisitos y la derogación de la facultad de los PRC para restringir conjuntos armónicos implica una alteración de la jerarquía normativa, subordinando la planificación comunal a la OGUC. Esto vulnera los arts. 6 y 7 CPR y el sistema de planificación urbana de la LGUC. Se transforma una herramienta excepcional en un mecanismo general de aumento de constructibilidad.

Eliminación de control municipal: al impedir que PRC restrinjan conjuntos armónicos.

Aumento excesivo de constructibilidad y altura por vía excepcional.

Fragmentación del ordenamiento territorial.

Riesgo de judicialización por vulneración de planificación local.

Reducción de estándares urbanos (al bajar superficie mínima de 5.000 a 2.500 m²).

107. 911_Lorene_Prieto_.pdf

Observación 1: 2.1.22 Es un engaño: calcular 1 habitante por 90m² de vivienda. Eso será para 34m² o 40m² en una vivienda de 90 m² pueden vivir hasta 6 personas. Osea la densidad que tendrá el sector es 6 veces mayor. A menos que se obligue a que exista 1 solo dormitorio.

Observación 2: 264 1 a) Esto afecta aún más el número de edificios y en consecuencia la densidad de la población. Es el doble. Brutal

Observación 3: 2.6.5 Me opongo categóricamente. Los ciudadanos no ganan con esto la calidad de vida es peor. Sólo ganan las constructoras.

Observación 4: 2.6.6 Idem

Observación 5: 2.6.7 Idem

Observación 6: 2.6.9 Idem

108. 919_Gonzalo_Gacitua_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22 (nuevo inciso tercero) El beneficio normativo de disminuir a la mitad el nuevo coeficiente por el que tendría que dividirse la densidad habitacional (de 2 a 1), no solo genera los mismos inconvenientes o cuestionamientos señalados respecto a la modificación del inciso primero, sino también está vinculado a un supuesto extremadamente amplio (en lo que respecta al tipo de viviendas), pues únicamente se requeriría que las viviendas no superen los 90 m² de superficie, lo que probablemente ocurra en casi la totalidad de los proyectos habitacionales que se emplacen frente a vías expresas o troncales o que

Asimismo, el concepto “vivienda económica” actualmente está desprovisto de algún criterio o concepto que la defina y que permita distinguirla del resto de viviendas, ya que el único requisito es el de la superficie (actualmente, 140 m²). En ningún caso pueden asimilarse las “viviendas económicas” únicamente con aquellas viviendas destinadas a los beneficiarios de los programas habitacionales del Estado. El concepto “vivienda económica” es mucho más amplio y, como ya se señaló, incluye prácticamente a todas las viviendas.

En ese escenario, en caso que se insista en el establecimiento de este beneficio normativo –u otro similar– su objeto debiera ser mucho más acotado e, idealmente, estar vinculado al cumplimiento de algún objetivo de política pública, por ejemplo, la construcción de “viviendas de interés público”, que sí son aquellas viviendas destinadas a beneficiarios de los programas habitacionales del Estado. Lo anterior sería consecuente con otras normas de la LGUC y la OGUC que tienen por objeto promover la integración social y urbana de dichas viviendas y el acceso equitativo de la población a bienes públicos urbanos relevantes, tales como la cercanía a ejes estructurantes de movilidad (que es uno de los requisitos que se debiera cumplir para disminuir a la mitad el nuevo coeficiente por el que tendría que dividirse la densidad habitacional).

Con todo, antes de establecer un beneficio normativo como el propuesto en el inciso tercero, debiera resolverse adecuadamente cuál sería finalmente el cambio de coeficiente en la regla general del inciso primero y en qué casos operaría, previendo

Observación 2: 5. 2.6.4 Si bien la decisión de disminuir la superficie mínima para acogerse a Conjunto Armónico es una decisión “de mérito”, cuya pertinencia debe evaluar el MINVU, cumple señalar que una modificación como la propuesta (bajar de 5.000 a 2.500 m²) tendría incidencia directa en IPT que fueron tramitados y aprobados bajo una normativa que admitía este régimen excepcional para casos relativamente acotados y cuyo impacto podía ser evaluado y asumido por el planificador comunal, al momento de diseñar y aprobar su plan. Bajar a la mitad la superficie requerida y aumentar los beneficios normativos (como se plantea en otros artículos) son cambios de circunstancias demasiado relevantes y que no consideran el eventual impacto urbano que dicha decisión reglamentaria puede provocar en las comunas ya planificadas.

Observación 3: 2.6.5 2.6.6 2.6.7 El beneficio normativo de aumentar el coeficiente de constructibilidad en un 75% está vinculado a un supuesto extremadamente amplio (en lo que respecta al tipo de viviendas), pues únicamente se requeriría que las viviendas no superen los 90 m² de superficie, lo que probablemente ocurra en casi la totalidad de los proyectos habitacionales que se emplacen frente a vías expresas o troncales o que se construyen cerca de las estaciones o ejes de transporte público, pues las viviendas que superan esa superficie son una excepcionalidad entre los productos que actualmente ofrece el mercado inmobiliario, más aún si se considera lo ya señalado respecto a la disminución del tamaño de los hogares y el aumento de los hogares unipersonales.

Asimismo, el concepto “vivienda económica” actualmente está desprovisto de algún criterio o concepto que la defina y que permita distinguirla del resto de viviendas, ya que el único requisito es el de la superficie (actualmente, 140 m²). En ningún caso pueden asimilarse las “viviendas económicas” únicamente con aquellas viviendas destinadas a los beneficiarios de los programas habitacionales del Estado. El concepto “vivienda económica” es mucho más amplio y, como ya se señaló, incluye prácticamente a todas las viviendas.

Observación 4: 7. 2.6.8 ¿Eliminar este inciso implicaría que, en el caso de Conjuntos Armónicos por fusiones prediales, el coeficiente de constructibilidad podría aumentarse 80% en todos los casos (30% por fusión y 50% por C.A.) y 105% en los casos especiales admitidos por los nuevos incisos de los artículos 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 (30% por fusión y 75% por C.A.)? Ese pareciera ser el objetivo, lo que sería excesivo. Además, que se elimine este artículo no necesariamente generará certeza jurídica en esta materia, pues probablemente las DOM o CGR cuestionarán la aplicación de un beneficio doble, por un mismo concepto.

Observación 5: 8. 2.6.9 El beneficio normativo de aumentar la altura en un 50% está vinculado a un supuesto extremadamente amplio (en lo que respecta al tipo de viviendas), pues únicamente se requeriría que las viviendas no superen los 90 m² de superficie, lo que probablemente ocurra en casi la totalidad de los proyectos habitacionales que se emplacen frente a vías expresas o troncales o que se construyen cerca de las estaciones o ejes de transporte público, pues las viviendas que superan esa superficie son una excepcionalidad entre los productos que actualmente ofrece el mercado inmobiliario, más aún si se considera lo ya señalado respecto a la disminución del tamaño de los hogares y el aumento de los hogares unipersonales. Asimismo, el concepto “vivienda económica” actualmente está desprovisto de algún criterio o concepto que la defina y que permita distinguirla del resto de viviendas, ya que el único requisito es el de la superficie (actualmente, 140 m²). En ningún caso pueden asimilarse las “viviendas económicas” únicamente con aquellas viviendas destinadas a los beneficiarios de los programas habitacionales del Estado. El concepto “vivienda económica” es mucho más amplio y, como ya se señaló, incluye prácticamente a todas las viviendas.

En ese escenario, en caso que se insista en el establecimiento de este beneficio normativo –u otro similar– su objeto debiera ser mucho más acotado e, idealmente, estar vinculado al cumplimiento de algún objetivo de política pública, por ejemplo, la construcción de “viviendas de interés público”, que sí son aquellas viviendas destinadas a beneficiarios de los programas habitacionales del Estado. Lo anterior sería consecuente con otras normas de la LGUC y la OGUC que tienen por objeto promover la integración social y urbana de dichas viviendas y el acceso equitativo de la población a bienes públicos urbanos relevantes, tales como la cercanía a ejes estructurantes de movilidad (que es el otro requisito que se debiera cumplir para aumentar la altura en un 50%).

Con todo, antes de establecer un beneficio normativo como el propuesto en el nuevo inciso del artículo 2.6.9, debiera resolverse si podría aplicarse en todos los supuestos o únicamente en aquellas zonas en las que existe potencial para un beneficio normativo como el propuesto, sin que su aplicación (individual o en conjunto con otros proyectos) colapse un determinado sector o lo afecte considerablemente. Para ello, debiera considerarse, por ejemplo, si la altura máxima de edificación actualmente establecida

Cabe agregar que, a diferencia del cambio propuesto para el artículo 2.1.22, en el que no habría, en teoría, un aumento en el número de habitantes de un sector (pero sí podría haberlo en la práctica), el beneficio normativo propuesto en el artículo 2.6.9 sí implicaría, necesariamente, una mayor carga para los sectores urbanos en los que se aplique (pues podrían construirse más pisos y, por tanto, en dicha zona habrían más habitantes y viviendas y, además, más ocupantes de edificaciones destinadas a equipamientos), lo que puede incidir de manera relevante no solo en los temas ya mencionados en el artículo 2.1.22 sobre carga vial y factibilidad de servicios sanitarios, sino también en el acceso y disponibilidad de espacios públicos o de equipamientos relevantes, como establecimientos de salud o de educación, por mencionar algunos.

En definitiva, no sería inocuo rebajar a la mitad la superficie para acogerse a Conjunto Armónico y aumentar, además, el beneficio normativo de mayor altura máxima de edificación, pues algo que estaba concebido como una norma excepcional y relativamente acotada, podría transformarse en una regla “general” o de fácil aplicación, cuyos impactos acumulativos en un sector no estarían previstos en la norma reglamentaria y que podrían generar serios perjuicios o inconvenientes en el desarrollo urbano de nuestra ciudades.

Observación 6: 9. 2.6.19 La eliminación de este artículo es una decisión normativa que quedaría dentro del ámbito de competencias que la LGUC le reconoce al MINVU, como encargado de definir las normas de la OGUC que regulan la planificación urbana. Sin embargo, sería pertinente precisar qué ocurre con aquellos IPT vigentes, que hicieron uso de esta disposición. Al quedar sin sustento en la OGUC, ¿quedan tácitamente derogadas las normas de aquellos IPT que rebajan a la mitad los beneficios de mayor constructibilidad y altura aplicables a los Conjuntos Armónicos? Atendido el impacto urbano que podría generar una decisión como esa, se estima pertinente que la eliminación de esta facultad (en caso de mantenerse en la propuesta) quede circunscrita únicamente para los futuros IPT, resguardando en un artículo transitorio la validez de aquellos planes reguladores que la hubieren utilizado.

109. 928_Sebastian_Ahumada_.pdf

Observación 1: 6. Arts. 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 Se observa la rebaja de los requisitos para acceder a la calidad de conjunto armónico, en especial la reducción de la superficie mínima desde 5.000 m2 a 2.500 m2 y la eliminación del requisito de ancho mínimo de calzada. Tales cambios

desdibujan el carácter excepcional de esta figura y amplían su uso a predios que forman parte de tejidos urbanos que no necesariamente soportan mayores intensidades de ocupación. La excepción corre el riesgo de transformarse en regla, debilitando la función ordenadora del plan regulador comunal y transgrediendo la gobernanza municipal de definir la planificación comunal establecida mediante ley orgánica constitucional de municipalidades y no solo por un decreto supremo.

Observación 2: 7. Arts. 2.6.8 y 2.6.9 Se solicita no aprobar el aumento de los premios de constructibilidad y altura para conjuntos armónicos, especialmente cuando se proyecta su acumulación con la fusión de predios y su focalización en vivienda económica o cercanía a infraestructura pública. Incrementar simultáneamente constructibilidad, altura y número potencial de unidades en sectores bien localizados reproduce el patrón ya observado de verticalización intensiva sin contrapartidas urbanas suficientes. De mantenerse beneficios, éstos debieran ser acotados, no acumulables y asociados a exigencias proporcionales de mitigación y aporte al espacio público.

Observación 3: 8. Art. 2.6.19 Se observa la derogación del artículo 2.6.19, por cuanto suprime la facultad de los planes reguladores comunales para restringir o modular los beneficios de los conjuntos armónicos según la realidad territorial de cada comuna. La planificación urbana requiere precisamente capacidad local para graduar excepciones, considerando morfología urbana, disponibilidad de servicios, carga vial y objetivos de desarrollo comunal. Eliminar esa herramienta implica recentralizar una decisión que por su naturaleza debe poder resolverse territorialmente.

Observación 4: 9. Art. 2.6.19 Se observa la propuesta que permite a proyectos con permiso otorgado y sin recepción acogerse a nuevas disposiciones de la OGUC sin quedar sujetos a modificaciones posteriores de los instrumentos de planificación territorial. Ello amplía la lógica de congelamiento normativo más allá de lo razonable y puede dejar sin efecto ajustes locales dictados precisamente para corregir externalidades ya evidentes. Si se admite un régimen transitorio, éste debiera exigir acogimiento integral a la normativa vigente al momento de la modificación, incluyendo las disposiciones actualizadas del respectivo instrumento de planificación territorial.

110. 934_Juan_Ruiz_.pdf

Observación 1: 5. 2.6.4, 2.6.5 y 2.6.7 Conjuntos Armónicos: constructibilidad La propuesta de Modificación propone rebajar la exigencia de que estos conjuntos de viviendas, que pueden actualmente aumentar hasta un 50% la constructibilidad definida en los PRC, lo puedan hacer hasta un 75%, en caso de proyectarse como “viviendas económicas”. También bajan el requerimiento de que el paño del proyecto enfrente una Vía de 20 mts, con calzada de no menos de 14 mts. a una exigencia de enfrentar una Vía de 20 mts., eliminado la exigencia de una calzada de 14 mts. Esto afecta el desarrollo “armónico” de la Zona Urbana de Pirque, por la insuficiencia vial estructural de base que presenta. De desarrollarse la Zona Urbana a través de distintas iniciativas de este tipo, se generará más congestión a la actual, no se construirán mas calzadas ,ya sobrepasadas, por cuanto no habrá calzadas en Pirque

capaces de recibir estos nuevos flujos de vehículos de habitantes que deberán trabajar, estudiar y resolver la falta de servicios de la Comuna en Santiago.

Observación 2: 6. 2.6.9 Conjuntos Armónicos: altura La propuesta de Modificación permite exceder en un 25% la altura máxima permitida en los PRC, sin embargo en lo que definen como “viviendas económicas”, en Vías Expresas o a 600mts. de Vías estructurales, permiten exceder la altura hasta un 50%. De lo permitido en los actuales PRC. En el caso de Pirque esto significa llegar en la Zona Urbana a edificios de hasta 6 pisos. Muy distante a la Imagen Objetivo aprobada por la Comunidad en las instancias de participación ciudadana que hubo para aprobar el PRC y recientemente en la actualización del Plan de Desarrollo Comunal.

Debe tenerse en cuenta que la Comuna ha hecho un trabajo para ser reconocida como “Zona de Interés Turístico”, en pro de mantener la vocación rural del territorio y potenciar el turismo como actividad relacionada con la Vitivinicultura que da empleo y ayuda por lo tanto a que muchos habitantes de Pirque no deban viajar a Santiago para trabajar. Al cambiar la “Imagen Objetivo” del Acceso a la Comuna ,(la Zona Urbana) de una Comuna Rural, con construcciones de baja altura, (2 pisos + mansarda) a una Imagen de “Comuna Dormitorio” con construcciones de hasta 6 pisos, se afectará el plan de desarrollo productivo orientado al “Turismo Rural” que es apreciado y ha sido siempre resaltado por sus habitantes como un valor y también los habitantes de la Región que necesitan lugares de esparcimiento cercanos, donde se puedan recorrer Zonas agrícolas, disfrutar del paisaje y existan instalaciones que potencien esta actividad.

Observación 3: 7. 2.6.19 Se deroga la facultad de los PRC de rebajar hasta un 50% los premios de constructibilidad y altura de los Conjuntos Armónicos. Mediante esta disposición los Municipios pierden la facultad de definir parámetros que ordenan la planificación territorial y ésta queda en manos de otras entidades que no siempre conocen la vocación de desarrollo de los lugares. No pueden implementarse los mismos criterios en Comunas tan diferentes. Las Comunas Rurales por ejemplo, deben mantener esta vocación de mantenerse restringidas al desarrollo urbano. Reconocemos la falta de viviendas a nivel nacional, por lo que se entiende que es necesario que en algunos lugares de la ciudad se deba densificar por ejemplo en paños ubicados a poca distancia de líneas de metro, (Región Metropolitana de Santiago), donde parece razonable aplicar los criterios propuestos en esta Modificación. Sin embargo cada Comuna debería poder definir, que paños y en que ubicación. De lo contrario en 30 años mas veremos los efectos de una Modificación genérica que irrumpe en lugares bien consolidados, que le dan carácter e identidad a la ciudad y la hacen atractiva a recorrer a pie. No debemos perder de vista que la ciudad debe proyectarse para las personas que deben habitarla. En una sociedad, no todas las familias son iguales. Hay familias que no tienen hijos y quizás vivir en un lugar denso, pero bien conectado es una buena opción, pero en las Comunas Rurales, los nuevos habitantes, que llegan, buscan una vida diferente generalmente viven en un modelo de familias ampliadas, (hijos, abuelos) que valoran el paisaje, la tranquilidad propia de la Ruralidad. En el país debe haber espacio para todos,

111. 943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf

Observación 1: - 4.

2.6.5.

Incluir, Los conjuntos armónicos no podrán contravenir disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial en materias de riesgo, patrimonio y carga urbana.

112. [84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf]

Observación 1: 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.8, 2.6.9 y 2.6.19 La propuesta en consulta propone modificar varias disposiciones relativas a Conjunto Armónico, como es el caso de los artículos 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.8, 2.6.9 y 2.6.19 de la OGUC, y claramente constituye el elemento principal de la reforma que contiene el decreto, tanto por su alcance como por su efecto reactivador. Sin embargo, cabe advertir que, en virtud de la regla de inaplicabilidad que contiene el artículo 184 de la LGUC, los Conjuntos Armónicos son figuras en extinción debido a que, cada vez que un PRC incorpora “incentivos” urbanísticos, dicha figura de fomento de las construcciones deja de aplicarse. De hecho, todas las nuevas generaciones de PRC ya han incorporado incentivos, bloqueando la posibilidad de proyectos acogidos a la figura de Conjunto Armónico. Por lo tanto, el efecto reactivador de esta medida tiende a cero con el correr del tiempo, y ya es un obstáculo en las principales comunas donde se registra actividad inmobiliaria. Aclarado lo anterior, se analiza a continuación la propuesta sometida a consulta. En el artículo 2.6.4 de la OGUC, se rebaja la exigencia de 5.000 m² a 2.500 m², para acogerse a la condición por dimensión. Ello permitirá emplazar proyectos en terrenos más pequeños, de solo 2.500 m². También se plantea suprimir la exigencia de enfrentar una vía de 14 metros de calzada, la exigencia mayor en la actualidad, y solo se mantiene el requisito de contar con un frente predial de 20 metros. Con la combinación de ambos efectos, el Conjunto Armónico que antes estaba reservado a vías estructurantes de gran tamaño, de prosperar esta reforma, ello se podrá frente a vías incluso locales que cumplan con el perfil de 20 metros entre Líneas Oficiales, aun cuando la vía tenga solo dos pistas de circulación, lo que importa un cambio sustancial. Sin embargo, en el inciso siguiente, se mantiene una exigencia de materialización de la calzada, que ya no sería aplicable, puesto que se suprimió la referencia al ancho de calzada, lo que debería corregirse para armonizar ambas disposiciones. Asimismo, quizás hubiere sido más preferible haber anclado esa apertura de los Conjuntos Armónicos en función de la clasificación de las vías, en vez de su perfil medido en metros, de modo de no afectar en demasía los barrios residenciales, y constituya una información que se refleje en los Certificados de Informaciones

Previas (CIP), en vez de un hito fáctico (ancho real o material de la vía). Asimismo, el decreto en consulta plantea en el artículo 2.6.5 de la OGUC, la incorporación de un inciso final mediante el cual se amplifica el coeficiente de constructibilidad de un 50% a un 75% para la condición por dimensión, si se trata de proyectos emplazados en predio frente a vías troncales o expresas, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro y otras cosas que allí se indican. Sin embargo, ese incremento de constructibilidad lo condiciona a que las viviendas económicas no superen los 90 m², en circunstancias en que legalmente éstas pueden tener hasta 140 m², lo que representa un gran retroceso para la legislación de viviendas económicas,

Observación 2: condición de uso, repitiendo los mismos problemas que se sugiere corregir. Del mismo modo, en el artículo 2.6.7 de la OGUC, se incorpora lo mismo que lo anterior, para proyectos por la condición de ampliación o localización, repitiendo los mismos problemas que se sugiere corregir. En el artículo 2.6.8 de la OGUC, se propone derogar la disposición que impedía acumular beneficios de constructibilidad por concepto de fusión con conjunto armónico, lo cual es positivo. En términos prácticos, con respecto de un coeficiente de constructibilidad 3 del PRC, el proyecto podrá incrementar dicho coeficiente primero por el 75%, es decir, un coeficiente de 2,25 adicional, por concepto de Conjunto Armónico y otro 30% por concepto de fusión de terrenos, esto es, un coeficiente adicional de 0,9, quedando en definitiva en un coeficiente de 6,15, lo que implica amplificar el coeficiente del PRC a más del doble, para cualquiera de las condiciones o causales para acogerse a Conjunto Armónico. En el artículo 2.6.9 de la OGUC, se propone aumentar la altura máxima en un 50% (versus 25% de la norma actual), por condición de dimensión y uso (por omisión se excluye a la condición de ampliación o localización). También a primera vista pareciera positivo, porque se vincula una mayor altura respecto de un predio frente a vías troncales o expresas, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro y otras cosas que allí se indican, pero, igualmente se lo condiciona a que las viviendas económicas no superen los 90 m², en circunstancias en que legalmente éstas pueden tener hasta 140 m². Semejante disminución representa un gran retroceso para la legislación de viviendas económicas, que deja excluida a una porción de la clase media, grupo que no contará con esos beneficios. En el artículo 2.6.19 de la OGUC, se propone derogar la posibilidad de que los planes reguladores comunales puedan disminuir hasta en un 50% los beneficios de Conjunto Armónico, lo que es positivo, puesto que no tiene sentido que, ejerciendo la planificación del nivel nacional a través de la OGUC, justamente para fomentar las construcciones, ello sea contrarrestado por instrumentos de niveles inferiores. Por otro lado, por omisión las disposiciones propuestas no se hacen cargo de los problemas de aplicación que ha tenido la figura de Conjunto Armónico, especialmente por la falta de una definición adecuada sobre lo que ha de considerarse dos o más edificios, o si dicha figura puede aplicarse a construcciones existentes, etc. Se sugiere incorporar un artículo con los aspectos generales de Conjunto Armónico, del siguiente tenor: “Artículo xx1. Condiciones generales sobre Conjuntos Armónicos. Los proyectos que se acojan o se hayan acogido a la figura de Conjunto Armónico por las condiciones de dimensión, o uso, o localización, o ampliación, a que se refieren los artículos 107, 108 y 109, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se regirán por las reglas de este Capítulo. A la figura de Conjunto Armónico podrán acogerse los proyectos ubicados en el área urbana o en área de extensión urbana o en área rural, de obra nueva, o en etapa de modificación de proyecto. También podrán acogerse a la figura de Conjunto Armónico después de la recepción de las obras para proyectos de ampliación, alteración, reconstrucción, rehabilitación, o restauración. En la etapa de Anteproyecto, esta figura de Conjunto Armónico estará enunciada, caso en el cual será analizada y resuelta en base a las reglas de este Capítulo. Los proyectos que califiquen de Conjunto Armónico podrán alterar la agrupación de las construcciones, el coeficiente de constructibilidad, las alturas máximas, los tamaños de los predios, y las demás que determine esta Ordenanza General, en los términos o márgenes que establece este Capítulo. Asimismo, a los proyectos que se acojan o se hayan acogido a la figura de Conjunto Armónico, le serán compatibles los demás regímenes especiales a que el interesado opte, en la medida que se cumplan las reglas que son exigibles para cada caso, incluyendo loteos o loteos con construcción simultánea. En la resolución que apruebe el Permiso de Edificación respectivo o en la modificación de proyecto, cuando proceda, el Director de Obras Municipales dejará constancia que el proyecto se acoge a la figura de Conjunto Armónico, indicando la causal respectiva y el beneficio urbanístico aplicado. Con todo, no se podrán acoger a la figura de Conjunto Armónico en los casos que el Plan Regulador Comunal establezca incentivos urbanísticos, con arreglo al artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y a esta Ordenanza General, salvo el caso previsto por el artículo quinto de la Ley N° 20.078, en que los beneficios de Conjunto Armónico son compatibles y acumulables con los beneficios urbanísticos previstos por los Planes Reguladores Comunales con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley N° 20.958 el 15 de agosto de 2018, sobre Aportes al Espacio Público. En la tramitación de solicitudes de anteproyectos o proyectos acogidos a Conjunto Armónico, o luego en la modificación de tales proyectos, sólo le corresponde intervenir al Director de Obras Municipales, quien verificará como parte del proceso normal de revisión que el anteproyecto o el proyecto o la modificación de proyecto, según corresponda, cumple las condiciones para acogerse a tales disposiciones, todo ello sin perjuicio de las revisiones que, en su caso, correspondan a los Revisores Independientes. La elección de la condición para acogerse a la figura de Conjunto Armónico será siempre optativa para el interesado, sujeta exclusivamente al cumplimiento de los requisitos objetivos que se establece para ellas en los artículos siguientes. Se entenderá que el proyecto tiene dos o más edificios para acogerse a la figura de Conjunto Armónico, cuando reúne alguna de las siguientes características: a) Éstos correspondan a edificación aislada.

113. [949_Jeanette_Bruna_.pdf]

Observación 1: Básicamente los riesgos interpretativos detectados consisten en:

- 1) Incertidumbre en medición de distancia "600m": No se establece metodología ni órgano competente para certificar el recorrido peatonal por vías públicas. La falta de precisión ha generado permanentes problemas interpretativos que ha llevado a permisos DOM a CGR.

- 2) Riesgo de acumulación de beneficios: La norma no prohíbe expresamente sumar el incremento de 75% con otros aumentos de este capítulo, lo que permitiría exceder 100% la constructibilidad del PRC sin actualización de dicho instrumento.
- 3) Ausencia de cuota de integración: Sin exigencia de porcentaje mínimo de vivienda de interés público, el incentivo puede traducirse en concentración de micro-unidades sin mixtura social, contrario a los objetivos del art. 184 LGUC y por tanto dirigirse sólo a multifamily.

PROPUESTA DE TEXTO

Se solicita reemplazar el inciso tercero del artículo 2.6.5, el inciso segundo del artículo 2.6.6 y el inciso segundo del artículo 2.6.7, por el siguiente:

_"Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior, y, además, consistan en proyectos de viviendas destinadas a beneficiarios de subsidios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo regulados en los D.S. N°49, D.S. N°1 o D.S. N°19, cuyo precio de venta no supere las 2.200 UF y cuya superficie útil por unidad no supere los 90 m², y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales calificadas como tales en el instrumento de planificación intercomunal vigente, o que se encuentren en una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal medido por el eje de bienes nacionales de uso público, desde el acceso principal del predio a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público, debidamente acreditado mediante certificado emitido por la Dirección de Tránsito Municipal respectiva, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo. _Este incremento no será acumulable con otros aumentos de constructibilidad contemplados en este Capítulo. Además, al menos un 20% de las unidades que se acojan a este incremento deberán corresponder a viviendas de interés público según artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones." _

114. [956_Nicolas_Vergara_.pdf]

Observación 1: 5. 2.6.4 - El cambio del literal a) de la condición de dimensión para que un proyecto pueda acogerse al conjunto armónico es injustificado, pues no se visualiza un beneficio urbanístico claro de la disminución del requisito de superficie actualmente existente en la OGUC. En la práctica, la modificación propuesta hace más fácil para los nuevos proyectos acogerse a una norma de excepción o premio normativo como han sido descritas por la literatura académica, y que no presentan una justificación clara en la actualidad (Schlack & Vicuña, 2011; Vicuña & Moraga, 2021). De esta forma, se hace posible aumentar la constructibilidad cambiando las condiciones previstas para ello en los IPT vigentes. Ello provocará, en conjunción con otras modificaciones propuestas, como la ya mencionada del Art. 1.1.2 y del Art. 2.1.22, un aumento de la densidad poblacional efectiva notoriamente más allá de lo establecido en los IPT vigentes, con las consabidas consecuencias en cuanto a saturación de servicios básicos, capacidad vial y espacio público, dado que la estimación de la constructibilidad actual se realizó justamente pensando en esas condiciones, las que no cambian por efecto de esta modificación administrativa. Ello contraviene el propósito de los estudios fundantes o antecedentes técnicos de los respectivos IPT (tales como estudios de capacidad vial o de infraestructura), así como lo aprobado en la Evaluación Ambiental Estratégica del instrumento, o bien en su Declaración de Impacto Ambiental, como era anteriormente requerido. Asimismo, ello debilita la planificación territorial comunal y la autonomía municipal y contraviene el espíritu del Art. 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones relativo a incentivos normativos, y mediante el cual el otorgamiento de constructibilidad adicional se condiciona al desarrollo de proyectos de viviendas de interés público, espacios públicos o espacios privados abiertos al uso o tránsito público, entre varias otras condiciones. En virtud de lo anterior, se propone mantener la modificación propuesta, pero cambiando el guarismo "2.500" por "5.000". - El cambio del literal a) de las condiciones copulativas a cumplir por un proyecto para acogerse a conjunto armónico en términos del ancho mínimo de calzada, en el sentido de eliminar la condición de ancho mínimo de calzada de 14 metros, no aparece justificado, habida cuenta de la mayor extensión del parque vehicular en el país y tiempos de viaje, en especial en las áreas metropolitanas, y dentro de ellas, en las zonas mejor localizadas susceptibles de solventar los costos de armar los paños requeridos para el desarrollo de los proyectos a acogerse a conjunto armónico (lo que la literatura denomina land assembly costs).

Observación 2: 6. 2.6.5 - Se introduce un aumento injustificado de la constructibilidad adicional de proyectos acogidos a conjunto armónico bajo condiciones específicas y en presencia de una serie de escenarios mencionados en la modificación. En la práctica, la modificación propuesta fortalece el efecto de una norma de excepción o premio normativo, tal como han sido descritos por la literatura académica, la que no presenta una justificación clara en la actualidad (Schlack & Vicuña, 2011; Vicuña & Moraga, 2021). De esta forma, se hace posible aumentar la constructibilidad cambiando las condiciones previstas para ello en los IPT. Ello provocará, en conjunción con otras modificaciones propuestas, como la ya mencionada del Art. 1.1.2 y del Art. 2.1.22, un aumento de la densidad poblacional efectiva notoriamente más allá de lo establecido en los IPT vigentes, con las consabidas consecuencias en cuanto a saturación de servicios básicos, capacidad vial y espacio público, dado que la estimación de la constructibilidad actual se realizó justamente pensando en esas condiciones, las que no cambian por efecto de esta modificación administrativa. Ello contraviene el propósito de los estudios fundantes o antecedentes técnicos de los respectivos IPT (tales como estudios de capacidad vial o de infraestructura), así como lo aprobado en la Evaluación Ambiental Estratégica del instrumento, o bien en su Declaración de Impacto Ambiental, como era anteriormente requerido. Asimismo, ello debilita la planificación territorial comunal y autonomía municipal y contraviene el espíritu del Art. 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones relativo a incentivos normativos, y mediante el cual el otorgamiento de constructibilidad adicional se condiciona al desarrollo de proyectos de viviendas

de interés público, espacios públicos o espacios privados abiertos al uso o tránsito público, entre varias otras condiciones. De esta forma, se solicita la anulación de la modificación propuesta. 7. 2.6.6 - Se introduce un aumento injustificado de la constructibilidad adicional de proyectos acogidos a conjunto armónico bajo condiciones específicas y en presencia de una serie de escenarios mencionados en la modificación En la práctica, la modificación propuesta fortalece el efecto de una norma de excepción o premio normativo, tal como han sido descritos por la literatura académica, la que no presenta una justificación clara en la actualidad (Schlack & Vicuña, 2011; Vicuña & Moraga, 2021). De esta forma, se hace posible aumentar la constructibilidad cambiando las condiciones previstas para ello en los IPT. Ello provocará, en conjunción con otras modificaciones propuestas, como la ya mencionada del Art. 1.1.2 y del Art. 2.1.22, un aumento de la densidad poblacional efectiva notoriamente más allá de lo establecido en los IPT vigentes, con las consabidas consecuencias en cuanto a saturación de servicios básicos, capacidad vial y espacio público, dado que la estimación de la constructibilidad actual se realizó justamente pensando en esas condiciones, las que no cambian por efecto de esta modificación administrativa. Ello contraviene el propósito de los estudios fundantes o antecedentes técnicos de los respectivos IPT (tales como estudios de capacidad vial o de infraestructura), así como lo aprobado en la Evaluación Ambiental Estratégica del instrumento, o bien en su Declaración de Impacto Ambiental, como era anteriormente requerido. Asimismo, ello debilita la planificación territorial comunal y autonomía municipal y contraviene el espíritu del Art. 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones relativo a incentivos normativos, y mediante el cual el otorgamiento de constructibilidad

Observación 3: 10. 2.6.9 - Se introduce un aumento injustificado de la constructibilidad adicional de proyectos acogidos a conjunto armónico bajo condiciones específicas y en presencia de una serie de escenarios mencionados en la modificación En la práctica, la modificación propuesta fortalece el efecto de una norma de excepción o premio normativo, tal como han sido descritos por la literatura académica, la que no presenta una justificación clara en la actualidad (Schlack & Vicuña, 2011; Vicuña & Moraga, 2021). De esta forma, se hace posible aumentar la constructibilidad cambiando las condiciones previstas para ello en los IPT. Ello provocará, en conjunción con otras modificaciones propuestas, como la ya mencionada del Art. 1.1.2 y del Art. 2.1.22, un aumento de la densidad poblacional efectiva notoriamente más allá de lo establecido en los IPT vigentes, con las consabidas consecuencias en cuanto a saturación de servicios básicos, capacidad vial y espacio público, dado que la estimación de la constructibilidad actual se realizó justamente pensando en esas condiciones, las que no cambian por efecto de esta modificación administrativa. Ello contraviene el propósito de los estudios fundantes o antecedentes técnicos de los respectivos IPT (tales como estudios de capacidad vial o de infraestructura), así como lo aprobado en la Evaluación Ambiental Estratégica del instrumento, o bien en su Declaración de Impacto Ambiental, como era anteriormente requerido. Asimismo, ello debilita la planificación territorial comunal y la autonomía municipal y contraviene el espíritu del Art. 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones relativo a incentivos normativos, y mediante el cual el otorgamiento de constructibilidad adicional se condiciona al desarrollo de proyectos de viviendas de interés público, espacios públicos o espacios privados abiertos al uso o tránsito público, entre varias otras condiciones. De esta forma, se solicita la anulación de la modificación propuesta. 11. 2.6.19 La modificación propuesta priva a los municipios de normar las condiciones de aplicación de una norma de excepción urbanística, o premio normativo, como es el conjunto armónico. De esta forma, se hace posible aumentar la constructibilidad cambiando las condiciones previstas para ello en los IPT.

115. [959_Paula_Leiva_.pdf]

Observación 1: carácter dinámico. El concepto de "transporte público mayor" pertenece al ámbito regulatorio del Ministerio de Transportes y no de la normativa urbanística. Dado que los recorridos de transporte público pueden variar por decretos administrativos, la norma urbana no puede quedar supeditada a definiciones externas que no están plasmadas de forma permanente en los planos de vialidad de los Planes Reguladores. 3. 2.6.4. De acuerdo con la LGUC en sus artículos 107, 108 y 109, el 'Conjunto Armónico' es una norma de excepción. Sin embargo, la propuesta que reduce el umbral de superficie a 2.500 m², convierte a esta figura en un mecanismo recurrente, lo que desvirtúa su carácter restrictivo original. Por otra parte, la modificación del requisito asociado a la vialidad (donde se elimina la calzada mínima de 14 m.) permite el desarrollo de proyectos en vías que no cuentan con la capacidad efectiva para soportar el aumento de intensidad de uso que esto traería. 4. 2.6.5. En general se utilizan criterios basados únicamente en la proximidad al transporte público sin evaluar otras variables de la planificación territorial. Se sugiere evaluar la pertinencia del porcentaje propuesto o establecer

116. [51_Ignacio_Alvarado_.pdf]

Observación 1: Los beneficios de aumento de la constructibilidad para conjuntos armónicos son porcentajes sumamente altos, lo que en la práctica dejan sin efecto el plan regulador. Considerando que se está proponiendo disminuir la superficie total del terreno a la mitad (tan solo un cuarto de una manzana del centro de Santiago) y que, por ejemplo, en la Región Metropolitana sólo el 15% de las viviendas nuevas tienen más de 90 m², se transforma una norma que debiera ser excepcional en una regla generalizada, que ignora las disposiciones de los instrumentos de planificación territorial.

117. [75_Claudia_Silva_.pdf]

Observación 1: La eliminación del requisito de calzada mínima de 14 metros desvirtúa completamente el fundamento técnico y urbano del régimen de Conjunto Armónico, el cual fue concebido como un incentivo excepcional, condicionado a estándares de infraestructura y espacio público concordantes con edificaciones de mayor escala. Permitir la aplicación de dicho régimen en calles locales vulnera los principios de coherencia urbana, proporcionalidad y razonabilidad, transformando un incentivo condicionado en un derecho edificatorio automático, sin sustento técnico ni urbano suficiente.

Observación 2: La eliminación de la facultad municipal para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico constituye una intromisión indebida en la esfera competencial de los municipios, contrariando lo dispuesto en la Constitución y en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. Esta facultad no es discrecional ni accesorio, sino una herramienta esencial de gestión territorial local, cuya eliminación por vía reglamentaria resulta jurídicamente improcedente y contraria al principio de autonomía municipal reconocido por la jurisprudencia administrativa.

Observación 3: En mérito de lo expuesto, y a fin de resguardar la legalidad administrativa, la autonomía municipal y el principio de planificación democrática del territorio, solicitó:

- 1. Mantener el requisito de calzada mínima de 14 metros para la aplicación del régimen de Conjunto Armónico.
- 2. No derogar el Artículo 2.6.19 de la OGUC, preservando la facultad municipal de regular y modular los incentivos urbanísticos conforme a su realidad territorial.
- 3. Abstenerse de introducir modificaciones reglamentarias que alteren materialmente los IPT sin habilitación legal expresa ni cumplimiento de los procedimientos exigidos por la ley.

Claudia Silva Paredes

C.I. 7.833.783-4

118. [79_Carolina_Salazar_.pdf]

Observación 1: Como vecina/o de la comuna de Providencia, presentó mi rechazo a la modificación de la OGUC por las siguientes razones técnicas y urbanísticas: - *Densificación excesiva* (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad). - *Flexibilización del Conjunto Armónico* (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios. - *Vulneración de la Autonomía Municipal* (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial. - *Ilegalidad por Omisión de Procedimientos* Esta modificación altera de facto los Planes Reguladores Comunes (IPT) mediante un decreto supremo, saltándose los procesos de participación ciudadana y las evaluaciones ambientales que la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud. Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19

119. 139_Carolina_del Campo_.pdf

Observación 1: • Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: • Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19. Carolina Del Campo Arquitecto

120. 203_Carolina_Gumucio_.pdf

Observación 1: - Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: - Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19.

121. 219_Pamela_Rojas_.pdf

Observación 1: - Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: - Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19. Atte., Pamela Rojas Los Españoles 2717 Providencia

122. 278_Paula_Muñoz_.pdf

Observación 1: Artículos 2.6.5 a 2.6.9 – Aumento de constructibilidad y altura El incremento de constructibilidad hasta en un 75% y de altura hasta en un 50% implica una intensificación significativa del uso del suelo, aumentando la carga sobre el territorio sin que se establezcan exigencias equivalentes en infraestructura, disponibilidad hídrica ni capacidad de soporte urbano.

Observación 2: Esta sobreintensificación reduce la superficie de suelo permeable, limita la infiltración de agua y aumenta la escorrentía, lo que incrementa el riesgo de inundaciones, deterioro de suelos y pérdida de estabilidad en zonas sensibles, incluyendo posibles remociones en masa o afectación de infraestructura existente.

Observación 3: Asimismo, el aumento de volumen construido incrementa la demanda hídrica, energética y de servicios, generando mayores costos operacionales tanto para los proyectos como para el sistema público, especialmente en territorios con disponibilidad hídrica limitada o ya tensionada.

Observación 4: Desde una perspectiva económica, esta medida puede generar efectos adversos en el mediano plazo, como la saturación de servicios, la pérdida de calidad urbana y la disminución del valor de los activos inmobiliarios, particularmente en zonas donde la sobrecarga territorial deteriora las condiciones de habitabilidad.

Observación 5: En este contexto, la intensificación sin una evaluación de capacidad de carga no constituye una optimización del uso del suelo, sino un aumento del riesgo operativo y financiero de los proyectos, pudiendo traducirse en mayores costos, menor estabilidad de las inversiones y deterioro progresivo del territorio.

Observación 6: Derogación Artículo 2.6.19 – Limitación de facultades municipales La eliminación de la facultad de los Planes Reguladores Comunales para restringir constructibilidad y altura debilita la capacidad de adaptar la planificación territorial a las condiciones reales del territorio, particularmente en relación con la disponibilidad hídrica, la calidad de los suelos y la capacidad de carga de los sistemas locales.

Observación 7: Esta restricción impide ajustar la intensidad de uso del suelo a factores críticos que sostienen actividades productivas como la agricultura, la provisión de alimentos y otros sistemas económicos locales, generando una sobreexplotación de la base natural que sustenta dichas actividades.

Observación 8: En términos económicos, esto no solo afecta la viabilidad de los proyectos en el largo plazo, sino que también reduce la productividad del territorio y de la población, al aumentar la exposición a condiciones ambientales degradadas que inciden en la salud, la disponibilidad de agua y la calidad de vida.

Observación 9: En consecuencia, la medida traslada costos al sistema productivo y social, comprometiendo la sostenibilidad económica del desarrollo territorial.

123. 305_Guillermo_Prieto_.pdf

Observación 1: 2- Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: 3- Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 3: Solicitó Expresamente mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19.

124. 315_Mauricio_Correa_.pdf

Observación 1: • Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: • Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

125. 348_Olga_Limidoro_.pdf

Observación 1: - Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: - Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

126. 381_Claudio_Orrego_GobernadorRM_.pdf

Observación 1: Conjuntos armónicos (Arts. 2.6.4 a 2.6.9). La bajada del umbral a 2.500 m², con premios de hasta 75% de constructibilidad y 50% de altura, convierte a los conjuntos armónicos en la herramienta dominante de densificación, pero sin filtro territorial. La derogación del Art. 2.6.19 elimina una facultad municipal sin reasignarla a escala intercomunal, dejando sin instrumento de modulación a ninguna escala. Los premios deben restringirse a

zonas de buena accesibilidad identificadas por el PRMS, y la facultad de definir/regular debe radicarse concurrentemente en el PRI/PRMS y los PRC.

127. 401_Arturo_Lois_.pdf

Observación 1: 1) Estimamos demasiado restrictiva el acapite sobre uso, restringiendolo solo a equipamiento, dado el déficit de viviendas en Stgo lo lógico es ampliarlo a viviendas.

Observación 2: 2) La redacción del Art 2.6.4 es confusa, señala que los predios posibles para CA tienen que cumplir "alguna" de las condiciones que enumera a) dimensión b) uso c) condiciones de localización y ampliación. O sea basta con una sola de ellas? Habría que especificar. Basta decir "una". En relación con el acapite c) a) predios emplazados donde hay un MN, dice que el proyecto debe contemplar su ampliación, restauración, remodelación, reparación o rehabilitación. A que se refiere? De que? Hacemos ver que hay MN que no necesitan ni tienen características arquitectónicas que salvaguardar pero que caen en lo que el art 27 y este acapite. quiere proteger. En este caso deberían pronunciarse tanto la DOM como el CMN de que es lo necesario en cada caso b) predios que son contiguos a un MN, en este caso está clara la redacción, pero hacemos la misma salvedad anterior, hay algunos MN que no la necesitan y que deberían resolverse en la misma forma sugerida anteriormente DOM y CMN.

128. 405_Cesar_Ibaceta_.pdf

Observación 1: Art 2.6.4 sobre Conjuntos Armónicos CA: 1) Estimamos demasiado restrictiva el acapite sobre uso, restringiendolo solo a equipamiento, dado el déficit de viviendas en Stgo lo lógico es ampliarlo a viviendas.

Observación 2: 2) La redacción del Art 2.6.4 es confusa, señala que los predios posibles para CA tienen que cumplir "alguna" de las condiciones que enumera a) dimensión b) uso c) condiciones de localización y ampliación. O sea basta con una sola de ellas? Habría que especificar. Basta decir "una".

Observación 3: En relación con el acapite c) a) predios emplazados donde hay un MN, dice que el proyecto debe contemplar su ampliación, restauración, remodelación, reparación o rehabilitación. A que se refiere? De que? Hacemos ver que hay MN que no necesitan ni tienen características arquitectónicas que salvaguardar pero que caen en lo que el art 27 y este acapite. quiere proteger. En este caso deberían pronunciarse tanto la DOM como el CMN de que es lo necesario en cada caso.

b) Predios que son contiguos a un MN, en este caso está clara la redacción, pero hacemos la misma salvedad anterior, hay algunos MN que no la necesitan y que deberían resolverse en la misma forma sugerida anteriormente DOM y CMN.

129. 516_Simon_Salvachua_.pdf

Observación 1: 5) Artículo 2.6.4. (Requisitos copulativos) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m., con calzada de no menos de 14 m. En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho.

—

(Nota: Error de redacción al eliminar la exigencia de la calzada, advirtiéndole que el párrafo siguiente quedaba incoherente al referirse a "las características señaladas", por lo cual se restituye el texto original). _

Observación 2: 6) Artículo 2.6.5. (...) Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyectos de viviendas de interés público (con subsidio), cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 3: 7) Artículo 2.6.6. Los proyectos que cumplan con la condición de uso podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

—

(Nota: eliminar la propuesta de incorporar un beneficio para viviendas en este artículo, argumentando que "la condición de uso se refiere a destino Equipamiento", por lo que se mantiene igual a su texto vigente). _

Observación 4: 8) Artículo 2.6.7. (...) Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas de interés público (con subsidio), cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y

que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal... podrán exceder hasta

3 en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

—

(Nota: Al igual que en el Art. 2.6.5, se acoge la alternativa de la observación, reemplazando "viviendas económicas" por "viviendas de interés público (con subsidio)"). _

Observación 5: 10) Artículo 2.6.9. Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más...

_(Nota: evitar sobrepasar excesivamente las normativas comunales, por lo que se elimina el párrafo propuesto que incrementaba la altura hasta en un 50%). _

11) Artículo 2.6.19. El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna. Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.

—

(Nota: no eliminar Artículo 2.6.19." para que los municipios conserven su facultad planificadora, restituyendo por ende su vigencia. _

130. 533_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: 7. 6 Art.2.6.4. Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran escala en barrios menores, afectando severamente la soleación, privacidad y calidad de vida preexistente.

131. 569_Nicolas_Gonzalez_.pdf

Observación 1: 3. Flexibilización de condiciones para Conjunto Armónico (Artículo 2.6.4)

La eliminación del requisito de ancho mínimo de calzada para acceder a la condición de Conjunto Armónico reduce significativamente los estándares urbanos exigidos para proyectos de alta intensidad. Esta modificación permite:

Localizar proyectos de gran escala en vías originalmente diseñadas para tránsito local

Introducir edificaciones de mayor altura y volumen en tejidos urbanos consolidados

Los efectos esperables incluyen:

Alteración de la morfología urbana existente

Impactos en asoleamiento, ventilación y privacidad

Sobrecarga de infraestructura vial de menor jerarquía

Se considera fundamental mantener estándares mínimos que aseguren la coherencia entre:

Escala del proyecto

Capacidad de la vía

Condiciones del entorno urbano

Observación 2: 4. Debilitamiento de la autonomía municipal (Derogación del Artículo 2.6.19)

La eliminación de la facultad de los Planes Reguladores Comunales para reducir los incentivos de constructibilidad y altura asociados a Conjuntos Armónicos implica una disminución relevante en la capacidad de gestión urbana local. Esto conlleva:

Pérdida de herramientas para adaptar la normativa a realidades territoriales específicas

Menor capacidad para resguardar identidad barrial y coherencia urbana

Centralización de decisiones normativas en desmedro de la planificación local

Se estima que esta facultad constituye un mecanismo clave de equilibrio entre:

Incentivos al desarrollo

Observación 3: 7. Solicitudes

En virtud de lo anterior, se solicita considerar las siguientes medidas:

1. Mantener el requisito de estándares viales mínimos para proyectos que accedan a beneficios de Conjunto Armónico, incluyendo el ancho de calzada.
2. Reevaluar la eliminación del Artículo 2.6.19, resguardando la capacidad de los municipios para modular los incentivos normativos.
3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.
4. Establecer mecanismos que aseguren la coherencia entre intensificación urbana y capacidad de soporte del territorio.
5. Incorporar instrumentos que aseguren el traspaso efectivo de beneficios al acceso a la vivienda.
6. Resguardar la diversidad de tipologías habitacionales (y monitorear efectos en la estructura demográfica).

132. 577_Mauricio_Valenzuela_.pdf

Observación 1: En el plano se grafican: Monumentos Históricos (MH), Zonas Típicas (ZT), Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), Zonas de Conservación Histórica (ZCH), Sectores Especiales (SE), y los inmuebles colindantes a ICH (Subzonas R).

En este territorio, se encuentra concentrado el mayor valor patrimonial urbano y arquitectónico, y es acá donde habita la identidad de la urbe.

Esta condición única no puede ser alterada por una disposición de excepción de aplicación general, que vulneraría gravemente la forma e imagen urbana de la comuna capital, cuya norma regulatoria vigente está sustentada por décadas de estudios patrimoniales llevados a cabo desde lo local.

Como una condición precautoria de aquello es que el Plan Regulador de Santiago incorporó en su Ordenanza Local un nuevo artículo 12 bis, que, al amparo de las facultades del artículo 2.6.19 de la OGUC, señaló explícitamente:

—

“Para los proyectos que se acojan a conjunto armónico, en las zonas definidas en el Artículo 30° de la presente Ordenanza, el incremento de altura y el de constructibilidad, se disminuirá en un 50%, según lo establecido en el Artículo 2.6.19 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.”

—

El ejercicio de las rebajas de altura y constructibilidad, incorporadas para integrar un moderno desarrollo habitacional con la imagen urbana patrimonial, consideró la forma de cálculo y los guarismos vigentes de los artículos 2.6.8 y 2.6.19 respectivamente, por lo que es necesario preservar la vigencia normativa de ese momento (año 2011, en el caso de la comuna de Santiago), con el objeto de garantizar la preservación de dicha imagen urbana deseada.

Hoy los actuales desafíos de la planificación urbana local buscan, por una parte, propender a una densificación habitacional equilibrada, basado en la capacidad de carga de los territorios, aprovechando la disponibilidad de equipamientos y servicios que apoyan la función residencial. Es decir, modelar un hábitat sustentable que maximice los beneficios sociales de la centralidad.

De manera simultánea, es necesario avanzar a una segunda fase de la estrategia de protección de los atributos patrimoniales, para consolidar ahora la “puesta en valor” de los bienes ya protegidos, integrándolos de manera vibrante al desarrollo local, revirtiendo de paso la cadena de deterioro que ha experimentado su sola protección.

Estos son dos de los objetivos centrales de la Modificación Integral del Plan Regulador Comunal de Santiago, que desde hace más de 10 meses espera la aprobación del Informe Fundado por parte de la Seremi Metropolitana de Vivienda y Urbanismo.

Dado que la presente modificación de la OGUC, considera derogar íntegramente ambos artículos, se propone la incorporación de un artículo transitorio que mantenga vigente ambas disposiciones, sólo para aquellos casos en que se haya ejercido la facultad de rebaja con anterioridad a la dictación del presente Decreto Supremo.

Observación 2: PROPUESTA DE AJUSTE: Mantener la eliminación de los artículos 2.6.8 y 2.6.19, y agregar el siguiente artículo transitorio:

— “Las rebajas al incremento de altura y a los porcentajes de mayor constructibilidad establecidas en los planes reguladores comunales, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2.6.19 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, así como la

forma de cálculo prevista en el artículo 2.6.8 de la misma norma, y que se encontraban vigentes a la fecha de modificación de esta Ordenanza, mantendrán plena vigencia en los términos en que fueron incorporadas a dichos instrumentos de planificación territorial” _

ALCANCE DE LA PROPUESTA:

La supresión del artículo 2.6.19 de la OGUC propuesta, afectaría hoy solamente a las comunas que ya lo incorporaron en sus Planes Reguladores Comunales. Entendemos que las comunas que ya lo hicieron, serían unas dos o tres a nivel nacional. En consecuencia, acoger la redacción propuesta del artículo transitorio, tendría un mínimo impacto en las intenciones de la autoridad al modificar la OGUC.

133. 581_Catalina_de la Cerda_.pdf

Observación 1: Modificación artículo 2.1.22. OGUC. Se concuerda con que para la aplicación de la densidad habitacional bruta la equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2.

Se concuerda también con que se considere un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 2: Modificación artículo 2.4.1. OGUC. Respecto a la modificación que plantea que los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida, se propone no considerar a nivel de Ordenanza General, dejando dicha regulación en manos del instrumento de planificación territorial, a fin de que dichas excepciones respondan a la realidad local de cada comuna. Lo anterior atendido a que una modificación de este tipo en la Ordenanza General podría ser contraproducente, considerando que el uso del automóvil sigue siendo una realidad a nivel regional, especialmente para desplazamientos fuera del área urbana cotidiana, por lo que el estacionamiento continúa siendo una necesidad en la vivienda.

Observación 3: Modificación artículo 184 LGUC.

Se propone incorporar en la denominada ley miscelánea, una modificación al artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, LGUC, dado que, aunque la OGUC deroga el artículo 2.6.19, hoy los incentivos de los planes reguladores comunales definidos en la OGUC terminan primando sobre el beneficio de conjunto armónico normados en la LGUC, limitando su aplicación efectiva. En nuestra opinión la ley miscelánea debiera considerar la eliminación del inciso tercero del artículo 184° de la LGUC que señala que “El plan regulador comunal deberá precisar el área en que dichos incentivos serán aplicables. La aprobación de un plan con estos incentivos dejará sin aplicación en dicho sector los artículos 63, 107, 108 y 109.”

134. 592_Pamela_Rojas_.pdf

Observación 1: Como vecina/o de la comuna de Providencia, presentó mi rechazo a la modificación de la OGUC por las siguientes razones técnicas y urbanísticas:

Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Ilegalidad por Omisión de Procedimientos: Esta modificación altera de facto los Planes Reguladores Comunales (IPT) mediante un decreto supremo, saltándose los procesos de participación ciudadana y las evaluaciones ambientales que la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud.

Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19.

Atte., Pamela Rojas Los Españoles 2717 Providencia

135. 606_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: Art.2.6.4. Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran escala en barrios menores, afectando severamente la asoleación, privacidad y calidad de vida preexistente.

136. 617_Victor_Kahn_.pdf

Observación 1: Materia: Observaciones a los Artículos 2.1.22, 2.6.4 y 2.6.7 sobre Densidad, Conjuntos Armónicos y Monumentos Nacionales (MN). Observación y Propuesta: Solicitamos los siguientes ajustes para que la modernización de la OGUC sea efectiva en zonas consolidadas con presencia de Monumentos Históricos (MH):

Observación 2: 1. Ampliación de Beneficios (Art. 2.6.4): Solicitó que la 'Condición de Uso' para Conjuntos Armónicos se amplíe de equipamiento a vivienda. Asimismo, debe aclararse que basta con cumplir una (1) de las condiciones enumeradas (dimensión, uso o localización) para acceder a los beneficios.

Observación 3: 2. Excepción por MN sin Atributos Arquitectónicos (Art. 2.6.4 letra C): Proponemos que la restricción de supeditar altura y volumetría no sea aplicable cuando el MH sea un Sitio de Memoria (SM) o inmueble sin valores arquitectónicos intrínsecos, certificado por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN).

Observación 4: 3. Primacía de la Norma Nacional: Que en estos casos, los premios de constructibilidad (75%) y la densidad de 1 hab/vivienda (Art. 2.1.22) operen de forma automática, prevaleciendo sobre restricciones de Planes Reguladores locales que no hayan sido actualizados.

Observación 5: Justificación y Sustento Técnico: Esta modificación es urgente para destrabar proyectos de vivienda y evitar el castigo económico a pequeños propietarios. Como prueba de la ineficiencia regulatoria actual, citamos el caso de la manzana delimitada por las calles Serrano, Cóndor, San Francisco y Av. Santa Isabel, donde se ubica el Monumento Histórico Serrano 444, el cual es más bien un Sitio de Memoria (SM) sin valores arquitectónicos intrínsecos. Para este polígono, el CMN (Ord. 01362-2026) ya declaró que la restricción de altura es innecesaria, y la Municipalidad de Santiago (Carta N° 0883-2025) reconoce la factibilidad técnica, pero admite que la solución burocrática local tardará años. La OGUC debe ser la herramienta nacional que resuelva estos bloqueos de forma automática.

137. 663_Carolina_Barrera_.pdf

Observación 1: Observaciones vecinos de LAMPA, comunes con otras Comunas Rurales Atendiendo el requerimiento de analizar propuesta de Modificación de la OGUC presentada por el MINVU con fecha 08 de abril y en consulta hasta el 22 de abril, tenemos en conjunto algunos vecinos las siguientes Observaciones al texto en consulta:

Observación 2: A continuación, elaboramos un pauteo de los Artículos que más nos afectan: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias. Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): la propuesta propone eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros exigida actualmente para este tipo de proyectos. Las calles existentes en las Zonas Urbanas Rurales, corresponden a vías propias de una red secundaria, con calzadas de 7 mts., escasamente con veredas y en muchos casos sin berma. Estas avenidas, apenas soportan el actual tránsito local, de manera que difícilmente podrán soportar conjuntos de edificios (aun cuando en las Zonas Urbanas de las Comunas Rurales no llegarían a más de 6 pisos) alterando la morfología e identidad local. Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad comunal. Ilegalidad por Omisión de Procedimientos: Esta modificación altera de facto los Planes Reguladores Comunales (IPT) mediante un decreto supremo, saltándose los procesos de participación ciudadana y las evaluaciones ambientales que la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud.

138. [666_Jaime_Bellolio_Alcalde_Providencia_.pdf]

Observación 1: I. — Sobre los cambios de exigencias y beneficios para conjuntos armónicos La propuesta de modificación reduce los requisitos aplicables a los Conjuntos Armónicos, disminuyendo la superficie mínima de terreno de 5.000 m² a 2.500 m², y reemplazando la exigencia de contar con una vía de al menos 14 m de calzada frente al proyecto por la condición de emplazarse en calles de 20 m o más entre líneas oficiales. En cuanto a los beneficios, se contempla un aumento de hasta un 75% en el coeficiente de constructibilidad y un 50% en la altura máxima para viviendas económicas emplazadas en proximidad a infraestructura de transporte público. Además, se elimina la incompatibilidad de esta norma con la fusión predial, pudiendo ocuparse ambos beneficios en conjunto. En Providencia existen al menos 30 calles con un ancho igual o superior a 20 m, lo que incrementa significativamente la cantidad de predios susceptibles de acogerse a la norma de Conjunto Armónico. Esta situación podría provocar cambios en las dinámicas urbanas de la comuna, presionando barrios o sectores que no se encuentren preparados para la envergadura de este tipo de desarrollo urbano.

Observación 2: Finalmente, la próxima Modificación N*9 del PRCP se encontraría en desarrollo de manera paralela a la presente modificación de la OGUC, la cual introduce cambios sustantivos en materias como el cálculo de densidad, constructibilidad, dotación de estacionamientos y normas de excepción (fusión predial y conjunto armónico).

139. [667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.6.4 Superficie mínima y frente a calle en Conjunto Armónico

La modificación de los artículos referente al Conjunto Armónico, buscan fomentar este tipo de proyectos, los cuales, en las ciudades se desarrollan como grandes construcciones que están fuera de la armonía urbana proyectada en los planes reguladores, que ya considera un aumento en las normas urbanísticas de los sus instrumentos, de manera excepcional, y por lo mismo, debiese mantenerse dicha condición. Se rechaza modificación:

Respecto a la condición de dimensión, la reducción de 5000 a 2500 m2, amplía significativamente el universo de proyectos susceptibles a acogerse a este artículo, por lo que, debilita su carácter excepcional y facilita los procesos de intensificación en los predios sin una contraprestación urbana clara. Se estima que esta modificación no resguarda el equilibrio urbano, por lo que se sugiere sea considerado como un incentivo normativo condicionado a aportes verificables a su entorno inmediato. En cuanto a la condición de ubicación, en que elimina el requisito de calzada mínima de 14 metros, genera un riesgo relevante en términos de capacidad vial, ya que permite proyectos de gran envergadura sobre vías que no necesariamente cuentan con condiciones adecuadas de operación. La calzada de 14 metros exige que haya al menos 4 cauces viales, y asegura que al menos cumpla con los distanciamientos mínimos de una vía colectora, aunque no esté identificada dentro del instrumento de planificación. Mantener este estándar resulta mínimo y fundamental para asegurar coherencia con la jerarquía vial y prevenir externalidades negativas sobre la movilidad local.

Observación 2: Artículo 2.6.5. Aumento de constructibilidad en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: El aumento de un 75 % a la constructibilidad, para proyectos de viviendas económicas, presenta riesgos relevantes, en la medida que no garantiza que dichos proyectos corresponden efectivamente a viviendas de interés público. Se valora la intención de fomentar el desarrollo de viviendas económicas, sin embargo, esta condición muchas veces no cumple con su vocación, permitiendo que desarrollos inmobiliarios se acojan a esta normativa cumpliendo formalmente con sus requisitos, cumpliendo con la normativa legal, distancias mínimas y reducción de estacionamientos, pero no responden a su objetivo social, por el contrario, pueden ser proyectos privados de alto estándar. En este contexto, se recomienda vincular este artículo a los proyectos definidos como vivienda de interés público, conforme a lo establecido en la LGUC en el artículo 184 bis., la cual se refiere exclusivamente a proyectos destinados a beneficiarios de programas habitacionales del Estado. Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicadas frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan. Esta medida ante el transporte público existente se ve como algo acelerado que no considera la realidad y deficiencia actual de los medios actuales. Las modificaciones propuestas requieren ser evaluadas en función de su coherencia con las condiciones actuales del sistema de transporte y la infraestructura disponible, incluyendo la frecuencia de los servicios ferroviarios y el desarrollo de redes de movilidad activa. En este sentido, la aplicación de estas medidas podría generar desajustes entre la intensidad de uso del suelo promovida y la capacidad real de soporte del territorio, lo que podría impactar negativamente en la movilidad y en las condiciones de habitabilidad de la población. A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

Observación 3: 7 Artículo 2.6.6. Se rechaza modificación: Aumento de Se sugiere que con aumentar al 75% de constructibilidad, se debería constructibilidad además exigir mayor cantidad de metros cuadrados para la condición por viviendas — de uso. Se reitera la observación del artículo 2.6.5., sobre cambiar el económicas en concepto de viviendas económicas a vivienda de interés público y Conjunto aumento de constructibilidad. Armónico A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma. 8 Artículo 2.6.7. Se rechaza modificación: Aumento de Se reitera la observación del artículo 2.6.5., sobre cambiar el concepto constructibilidad de viviendas económicas a vivienda de interés público. por viviendas económicas en Adicionalmente, en el caso de la intervención en áreas de protección Conjunto patrimonial cultural nacionales y comunales, el Armónico constructibilidad resulta contradictorio con los conservación urbana, en que el desarrollo inmobiliario y la protección del patrimonio debe encontrar y preservar las estructuras existentes, con el fin de mantener además la imagen urbana del sector a intervenir. A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma. 9 Artículo 2.6.8. Se rechaza modificación: Elimina artículo Eliminar este artículo favorece prácticas de sobreutilización del suelo sobre sumar mediante subdivisiones prediales seguidas de fusiones (+30%), que coeficiente por luego se podrá agregar nuevamente un aumento de 30% con el fusión de conjunto armónico. Dicho aumento acumulativo, puede derivar a terrenos en proyectos sobredimensionados y con mayor superficie construida, Conjunto derivando en aumento considerable en las cargas de ocupación, y por Armónico consecuencia, ciudades mayores, afectando a la infraestructura disponible y el equilibrio territorial. En este sentido, se recomienda mantener la regulación

vigente como mecanismo de control, considerando que la OGUC es el marco mínimo establecido, y que los planes reguladores acompañan a contener las normas urbanísticas según la realidad de cada territorio. 10. Artículo 2.6.9. Se rechaza modificación: Aumento de El incremento de altura hasta un 50%, para el desarrollo de vivienda altura en económica presenta inconsistencias relevantes, y no asegura que aplicación de sean proyectos de vivienda de interés público. En primer lugar, los viviendas terrenos ubicados con estas condiciones de localización no permiten económicas en el desarrollo de viviendas subsidiadas, debido a la plusvalía entregada Conjunto por el transporte público establecido, y el costo que significaría para el Armónico estado adquirir terrenos de esas características. En segundo lugar, las construcciones de mayor altura tienen al mismo tiempo, una mayor complejidad constructiva y operativa, requiere el uso de ascensores y por lo mismo, de un mantenimiento permanente posterior de los habitantes. Esto puede afectar negativamente a la habitabilidad y sostenibilidad económica de los proyectos. Estas condiciones de mayor costo, sugieren que el uso de este artículo se preste para el mal uso, y que las viviendas desarrolladas no sean de interés público, por el contrario, cumplan con las condiciones mínimas de viviendas económicas (50 metros de la vía pública y disminuir la cantidad de estacionamientos vehiculares), siendo proyectos densos y de vivienda privada. Se recomienda restringir y vincular el beneficio directamente a vivienda de interés público, considerando la vocación del artículo, entregando mayores herramientas a los subsidios que consideren dichos cambios de la Ordenanza.

Observación 4: Artículo 2.6.19. Elimina artículo en que se puede incorporar restricción del uso de Conjunto

Se rechaza modificación: La eliminación de este inciso, dejará invalidado varios planes reguladores que utilizaban este artículo como medida de regulación al uso del conjunto armónico en sus territorios. Si bien, actualmente Buin no se acoge a este artículo por no tener un PRC vigente, eliminar esta norma, priva y debilita la autonomía de los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la Armónico identidad barrial. Afecta al proceso de planificación urbana que se dentro de los elabora en conjunto a la participación ciudadana. Como consecuencia, Planes la eliminación de esta facultad implica una pérdida efectiva del rol Reguladores olanificador del municipio, reduciendo su capacidad a un rol Comunales — meramente administrativo.

140. [673_Felipe_Muñoz_Alcalde_ECentral_.pdf]

Observación 1: Según esto, un proyecto que desarrolla viviendas económicas de menos de 90 m2, que enfrenta una vía local que forma parte de la vialidad estructurante de la comuna, y que está a menos de 600 metros de recorrido peatonal de un paradero de RED BUS, podría cuadruplicar la cantidad de unidades de vivienda del proyecto, aun cumpliendo (de forma encubierta) con la densidad bruta planteada por el PRC.

No queda clara la frase: “o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Si esto significa que cualquier paradero de RED BUS a menos de 600 metros de recorrido peatonal, permitirá a un proyecto el aumento de densidad (x4), reducción de estacionamientos, y aplicación de la nueva norma de conjunto armónico con aumento de altura y constructibilidad, la aplicación de esta modificación a la OGUC puede traer efectos nocivos en el espacio público cercano, y obligar al municipio a resolver conflictos para los que la ciudad no está preparada (déficit de capacidad vial, sanitaria, equipamientos, áreas verdes, etc.).

Observación 2: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC. Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m2) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 3: Por lo tanto, se exige mantener la vigencia del Artículo 2.6.8., preservando la prohibición de acumulación de incentivos de constructibilidad, como medida esencial para controlar la densidad y mitigar los efectos adversos de la actual planificación urbana en la comuna.

- 6.

2.6.9.

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado.

- 7.

2.6.19.

Esta modificación, junto con las demás modificaciones propuestas a la OGUC debilita las funciones y atribuciones municipales (quienes mejor conocen el territorio) a través de sus PRC, según lo señalado en la Ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades (Artículo 3°).

Se rechaza la propuesta de eliminar el Artículo 2.6.19. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Este artículo vigente confiere a los Planes Reguladores Comunales (PRC) la facultad

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) de disminuir hasta en un 50% los beneficios de altura y constructibilidad otorgados a los proyectos de Conjunto Armónico.

Observación 4: 3. Exige que se mantenga la vigencia de las atribuciones municipales (particularmente los Arts. 2.6.8. y 2.6.19. relativos a Conjuntos Armónicos), para permitir a los gobiernos locales el control efectivo sobre la densidad, altura y constructibilidad de sus territorios, asegurando la mitigación de impactos negativos.

141. 679_Francisco_Fernandez_.pdf

Observación 1: Observación: Conjunto Armónico

Las modificaciones propuestas a los artículos relativos a “conjuntos armónicos” amplían significativamente los incentivos de constructibilidad y altura, permitiendo incrementos de hasta un 75% en el coeficiente de constructibilidad y hasta un 50% en la altura máxima, además de reducir los umbrales de superficie predial para su aplicación (de 5.000 m² a 2.500 m²).

Observación 2: En la práctica, estas disposiciones permiten exceder de manera sustantiva los parámetros definidos en los Planes Reguladores Comunales. Por ejemplo, en zonas donde la planificación local ha establecido límites de altura de 10 pisos, estos incentivos podrían permitir edificaciones de hasta 15 pisos, lo que altera significativamente la intensidad edificatoria prevista y las condiciones urbanas definidas mediante procesos de planificación participativa.

Observación 3: En áreas residenciales consolidadas, especialmente aquellas con predominio de vivienda de baja altura, estos incrementos pueden generar discontinuidades relevantes en la forma urbana, afectando variables como asoleamiento, ventilación, privacidad y relación de escala con el entorno. La pérdida de estas condiciones también puede incidir en la valorización de las viviendas existentes.

Observación 4: Asimismo, estos incrementos de densidad no se encuentran vinculados a exigencias proporcionales de infraestructura, áreas verdes ni equipamientos, lo que puede generar mayores presiones sobre el entorno urbano existente.

Observación 5: - Establecer límites claros a los incrementos de altura y constructibilidad, en particular en zonas con predominio de baja densidad o baja altura.

Observación 6: - Condicionar la aplicación de beneficios de “conjunto armónico” a criterios de integración morfológica y de escala con el entorno inmediato.

Observación 7: - Asegurar que dichos incentivos no permitan sobrepasar de manera significativa los parámetros definidos en los Planes Reguladores Comunales, resguardando así la coherencia entre la planificación local y la normativa general.

Observación 8: Lo anterior, con el fin de resguardar la coherencia urbana, la escala barrial y la certeza normativa derivada de los instrumentos de planificación territorial.

142. 714_Rene_de la Vega_.pdf

Observación 1: e Saturación de Servicios y Déficit de Integración Social: La reducción del factor de densidad de 4 a 2 (e incluso a 1 para viviendas económicas), sumada al incremento de hasta un 75% en constructibilidad y 50% en altura sin exigir equipamiento proporcional, arriesga convertir barrios en zonas de sacrificio urbano y fomenta el hacinamiento en lugar de una integración social efectiva.

Observación 2: * Vulneración del Art. 28 de la LGUC: La propuesta de derogación del Art. 2.6.19 de la OGUC anula la autonomía municipal, impidiendo a los municipios restringir los incentivos excesivos de los Conjuntos Armónicos.

Observación 3: * Contradicción con artículos 27, 34 ,44, 72 y 184 de la LGUC, relativos a la incorporación de incentivos de normas urbanísticas y con el artículo 2.1.10 de la propia OGUC que no permite aumentos de normas por conjuntos armónicos o fusiones cuando hay incentivos.

Observación 4: Por todo lo expuesto, solicitamos que toda modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones contemple como base la experiencia y el respeto por los estándares de diseño que protegen el bienestar y la calidad de vida de la comunidad. Si bien apoyamos la implementación de medidas de carácter excepcional destinadas estrictamente a zonas de catástrofe, vemos con alerta que, en paralelo, se impulsen modificaciones normativas generales y permanentes que merman las facultades planificadoras de los municipios, como la derogación del artículo 2.6.19.

143. 715_María_Lobos_.pdf

Observación 1: Llevamos años con el referente de los llamados “guetos verticales” de Estación Central como el ejemplo de lo que no se debe hacer. Es también el ejemplo que nuestras comunidades más temen cuando se habla de modificar el Plan Regulador. Aún así, esta modificación desconoce dicha experiencia, proponiendo un desajuste radical de las densidades permitidas. En el caso de Renca, donde contamos con incentivos normativos en todo el territorio, las modificaciones normativas asociadas al conjunto armónico no aplican. Por lo anterior, en este territorio comunal el resultado será un incremento de la densidad efectiva, sin ampliar la constructibilidad, usos de suelos, entre otros, con lo que lo único que se logrará son departamentos diminutos.

Observación 2: Una ciudad sin automóviles, sostenida por una red de transporte público confiable y segura, es meta de muchos. Sin embargo, Renca está lejos de esa realidad. En ese contexto, observamos con recelo la facilidad con la que se plantea cuadruplicar la densidad habitacional (para viviendas económicas de hasta 90m²) y reducir a la mitad los requerimientos de estacionamientos en proyectos “que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” (art.2.1.22. y 2.4.1. de la propuesta de modificación).

Observación 3: La propuesta normativa no determina en qué consiste un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. ¿Son aquellas vías que cuentan con pista sólo bus? ¿corresponden a la vialidad estructurante que alberga algún servicio de transporte público? Ante la falta de definición, se subentiende que la medida aplicaría a cualquier parada de bus del Directorio de Transporte Público Metropolitano. Al medir un área de servicio de 600m respecto de las paradas de transporte público en Renca, casi la totalidad de la superficie edificable de la comuna entra dentro del ámbito de acción de una normativa supuestamente excepcional.

Hace sentido pensar que las zonas cercanas a estaciones de Metro y Tren tengan una mayor intensidad de uso y contar con una reducción de estacionamientos, pero la forma en que hoy está escrita la propuesta implica que todo el territorio comunal se vea afecto a un aumento indiscriminado de su densidad y una reducción de espacio para vehículos particulares. Es imperante repensar la propuesta para que sólo sea aplicable en lugares que realmente cuentan con una ventaja comparativa en términos de alternativas de movilidad y que no sea susceptible a cambios en el corto o mediano plazo:

- a) Las paradas de buses Red se constituyen con al menos dos operaciones en el espacio público: materialización de andén e instalación de paleta. En múltiples casos se incorpora refugio, asiento, basurero, entre otros. Todo lo anterior corresponde a una intervención urbana de menor escala, es mobiliario urbano: sus tiempos de ejecución son mínimos y, así como se instalan, pueden ser removidos. En ese contexto, considerar la existencia de una parada de transporte público tipo bus como un elemento estructural de transporte es iluso.
- b) En complemento a lo anterior, es fundamental que la norma explicité qué se entenderá por eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Para un renquino o renquina, no es lo mismo residir en el entorno de la plaza mayor de Renca – donde se ubica el paradero más importante de la comuna y se detienen 12 servicios de bus– a vivir en Camino Lo Boza –donde sólo desde 2023 comenzó a circular un único servicio de Red con frecuencia de entre 15 a 30 minutos–.
- c) Si bien parece autoexplicativo, será relevante que la norma defina qué constituye una vía de tránsito público. Con la puesta en marcha de la ley de cierre de pasajes, una gran cantidad de vías en Renca han cerrado sus accesos (cuenten o no con las condiciones y permisos necesarios). Lo anterior, ha hecho que la red de circulación peatonal se vea disminuida considerablemente. Debido a las cuotas municipales de fiscalizadores, asegurarse de que los pasajes respeten los horarios de circulación y permitan el acceso a peatones es impracticable. Todo lo anterior, pone en crisis la aplicabilidad del parámetro de área de servicio de 600m.

En lo referente a la reducción de estacionamientos, es fundamental mantener el carácter facultativo para reducir los requisitos de estacionamientos de proyectos que lo justifiquen. Esta propuesta plantea un carácter imperativo, quitando cualquier espacio de análisis respecto del impacto localizado de una disminución del 50% de estacionamientos de un proyecto.

Complementariamente, es importante considerar la experiencia de las realidades locales antes de tomar estas decisiones estructurales. En el caso de Renca, ya es una lucha constante mantener a los vehículos fuera de nuestras aceras, ciclovías y pistas sólo bus. Si perpetuamos un modelo donde los nuevos desarrollos traen un número limitado de estacionamientos vehiculares, seguiremos experimentando el impacto de vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones.

144. 749_Miguel_Aguilar_.pdf

Observación 1: ##### 3. Flexibilización de condiciones para Conjunto Armónico

(Artículo 2.6.4)

La eliminación del requisito de ancho mínimo de calzada para acceder a los beneficios asociados a la figura de Conjunto Armónico implica una reducción sustantiva de los estándares urbanos exigibles a proyectos de alta intensidad.

Dicha flexibilización permite: • La localización de proyectos de gran escala en vías de carácter local • La incorporación de edificaciones de mayor altura y volumen en tejidos urbanos consolidados

Los efectos previsibles incluyen: • Alteración de la morfología urbana existente

Afectación de condiciones de asoleamiento, ventilación y privacidad • Sobrecarga de infraestructura vial no diseñada para tales intensidades

En consecuencia, resulta fundamental mantener estándares mínimos que aseguren la debida coherencia entre: • La escala del proyecto • La capacidad de la infraestructura vial • Las condiciones del entorno urbano

Observación 2: ##### 4. Debilitamiento de la autonomía municipal

(Derogación del Artículo 2.6.19)

La derogación de la facultad de los Planes Reguladores Comunes para modular los incentivos de constructibilidad y altura asociados a Conjuntos Armónicos implica una merma significativa en la capacidad de gestión urbana a nivel local.

Lo anterior conlleva: • La pérdida de herramientas para adecuar la normativa a realidades territoriales específicas • Una menor capacidad para resguardar la identidad barrial y la coherencia urbana • Una tendencia a la centralización normativa en desmedro del principio de planificación descentralizada

Cabe destacar que dicha facultad constituye un instrumento esencial de equilibrio entre: • Los incentivos al desarrollo inmobiliario • La protección del entorno urbano y la calidad de vida

Observación 3: ##### 5. Modificación indirecta de los Instrumentos de Planificación Territorial

Las modificaciones propuestas generan efectos materiales equivalentes a alteraciones de parámetros estructurales definidos en los Planes Reguladores Comunes, tales como: • Densidad • Constructibilidad • Altura

No obstante, estos cambios se introducen mediante la OGUC, sin someterse a los procedimientos propios de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), particularmente: • Procesos de participación ciudadana • Evaluaciones ambientales estratégicas, cuando corresponda

Ello genera una tensión respecto de: • La jerarquía normativa del sistema de planificación territorial • Los principios de participación, transparencia y legitimidad en la toma de decisiones urbanas

Observación 4: ##### 6. Traspaso de beneficios al acceso a la vivienda

La propuesta señala como objetivo la disminución del precio de las viviendas, asociada a la reducción de cargas regulatorias y al aumento de la constructibilidad.

Sin embargo, no se contemplan mecanismos que aseguren que dichos beneficios: • Sean efectivamente traspasados a los adquirentes finales • No se traduzcan exclusivamente en incrementos de rentabilidad para los desarrolladores

En ausencia de instrumentos complementarios, existe el riesgo de que: • El aumento de rentabilidad no impacte en el acceso real a la vivienda • Se mantengan o profundicen las brechas entre precio de vivienda e ingresos

En consecuencia, se propone: • Evaluar mecanismos de captura o redistribución de plusvalías • Vincular beneficios normativos a obligaciones concretas en materia de acceso, precio o arriendo

Observación 5: ##### III. SOLICITUDES

En mérito de lo expuesto, se solicita:

- 1. Mantener la exigencia de estándares viales mínimos para proyectos acogidos a Conjunto Armónico, incluyendo el ancho de calzada.
- 2. Reevaluar la derogación del Artículo 2.6.19, resguardando la autonomía municipal.

145. 752_Carlos_Swett_.pdf

Observación 1: Exigencia copulativa del Conjunto Armónico Art. 2.6.4 OGUC De acuerdo con eliminar la exigencia de la calzada de 14m como requisito. Respecto al ancho mínimo de 20m propongo:

Eliminar la obligación del proyecto de construir dicha vía si esta no existe. Primero porque el desarrollador no puede expropiar los anchos de los lotes colindantes hasta empalmar con otra vía de 20m. Y además porque realizar el ensanche y financiarlo es más caro que lo que se gana con los beneficios constructivos del Conjunto Armónico.

“a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m. En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho”

146. 753_Andres_Stewart_.pdf

Observación 1: Exigencia copulativa del Conjunto Armónico Art. 2.6.4 OGUC De acuerdo con eliminar la exigencia de la calzada de 14m como requisito. Respecto al ancho mínimo de 20m propongo:

Eliminar la obligación del proyecto de construir dicha vía si esta no existe. Primero porque el desarrollador no puede expropiar los anchos de los lotes colindantes hasta empalmar con otra vía de 20m. Y además porque realizar el ensanche y financiarlo es más caro que lo que se gana con los beneficios constructivos del Conjunto Armónico.

“a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m. En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho”

147. 761_Lourdes_Bau_.pdf

Observación 1: A continuación, elaboramos un pauteo de los Artículos que más nos afectan: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias. **Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4):** la propuesta propone eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros exigida actualmente para este tipo de proyectos. Las calles existentes en las Zonas Urbanas Rurales, corresponden a vías propias de una red secundaria, con calzadas de 7 mts., escasamente con veredas y en muchos casos sin berma. Estas avenidas, apenas soportan el actual tránsito local, de manera que difícilmente podrán soportar conjuntos de edificios (aun cuando en las Zonas Urbanas de las Comunas Rurales no llegarían a más de 6 pisos) alterando la morfología e identidad local. **Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19):** Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad comunal. **Ilegalidad por Omisión de Procedimientos:** Esta modificación altera de facto los Planes Reguladores Comunales (IPT) mediante un decreto supremo, saltándose los procesos de participación ciudadana y las evaluaciones ambientales que la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud.

Observación 2: Nos parece importante insistir en que se mantenga el requisito de exigir una Calzada de 14 mts. construida en calles donde se desarrollen este tipo de Proyectos bajo la modalidad de Conjuntos Armónicos, en caso de aprobarse esta Modificación. También no eliminar las facultades que tienen los Municipios de planificar el ordenamiento territorial de sus Comunas. Proponemos que se aborde este proceso de modificación normativa, que a criterio de las actuales autoridades se considera necesario, con la Participación de los Municipios a través de sus Equipos Técnicos (Asesorías Urbanas y DOM). Debería cada Comuna, al menos definir, en qué sector de su territorio urbano, medidas como las propuestas podrían implementarse, ajustadas a sus realidades (como son por ejemplo en las Comunas Rurales la insuficiencia de equipamientos, servicios, vialidad y transporte público).

148. 779_Mariana_Castro_.pdf

Observación 1: 3. Flexibilización de condiciones para Conjunto Armónico (Artículo 2.6.4)

La eliminación del requisito de ancho mínimo de calzada para acceder a

la condición de Conjunto Armónico reduce significativamente los

estándares urbanos exigidos para proyectos de alta intensidad.

Esta modificación permite:

Localizar proyectos de gran escala en vías originalmente

diseñadas para tránsito local

Introducir edificaciones de mayor altura y volumen en tejidos

urbanos consolidados

Los efectos esperables incluyen:

Alteración de la morfología urbana existente

Impactos en asoleamiento, ventilación y privacidad

Sobrecarga de infraestructura vial de menor jerarquía

Se considera fundamental mantener estándares mínimos que aseguren

la coherencia entre:

Escala del proyecto

Capacidad de la vía

- Condiciones del entorno urbano

149. 812_Ana_Sugranyes_.pdf

Observación 1: 3. Flexibilización de condiciones para Conjunto Armónico (Artículo 2.6.4)

La eliminación del requisito de ancho mínimo de calzada para acceder a la condición de Conjunto Armónico reduce significativamente los estándares urbanos exigidos para proyectos de alta intensidad. Esta modificación permite:

Localizar proyectos de gran escala en vías originalmente diseñadas para tránsito local

Introducir edificaciones de mayor altura y volumen en tejidos urbanos consolidados

Los efectos esperables incluyen:

Alteración de la morfología urbana existente

Impactos en asoleamiento, ventilación y privacidad

Sobrecarga de infraestructura vial de menor jerarquía

Se considera fundamental mantener estándares mínimos que aseguren la coherencia entre:

Escala del proyecto

Capacidad de la vía

Condiciones del entorno urbano

Observación 2: 4. Debilitamiento de la autonomía municipal (Derogación del Artículo 2.6.19)

La eliminación de la facultad de los Planes Reguladores Comunales para reducir los incentivos de constructibilidad y altura asociados a Conjuntos Armónicos implica una disminución relevante en la capacidad de gestión urbana local.

Esto conlleva:

Pérdida de herramientas para adaptar la normativa a realidades territoriales específicas

Menor capacidad para resguardar identidad barrial y coherencia urbana

Centralización de decisiones normativas en desmedro de la planificación local

Se estima que esta facultad constituye un mecanismo clave de equilibrio entre:

Incentivos al desarrollo

Protección del entorno urbano

Observación 3: 7. Solicitudes En virtud de lo anterior, se solicita considerar las siguientes medidas:

1. Mantener el requisito de estándares viales mínimos para proyectos que accedan a beneficios de Conjunto Armónico, incluyendo el ancho de calzada.
2. Reevaluar la eliminación del Artículo 2.6.19, resguardando la capacidad de los municipios para modular los incentivos normativos.
3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.
4. Establecer mecanismos que aseguren la coherencia entre intensificación urbana y capacidad de soporte del territorio.

5. Incorporar instrumentos que aseguren el traspaso efectivo de beneficios al acceso a la vivienda.
6. Resguardar la diversidad de tipologías habitacionales (y monitorear efectos en la estructura demográfica).

150. 813_Paz_Undurraga_.pdf

Observación 1: - - Art 2.6.4

(conjuntos armónicos)

- 1. Rebaja de la condición de dimensión de 5.000 a 2.500 m²
- 2. Mantiene la condición de estar localizados en el mismo terreno en que estén emplazados inmuebles declarados Monumentos Nacionales o definidos por el Plan Regulador como inmuebles de conservación histórica y que el proyecto contemple su ampliación, restauración, remodelación, reparación o rehabilitación.
- 3. Mantiene la condición de localización y ampliación, y para el caso de la contigüidad con un Monumento Nacional, la exigencia de contemplar la ampliación, restauración, remodelación, reparación o rehabilitación del respectivo Monumento Nacional o inmueble de conservación histórica.

OBSERVACIÓN: Rebajar de la condición de dimensión de 5.000 a 2.500 m², le quita la condición de excepcionalidad, ampliando a muchos casos los beneficios urbanísticos, pero también los impactos que pueden generarse por la condición de Conjunto Armónico que exceden los límites máximos de normas urbanísticas definidas por los PRC.

Observación 2: - - Art 2.6.7

(beneficio coeficiente de constructibilidad para proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, que cumplan con condición de localización y ampliación)

Pasa de permitir exceder el 50% del coeficiente de constructibilidad (que ya es cuestionable por los impactos al MN en predio contiguo) a exceder 75% de dicho coeficiente de constructibilidad.

OBSERVACIÓN: El beneficio actual, que permite duplicar el coeficiente, ya constituye un riesgo para la integridad de los atributos de valor patrimonial de MN e ICH; aumentar el coeficiente significa aumentar el riesgo de impacto negativo al bien patrimonial que lo habilita en su condición de conjunto armónico, toda vez que fomenta saturar al máximo las posibilidades constructivas, pudiendo afectar irreversiblemente los atributos de imagen, de articulación y relación de conjunto, presencia en el entorno, entre otros. Triplicar ese coeficiente (aumentar un 75%) es sin duda un riesgo de impacto mayor.

Esta propuesta invalida decisiones de planificación comunal que han evaluado localmente la relación y adecuada convivencia entre patrimonio y su entorno.

Observación 3: - - Art 2.6.9

(beneficio de aumento de la altura máxima para proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, que cumplan con la condición de dimensión y/o uso)

Pasa del 25% al 50% de aumento de la altura máxima

OBSERVACIÓN: El beneficio actual, que permite aumentar 1/4 la altura máxima establecida en el PRC ya constituye un beneficio riesgoso para la conformación urbana de sectores. El aumento a 2/3 de la altura máxima permitida, con la disminución de la superficie del predio (de 5.000 a 2.500) sin duda provocará una alteración significativa para la integridad de zonas céntricas, con o sin declaratoria patrimonial, sobre densificándolos sin condiciones de habitabilidad adecuada, tomando en consideración solamente la conectividad, sin promover de dotación de bienes públicos en su entorno.

Esta propuesta invalida decisiones de planificación comunal que han evaluado localmente la relación y adecuada convivencia entre patrimonio y su entorno.

Observación 4: - - Art 2.6.19

(atribución de PRC de eliminar el aumento de altura según características locales)

“El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna.

Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.”

OBSERVACIÓN: Rechazamos la eliminación de Artículo que permite niveles de manejo local de la altura de edificación, con lo cual se impide la consideración de atributos, características y condiciones específicas. Dado el carácter nacional de la propuesta, se impone un tratamiento general a zonas y subzonas de distinta naturaleza.

Esta propuesta invalida decisiones de planificación comunal que han sido desarrollados localmente, con estudios técnicos específicos, con procesos de participación ciudadana sostenidos y transparentes. Es una propuesta que intercepta la atribución municipal, modificando su PRC por secretaría.

151. 818_Valentina_Saavedra_.pdf

Observación 1:

Sobre los conjuntos armónicos

Las modificaciones propuestas referidas a los conjuntos armónicos, dan un giro a esta figura en la ordenanza. Actualmente los conjuntos armónicos son una excepción. Sin duda, estamos de acuerdo con que los proyectos que se ofrezcan a la ciudad puedan tener un diseño coherente, con espacios comunes y un proyecto unitario. Sin embargo, esta figura permite flexibilizar las reglas que establecen los IPT por sobre las normas establecidas por los Planes Reguladores Comunales, por lo mismo, son una excepción.

La modificación propuesta, hace de los conjuntos armónicos, una herramienta preponderante más que excepcional, pues por un lado reduce el área mínima en los que se puede aplicar, generando manzanas más fragmentadas, pero además más facilidades de establecer un conjunto de edificaciones como _Conjunto Armónico, _debilitando la figura de los instrumentos de planificación territorial, e incluso pudiendo contraponerse sin límite a los planes reguladores desarrollados por las autoridades electas, quedando en manos de privados la determinación de parte de las decisiones urbanas a nivel comunal, indistintamente de las planificaciones ya desarrolladas.

Por otra parte, elimina la condición de ser 5 veces el área de subdivisión predial mínima. Esta modificación genera una pérdida de proporcionalidad de la edificación con su contexto urbano y más grave aún, elimina uno de los pocos mecanismos de escala comunal para incidir en la presencia de estas construcciones en cada comuna.

Con esto, se genera una nueva flexibilidad para el sector inmobiliario, que son las comunidades y barrios que tendrán que resistir.

Observación 2: Observación: Se propone mantener el múltiplo de subdivisión comunal mínima y diferenciar el área mínima de los conjuntos armónicos según zonificación comunal.

En relación con los incentivos para la construcción de conjuntos armónicos en altura, nos preocupa que las propuestas están orientadas a promover la edificación en altura de alta densidad, mal conocida como guetos verticales. La promoción de este tipo de edificación ya ha sido largamente estudiada por la literatura, denunciada por las vecinas y vecinos de este tipo de conjuntos y criticada por las autoridades comunales, debido a las externalidades que deja para la comuna y las dificultades de las que los municipios deben hacerse cargo expos.

Para lo anterior, se elimina la facultad de los municipios de limitar los incentivos hasta el 50% de la constructibilidad y altura de los conjuntos armónicos, lo que no sólo iría en la línea de acciones que debilitan los instrumentos normativos de la legislación chilena para que los gobiernos locales proyecten y planifiquen sus comunas, sino que promoverá el desarrollo de comunas sin lineamientos de planificación, pues en la medida que la empresa privada aplique para la construcción de conjuntos armónicos se deberá excepcionar la planificación urbana comunal.

Observación: Mantener la facultad de los municipios para limitar la constructibilidad y altura de los conjuntos armónicos.

Observación 3:

sobre el debilitamiento de los Planes Reguladores Comunales

Una de las principales herramientas de planificación urbana que tenemos en Chile son los PRC. Un problema histórico ha sido su actualización y las trabas para modificar que les ha puesto la norma. Sin embargo, en los últimos años, el MINVU sacó adelante la legislación necesaria para acelerar la actualización de los PRC, de manera que es imperativo fortalecerlos.

Estos instrumentos son cruciales para la ciudadanía, toda vez que consideran la participación como un factor fundamental en el proceso de construcción, modificación y actualización.

La modificación propuesta a la OGUC, pasa a llevar en general los PRC, determinando con una modificación centralizada vía decreto supremo, una modificación estándar que no se hace cargo de las realidades diversas de las comunas. Asimismo, elimina de manera

explícita mecanismos de control y adecuación comunal de altura y constructibilidad de las edificaciones. Especialmente en lo referido a los conjuntos armónicos. Esto, sin pasar por las exigencias de evaluación ambiental exigidas por ley.

152. 852_Daniela_Ramirez_.pdf

Observación 1: Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): la propuesta propone eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros exigida actualmente para este tipo de proyectos. Las calles existentes en las Zonas Urbanas Rurales, corresponden a vías propias de una red secundaria, con calzadas de 7 mts., escasamente con veredas y en muchos casos sin berma. Estas avenidas, apenas soportan el actual tránsito local, de manera que difícilmente podrán soportar conjuntos de edificios (aun cuando en las Zonas Urbanas de las Comunas Rurales no llegarían a más de 6 pisos) alterando la morfología e identidad local.

Observación 2: Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad comunal.

Observación 3: Nos parece importante insistir en que se mantenga el requisito de exigir una Calzada de 14 mts. construida en calles donde se desarrollen este tipo de Proyectos bajo la modalidad de Conjuntos Armónicos, en caso de aprobarse esta Modificación. También no eliminar las facultades que tienen los Municipios de planificar el ordenamiento territorial de sus Comunas. Proponemos que se aborde este proceso de modificación normativa, que a criterio de las actuales autoridades se considera necesario, con la Participación de los Municipios a través de sus Equipos Técnicos (Asesorías Urbanas y DOM). Debería cada Comuna, al menos definir, en qué sector de su territorio urbano, medidas como las propuestas podrían implementarse, ajustadas a sus realidades (como son por ejemplo en las Comunas Rurales la insuficiencia de equipamientos, servicios, vialidad y transporte público).

153. [886_Manuel_Suazo_.pdf]

Observación 1: 2. Art. 2.6.4 – Flexibilización del Conjunto Armónico

La propuesta elimina el requisito de calzada mínima de 14 metros actualmente exigido para proyectos acogidos a Conjunto Armónico. Las calles existentes en las áreas urbanas de comunas rurales corresponden a una red vial secundaria, con calzadas de 7 metros, escasas veredas y, en muchos casos, sin berma.

Esta vialidad apenas soporta el tránsito local actual, por lo que no está en condiciones de absorber conjuntos de edificios. Aun cuando en comunas rurales estos no superen los 6 pisos, su emplazamiento alteraría significativamente la morfología e identidad local.

Observación 2: 3. Derogación Art. 2.6.19 – Vulneración de la Autonomía Municipal

Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad comunal y planificar el ordenamiento territorial según sus particularidades. Esto contraviene el principio de autonomía municipal consagrado en la Ley N° 18.695.

Observación 3: 1. Mantener el requisito de calzada mínima de 14 metros construida en las calles donde se desarrollen proyectos bajo la modalidad de Conjunto Armónico, en caso de aprobarse la modificación.

Observación 4: 2. No derogar las facultades de los municipios establecidas en el Art. 2.6.19, reconociendo su rol en la planificación del ordenamiento territorial comunal.

Observación 5: 3. Incorporar un proceso de participación efectiva con los equipos técnicos municipales, Asesorías Urbanas y Direcciones de Obras Municipales, para definir los sectores del territorio urbano comunal donde medidas como las propuestas podrían implementarse, ajustadas a la realidad local en materia de equipamiento, servicios, vialidad y transporte público.

154. [914_Emilía_Suazo_.pdf]

Observación 1: - Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): Eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros permite que calles diseñadas para tránsito local soporten edificios de gran escala, alterando la morfología y asoleamiento de los barrios.

Observación 2: - Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad barrial.

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m y no eliminar el Art. 2.6.19.

155. 922_Mario_Torres_.pdf

Observación 1: Entre otros, el decreto propone reducir el coeficiente de habitantes por vivienda de 4 a 2 para proyectos de viviendas en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados cerca de vías expresas o

transporte público; rebajar hasta la mitad en la dotación de estacionamientos para proyectos próximos a estaciones o paraderos de transporte público; sobre las normas de conjuntos armónicos

Observación 2: se propone: disminuir de 5.000 a 2.500 m² la condición de dimensión, aumentar hasta un 75% el coeficiente de constructibilidad en conjuntos armónicos de viviendas económicas cercanos a infraestructura de transporte público, así como derogar los artículos 2.6.8. y 2.6.19.; incorpora un mecanismo para que proyectos estatales de reconstrucción acrediten condiciones de movilidad y mitigación vial mediante informes técnicos del SERVIU; contempla requerimiento de que estudios técnicos sobre riesgos naturales sean elaborados y certificados por profesionales competentes, con evaluación válida para la Dirección de Obras Municipales salvo inconsistencias manifiestas. [énfasis agregado].

Observación 3: - Modifica el estándar de ocupación de las viviendas (de 4 hab/vivienda a 1–2 hab/vivienda según sea el caso), para aquellas comunas que norman la densidad en habitantes por vivienda; sin embargo, las comunas que expresan densidades en viviendas por hectárea pasan a cuadruplicar la cantidad de viviendas prevista de acoger en una hectárea;

Reduce la superficie mínima de los predios factibles de acogerse a las disposiciones de excepción de conjuntos armónicos (de 5.000 m² a 2.500 m²);

Incrementa la constructibilidad de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjuntos armónicos hasta en un 75%;

Incorpora el premio del 30% de constructibilidad por fusión a los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjunto armónico; y,

Elimina la potestad municipal, en consideración a las características de las zonas urbanas de cada comuna, de disminuir los porcentajes de constructibilidad de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjuntos armónicos.

156. 931_Carolina_Cucumides_.pdf

Observación 1: - • **Densificación excesiva (Art. 2.1.22):** El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias.

Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): la propuesta propone eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros exigida actualmente para este tipo de proyectos. Las calles existentes en las Zonas Urbanas Rurales corresponden a vías propias de una red secundaria, con calzadas de 7 mts., escasamente con veredas y en muchos casos sin berma. Estas avenidas, apenas soportan el actual tránsito local, de manera que difícilmente podrán soportar conjuntos de edificios (aun cuando en las Zonas Urbanas de las Comunas Rurales no llegarían a más de 6 pisos) alterando la morfología e identidad local.

Vulneración de la Autonomía Municipal (Derogación Art. 2.6.19): Eliminar la facultad de los municipios para rebajar los incentivos del Conjunto Armónico priva a los gobiernos locales de su herramienta más eficaz para proteger la identidad comunal.

Ilegalidad por Omisión de Procedimientos: Esta modificación altera de facto los Planes Reguladores Comunales (IPT) mediante un decreto supremo, saltándose los procesos de participación ciudadana y las evaluaciones ambientales que la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud.

157. 936_Salvador_Concha_.pdf

Observación 1: Observación N°3: Alta densificación y reducción del guarismo de conversión

Fundamento: La propuesta reduce el guarismo de conversión de densidad bruta de 4 a 2 habitantes por vivienda para proyectos en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas (unidades menores a 90 m²). Esto permitiría construir significativamente más viviendas en un mismo terreno, al disminuir drásticamente el cálculo de habitantes por unidad.

Cuestionamiento:

Observación 2: Observación N°4: Reducción de estándares para Conjuntos Armónicos

Fundamento: La propuesta flexibiliza los requisitos para acceder a la calidad de “conjunto armónico”, disminuyendo de 5.000 a 2.500 metros cuadrados el requisito de superficie, y aumentando hasta un 75% el coeficiente de constructibilidad para viviendas económicas cercanas a transporte público.

Cuestionamiento:

7. Al reducir a la mitad el umbral de superficie para calificar como conjunto armónico, ¿no se está facilitando la fragmentación del territorio y la proliferación de proyectos de menor escala que igualmente generan impactos acumulativos sin las obligaciones de mitigación proporcionales?

8. El aumento del 75% en constructibilidad para viviendas económicas, ¿contempla exigencias equivalentes en aportes al espacio público y áreas verdes, o se trata de una liberalización sin contrapartidas?

Observación 3: Observación N°6: Flexibilización de exigencias de estacionamientos

Fundamento: La propuesta reduce el número mínimo de estacionamientos exigibles, incorporando el criterio de “cercanía a estaciones de Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes”.

Cuestionamiento:

9. ¿Cómo se compatibiliza la reducción de estacionamientos con la realidad de una región metropolitana donde más de 500 permisos de edificación aprobados representan más de 116 mil nuevos departamentos, muchos de los cuales se localizarán en zonas con déficit de transporte público de calidad?

10. ¿Qué estudios de movilidad respaldan que la infraestructura de transporte público existente tiene capacidad para absorber la demanda adicional sin colapsar?

11. En caso de que los proyectos no cuenten con estacionamientos suficientes, ¿se trasladará el problema del estacionamiento al espacio público, saturando calles y veredas en desmedro de peatones y ciclistas?

158. 940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf

Observación 1: El presente análisis aborda las modificaciones propuestas a los siguientes artículos de la OGUC:

Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada)

Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

Art. 2.4.1 (estacionamientos)

Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos)

Art. 2.1.17 (evaluación de riesgos)

Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos en zona de catástrofe)

Observación 2: 3.3 CONJUNTOS ARMÓNICOS

(Modificación a Art. 2.6.4 a 2.6.9 y derogación del Art. 2.6.19 OGUC)

Observación crítica

La flexibilización propuesta permite aumentar constructibilidad sin adecuada coordinación territorial limitando el rol de los Planes Reguladores Comunales.

Impacto territorial

Fragmentación urbana

Presión sobre infraestructura hídrica

Desarrollo no coordinado

Propuesta Royal Fortress

“Los conjuntos armónicos deberán considerar la capacidad de carga del territorio, incluyendo disponibilidad hídrica”

159. [944_Ana_Vergara_FundadoraCAarquitectos_.pdf]

Observación 1: - • Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

Art. 2.4.1 (estacionamientos)

Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos)

Art. 2.1.17 (riesgos)

Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos de catástrofe)

Observación 2: Se observa con preocupación la flexibilidad de esta figura normativa, particularmente en lo relativo a su capacidad de modificar condiciones establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial.

Observación crítica:

La propuesta puede debilitar el rol de los Planes Reguladores Comunes, generando:

Fragmentación urbana

- pérdida de coherencia territorial
- pérdida de credibilidad de la ciudadanía
- impactos en áreas patrimoniales.

PROPUESTA TÉCNICA

Se plantea que:

"Los beneficios asociados a conjuntos armónicos no deberán contravenir disposiciones relativas a riesgo, patrimonio, carga urbana ni condiciones ambientales establecidas en los Instrumentos de Planificación Territorial."

160. [946_Horacio_Buldrini_.pdf]

Observación 1: 3) Si los vecinos concordaron en que quieren que en un cierto lugar haya una altura máxima de edificación y que está estampada en el Plan Regulador Comunal, es insólito que se autorice que por la sola declaración del titular de una obra de que ésta es un "Conjunto Armónico", ya que casi no hay ningún requisito para esa declaratoria, y esto faculta a pasar por encima del Plan Regulador Comunal. En esta modificación se agrava esta situación aumentándose al doble el sobrepaso de altura máxima permitida.

4) La figura del "Conjunto Armónico" fue creada por la Ley General de Urbanismo y Construcción para permitir la concentración de edificación en altura con el objetivo de generar amplios espacios libres entre las torres, como es el caso por ejemplo de las torres San Borja. Sin embargo, esta declaratoria se ha convertido en un resquicio legal que está permitiendo aumentar la altura de edificación sin que con eso se exija liberar espacio libre en la superficie. El uso indiscriminado de esta figura por parte de los agentes inmobiliarios para subir la altura de edificación sin despejar la superficie circundante es un resquicio terriblemente perjudicial para los vecinos del entorno.

5) La presente modificación en vez de corregir la grave y perjudicial distorsión que ya producían los "Conjuntos Armónicos", en vez de regularlos para que se ajusten al espíritu de su creación, la está agravando ya que:

- a. Reduce los requisitos para poder acogerse a ésta declaratoria.
- b. No pone ninguna condición para acercarse al espíritu de creación de esa figura.
- c. Aumenta al doble el sobrepaso permitido por encima de los límites de altura establecidos en el Plan Regulador.

6) La presente modificación agrava fuertemente las distorsiones que generan las declaratorias de Conjunto Armónico y va a permitir aumentar el abuso de la norma general. (...) Pido que no sólo se revierta la ampliación de facilidades para el abuso del conjunto armónico, sino que además pido que se establezcan condiciones estrictas para que la figura del Conjunto Armónico sólo se pueda aplicar en las condiciones del espíritu de la ley, es decir cuando permite generar amplios espacios libres en el entorno de las edificaciones y que éstos sean utilizados para áreas verdes.

Observación 2: 7) En la parte de constructibilidad es demencial que se esté planteando que los muros edificados no se van a considerar como superficie edificada.

Observación 3: 9) En este país las viviendas económicas en su gran mayoría son ocupadas por familias muy numerosas. (...) Es absolutamente contradictorio que precisamente en esas viviendas en que viven muchas personas, para todos los cálculos de impactos se considere que vive solamente 1 persona.

161. [953_Tamara_Duran_.pdf]

Observación 1: ART. 2.6.4, SOBRE LA REBAJA DE LA CONDICIÓN DE DIMENSIÓN PARA ACCEDER A CONJUNTO ARMÓNICO

La propuesta rebaja la condición de dimensión desde 5.000 m² a 2.500 m² para acceder a la calidad de conjunto armónico, y evidencia que se busca ampliar el uso de dicha figura. (...)

Observación: No se debe rebajar la condición de dimensión del artículo 2.6.4 desde 5.000 m² a 2.500 m² (...)

Observación 2: ART. 2.6.7, SOBRE EL AUMENTO DEL PREMIO DE CONSTRUCTIBILIDAD EN PROYECTOS ACOGIDOS A CONJUNTO ARMÓNICO POR CONDICIÓN DE LOCALIZACIÓN Y AMPLIACIÓN

En la norma actual los proyectos que cumplan con la condición de localización y ampliación pueden aumentar hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad, y la propuesta de modificación agrega un nuevo inciso para permitir que ciertos proyectos de viviendas económicas, bajo determinadas condiciones de localización, puedan exceder hasta en un 75% dicho coeficiente. (...)

Observación: No se debe aumentar a 75% el premio de constructibilidad del artículo 2.6.7 (...)

Observación 3: ART. 2.6.19, SOBRE LA ELIMINACIÓN DE LA FACULTAD DEL PRC PARA REBAJAR PREMIOS DE ALTURA Y CONSTRUCTIBILIDAD

La minuta propone expresamente derogar el artículo 2.6.19 con el objeto de impedir que los planes reguladores comunales restrinjan los premios urbanísticos asociados al conjunto armónico. (...)

Observación: No se debe derogar el artículo 2.6.19. Por el contrario, debe mantenerse la facultad de los PRC para rebajar, según condiciones locales, los beneficios de altura y constructibilidad aplicables a proyectos acogidos a conjunto armónico.

162. [955_Carolina_Peñaloza_.pdf]

Observación 1: 3. ART. 2.6.4, SOBRE LA REBAJA DE LA CONDICIÓN DE DIMENSIÓN PARA ACCEDER A CONJUNTO ARMÓNICO

La propuesta rebaja la condición de dimensión desde 5.000 m² a 2.500 m² para acceder a la calidad de conjunto armónico, y evidencia que se busca ampliar el uso de dicha figura. (...)

Observación: No se debe rebajar la condición de dimensión del artículo 2.6.4 desde 5.000 m² a 2.500 m², por cuanto ello debilita la excepcionalidad de la figura de conjunto armónico y amplía indebidamente los supuestos en que pueden alterarse las normas urbanísticas definidas por los PRC.

Observación 2: 4. ART. 2.6.7, SOBRE EL AUMENTO DEL PREMIO DE CONSTRUCTIBILIDAD EN PROYECTOS ACOGIDOS A CONJUNTO ARMÓNICO POR CONDICIÓN DE LOCALIZACIÓN Y AMPLIACIÓN

En la norma actual los proyectos que cumplan con la condición de localización y ampliación pueden aumentar hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad, y la propuesta de modificación agrega un nuevo inciso para permitir que ciertos proyectos de viviendas económicas, bajo determinadas condiciones de localización, puedan exceder hasta en un 75% dicho coeficiente. (...)

Observación: No se debe aumentar a 75% el premio de constructibilidad del artículo 2.6.7 para los proyectos señalados en la propuesta. Debe mantenerse el régimen vigente, resguardando el carácter excepcional de la norma y la adecuada relación entre patrimonio, entorno e intensidad edificatoria.

Observación 3: 5. ART. 2.6.19, SOBRE LA ELIMINACIÓN DE LA FACULTAD DEL PRC PARA REBAJAR PREMIOS DE ALTURA Y CONSTRUCTIBILIDAD

La minuta propone expresamente derogar el artículo 2.6.19 con el objeto de impedir que los planes reguladores comunales restrinjan los premios urbanísticos asociados al conjunto armónico. Por su parte, el comparado muestra que este artículo actualmente permite a los PRC disminuir hasta en un 50% el incremento de altura del artículo 2.6.9 y rebajar hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7. (...)

Observación: No se debe derogar el artículo 2.6.19. Por el contrario, debe mantenerse la facultad de los PRC para rebajar, según condiciones locales, los beneficios de altura y constructibilidad aplicables a proyectos acogidos a conjunto armónico.

Observación 4: 6. OBSERVACIÓN GENERAL SOBRE EL ENFOQUE DE LA PROPUESTA

De lo expresado como fundamento de la propuesta se extrae que esta busca, por una parte, reducir el precio de la vivienda y, por otra, acelerar la reconstrucción en contextos de catástrofe. Sin embargo, el conjunto de modificaciones contenidas en el comparado muestra que varias de las medidas propuestas no se limitan a resolver contingencias excepcionales ni a facilitar exclusivamente proyectos de reconstrucción, sino que introducen flexibilizaciones generales y permanentes sobre parámetros urbanísticos estructurales y sobre la relación entre normativa nacional y planificación local. (...)

Observación general: Resulta necesario revisar integralmente la propuesta, distinguiendo con claridad entre aquellas medidas excepcionales que puedan justificarse para procesos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes, y aquellas modificaciones permanentes de alcance general que inciden en la estructura del régimen urbanístico y en las atribuciones propias de la planificación comunal.

163. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: Artículo 2.6.4

“a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m².” “a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m.” _

“a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que la superficie total no sea inferior a 5.000 m2.” “con calzada de no menos de 14 m.”

La condición de dimensión pasa a quedar establecida en una superficie total mínima de 2.500 m2. Además, en el requisito vial se elimina la referencia expresa a una calzada de no menos de 14 m.

SIN OBSERVACIONES

Observación 2: Artículo 2.6.5

“Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.” _

Se incorpora un nuevo supuesto que permite exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad para los proyectos descritos en el inciso agregado.

Observación 3: Artículo 2.6.6

“Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.” _

Se agrega un nuevo supuesto de incremento de constructibilidad de hasta 75% para los proyectos señalados en el inciso incorporado.

SIN OBSERVACIONES

Observación 4: Artículo 2.6.7

“Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.” _

Se agrega un nuevo supuesto de incremento de constructibilidad de hasta 75% para los proyectos descritos en el inciso incorporado. (viviendas económicas, unidades no mas de 90 m2 de superficie, emplazados en predios que enfrente vías expresas o troncales, o a no más de 600 m recorrido peatonal por vías de tránsito público a metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor

SIN OBSERVACIONES

Observación 5: Artículo 2.6.8

“Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se entiende incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975.”

La propuesta suprime completamente el artículo 2.6.8

SIN OBSERVACIONES

Observación 6: Artículo 2.6.9

“Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo.” _

Se agrega un nuevo supuesto que permite exceder hasta en un 50% la altura máxima para los proyectos señalados en el inciso incorporado.

SIN OBSERVACIONES

Observación 7: Artículo 2.6.19

El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna. Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.

Se elimina en la OGUC la posibilidad de que los Planes Reguladores disminuyan en un 50% el incremento de altura o de constructibilidad de los Art. 2.6.9. 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7 a los Conjuntos Armónicos.

SIN OBSERVACIONES

164. 205_Vanesa_Hermosilla_.pdf

Observación 1: 3. 2.6.3. (Conjuntos Armónicos y Constructibilidad) Afectación al Entorno y Salud Ambiental: El aumento del 75% en el coeficiente de constructibilidad en predios más pequeños (2.500 m²) genera un impacto ambiental severo (islas de calor y pérdida de asoleamiento). Se vulnera el principio de equidad urbana, ya que la densificación intensiva sin un aumento proporcional de áreas verdes y servicios públicos degrada la calidad de vida de los residentes actuales y futuros, incumpliendo la Nueva Agenda Urbana (Habitat III).

Observación 2: 4. 2.6.8. y 2.6.19. (Derogación de normas de beneficio)

Vulneración de la Seguridad Jurídica y Vecinal: La derogación de estos artículos elimina mecanismos de control sobre las sombras y los distanciamientos que protegían la privacidad y el acceso a la luz natural. Esta desregulación permite que los proyectos "ahoguen" las estructuras preexistentes, afectando el derecho a la propiedad y al bienestar en el entorno doméstico

165. 220_Agustin_Perez_.pdf

Observación 1: Arculo 2.6.4. Para los efectos previstos en los arculos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto ene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a conuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los arculos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo:

1.- Condición de dimensión: a) Estar emplazado en un terreno cuya supercie total sea igual o superior a 5 veces la supercie predial mínima establecida por el Plan Regulador respecvo, siempre que la supercie total no sea inferior a 5.000 m².;

b) Estar emplazado en un terreno que constuya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la supercie total de ésta; c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al arculo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su supercie no sea inferior a 2.500 m². PÁRRAFO ELIMINADO.

2.- Condición de uso: Estar desnado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador

Observación 2: Arculo 2.6.5. Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión a que se refieren las letras a) o b) del número 1, del arculo 2.6.4., podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respecvo. Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión a que se refiere la letra c) del número 1. del arculo 2.6.4., podrán exceder hasta en un 30% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respecvo.

7) Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente arculo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de supercie y que presenten alguna de las siguientes ubicaciones, Podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respecvo:

constructibilidad establecido por el Plan Regulador respecvo. _ Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente arculo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de supercie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeciente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respecvo. _

Observación 3: Arculo 2.6.6. Los proyectos que cumplan con la condición de uso podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respecvo.

_ Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo. _

Observación 4: Artículo 2.6.7. Los proyectos que cumplan con la condición de localización y ampliación a que se refieren las letras a) o b) del numeral 3. del artículo 2.6.4. de esta Ordenanza, podrán aumentar hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

_ Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que presenten alguna de las siguientes ubicaciones, Podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo: _

Observación 5: Artículo 2.6.8. Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se incluye el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975

Observación 6: Artículo 2.6.9. Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación connua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación connua, y se aplicará a partir de la altura máxima dada para la edificación connua por el Plan Regulador respectivo.

11) Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que presenten alguna de las siguientes ubicaciones, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo:

- a) Que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar,
- b) Que se emplacen en localidades fuera de áreas metropolitanas o intercomunales, regidas por planes reguladores intercomunales o metropolitanos, y que se encuentren a 600 metros de algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.
- c) Se encuentren a 600 metros de algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte

_estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. _ público mayor y en sectores carentes de infraestructura, equipamientos, servicios, áreas verdes, con alta concentración de viviendas sociales, y que sea justificado con un informe técnico por la Municipalidad correspondiente.

Observación 7: Artículo 2.6.19. El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna. Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.

166. 290_Rodolfo_Jimenez_.pdf

Observación 1: 5. Artículo 2.6.4: rebaja del umbral de superficie para acceder a conjunto armónico y flexibilización de la condición de localización

Bajar de 5.000 m² a 2.500 m² amplía enormemente el universo de predios elegibles para un régimen excepcional. Además, se relaja la exigencia de frente eliminando la referencia al ancho mínimo de calzada.

RIESGOS • Masificación del conjunto armónico como mecanismo ordinario. • Incremento de operaciones de ensamblaje predial. • Inserción de proyectos fuera de escala barrial. • Erosión del valor normativo base del PRC. • Menor exigencia de soporte vial previo. JUICIO TÉCNICO

Observación 2: 6. Artículo 2.6.5: aumento de constructibilidad para conjuntos armónicos por dimensión, con bono de hasta 75% en vivienda económica localizada en ejes o cerca de transporte

La combinación de condición de conjunto armónico + localización + vivienda económica crea un premio extraordinario de edificabilidad.

RIESGOS • Sobreintensificación de corredores sin evaluación integrada de cargas urbanas. • Incentivo a proyectos que cumplen formalmente requisitos de localización, pero no necesariamente estándares adecuados de habitabilidad. • Captura privada de plusvalías normativas sin mecanismos explícitos de redistribución urbana. • Homogeneización de tejido y expulsión de usos o residentes previos. JUICIO TÉCNICO Este artículo es uno de los núcleos más claros de aumento de rentabilidad por desregulación normativa.

Observación 3: 7. Artículo 2.6.6: aumento de constructibilidad para conjuntos armónicos por uso, con bono adicional de hasta 75% en vivienda económica

Reproduce la misma lógica del artículo anterior, pero ahora aplicada a la condición de uso.

Observación 4: 8. Artículo 2.6.7: aumento de constructibilidad de hasta 75% en localización y ampliación

Extiende el bono fuerte también a proyectos asociados a inmuebles patrimoniales o de conservación.

Observación 5: 9. Artículo 2.6.8: eliminación de la regla que entendía incluido el 30% por fusión dentro de otros incrementos de constructibilidad

En el comparado, este artículo aparece suprimido, lo que en la práctica habilita la acumulación entre el aumento por fusión predial y los demás bonos de conjunto armónico.

Observación 6: 10. Artículo 2.6.9: aumento de altura; hasta 50% en vivienda económica cercana a transporte o vías estructurantes

Permite aumentos relevantes de altura por sobre la máxima del PRC, y en ciertos casos la eleva hasta 50%.

Observación 7: 11. Artículo 2.6.19: derogación de la facultad del PRC para rebajar hasta en 50% los incrementos de altura y constructibilidad de conjuntos armónicos

Este es probablemente el artículo institucionalmente más grave, porque

167. 326_Ximena_Borquez_.pdf

Observación 1: En la mayoría de las áreas urbanas del país no está clasificada la vialidad, por lo que cualquier vía de 30 o de 50 metros de ancho o más, aunque no cumpla el conjunto de requisitos para ser reconocida como tal, se clasifica como troncal o expresa respectivamente. Junto con esto, se genera esta extensa área de 600 metros recorribles, donde el impacto en el entorno puede ser muy grave para la calidad de vida local.

5. En sí mismo podría no ser cuestionable, pero con las disposiciones que acompañan esta disminución de la superficie del terreno a la mitad, sí puede impactar fuertemente en el entorno. Actualmente una parte importante de los proyectos se desarrolla en terrenos de 2.500 metros y más. Las ventajas para los proyectos de conjunto armónico se diseñaron considerando que terrenos de mayor tamaño presentan mejores condiciones para contener sus externalidades.

6. Proyectos acogidos a conjunto armónico por condición de dimensión: El 75% de incremento para el coeficiente de constructibilidad que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, permite prácticamente, duplicar la cabida de unidades de viviendas.

Observación 2: El impacto debiera establecerse en cada caso, especialmente si se permitieran en terrenos de 2.500 m².

No se entiende la razón para fijar el tope de 90 m² como referencia. 7. Por condición de uso: Igual que el anterior. 8. Proyectos acogidos a conjunto armónico por localización y ampliación: Igual que el anterior. 9. Suma los aumentos de conjunto armónico y fusión. Esto permite aumentar en un 100% la constructibilidad. 10. Esto resume la discordancia entre el aumento de la constructibilidad y la altura, que se incrementa en 50%, haciendo visible la intención de rebajar la superficie de las unidades de vivienda en forma generalizada, incorporando grandes bloques de construcción, incrementando de manera considerable la intensidad de ocupación prevista en el PRC, lo que se aleja de lo esperado tras el proceso de formulación, que ha pasado los tamices del consenso comunal.

11. No permite al PRC disminuir los aumentos de conjunto armónico en general.

168. 490_Paulina_Valdivia_.pdf

Observación 1: Conjunto Armónicos: Se proponen las siguientes modificaciones para poder aumentar el uso del Conjunto Armónico: " En la condición de dimensión, se disminuye el requisito de superficie desde 5.000 m² a 2.500 m². " Simplificación de la condición de frente de calle, eliminando el requisito de ancho de calzada (se mantiene ancho mínimo de la vía). " Se establece un incremento de los premios de constructibilidad y altura para conjuntos armónicos correspondientes a proyectos de viviendas económicas ubicadas a en tomo a vías expresas o cerca de infraestructura pública. M Incorpora la complementariedad del incremento de constructibilidad al aumento por fusión de terrenos. " Sederoga el artículo 2.6.19, para que los conjuntos armónicos no puedan ser restringidos disminuidos por los planes reguladores comunales. " Las modificaciones precedentes se ejecutan mediante modificaciones a los artículos 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.8, 2.6.9 y 2.6.19 de la OGUC

Observación 2: La propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones introduce cambios importantes en la regulación de los conjuntos armónicos, orientados a aumentar su aplicabilidad y, en consecuencia, la intensidad del uso del suelo. Entre los principales ajustes destacan la reducción de la superficie predial mínima de 5.000 m² a 2.500 m²*, la flexibilización de las condiciones de frente predial —eliminando exigencias de ancho de calzada— y la incorporación de incentivos adicionales de constructibilidad y altura, especialmente en proyectos de viviendas económicas ubicados en entornos con buena accesibilidad. Asimismo, se elimina la posibilidad de que los instrumentos de planificación restrinjan esta figura, al derogarse disposiciones que permitían su limitación a nivel local. En términos prácticos, estos cambios facilitan el desarrollo de conjuntos armónicos en una mayor cantidad de predios y bajo condiciones más flexibles, aumentando significativamente su viabilidad. A ello se suma la posibilidad de acumular beneficios normativos, como el incremento de constructibilidad por fusión de terrenos, lo que refuerza el potencial de desarrollar proyectos de mayor escala e intensidad. En la comuna de Paine, este escenario adquiere especial relevancia. El Plan Regulador Comunal de Paine no regula de manera explícita los conjuntos armónicos; sin embargo, con estas modificaciones, su aplicación se amplía considerablemente. En la práctica, esto implica que en predios desde 2.500 m² —presentes en distintos sectores urbanos— podrían desarrollarse proyectos más intensivos, incluso en áreas con estándares viales inferiores a los originalmente exigidos (por ejemplo, con calzadas menores a 14 metros). Adicionalmente, la normativa permite incrementos de hasta un 75% en la constructibilidad base y hasta un 50% en la altura máxima definida por el plan regulador, lo que, combinado con otras modificaciones como el aumento de densidad y la reducción de estacionamientos, genera condiciones altamente favorables para la intensificación del uso residencial. Esto podría traducirse en la aparición de conjuntos de mayor escala y compacidad en zonas donde históricamente han predominado tipologías de baja densidad. En consecuencia, la flexibilización de los conjuntos armónicos no solo amplía las posibilidades de desarrollo inmobiliario, sino que también introduce una transformación en el patrón de ocupación del territorio comunal. Esto podría generar tensiones con el modelo de desarrollo promovido por el instrumento vigente, así como con las expectativas de la comunidad, que ha manifestado su interés por mantener un carácter urbano de baja densidad, asociado a condiciones de ruralidad que se busca preservar en el tiempo.

169. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: Artículo 2.6.4.

Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo:

1.- Condición de dimensión:

- a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m²;
- b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de ésta;
- c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m².

PÁRRAFO ELIMINADO.

2.- Condición de uso:

Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como uso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m² y cumpla con lo preceptuado en el artículo 2.1.36. de esta Ordenanza.

Observación 2: Artículo 2.6.5.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión a que se refieren las letras a) o b) del número 1, del artículo 2.6.4., podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión a que se refiere la letra c) del número 1. del artículo 2.6.4., podrán exceder hasta en un 30% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.6.5.:

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el

análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado.

Observación 3: Artículo 2.6.6.

Los proyectos que cumplan con la condición de uso podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: Artículo 2.6.7.

Los proyectos que cumplan con la condición de localización y ampliación a que se refieren las letras a) o b) del numeral 3. del artículo 2.6.4. de esta Ordenanza, podrán aumentar hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.6.7.:

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado.

Observación 5: Artículo 2.6.8.

Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se entiende incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975.

SE ELIMINA ARTÍCULO

Observación 6: OBSERVACIÓN AU-EC a la eliminación propuesta del artículo 2.6.8.:

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado. Al eliminar el artículo 2.6.8 se estarían aplicando simultáneamente múltiples beneficios lo que puede sobrepasar la capacidad de la infraestructura urbana local y generar desarmonía, especialmente en zonas de densificación residencial intensiva, como es el caso de Estación Central.

DDU 540: "Asimismo, es necesario evaluar los efectos acumulativos del incentivo sobre la infraestructura urbana, los servicios públicos y la estructura territorial, garantizando que su aplicación no provoque desequilibrios ni sobrecargas en el sistema urbano."

Actualmente se exige mayor evaluación técnica (DDU 540) para asegurar que la "acumulación" de beneficios no termine perjudicando la calidad de vida urbana. El efecto acumulativo de estas normas provocará impactos negativos en el entorno.

La Municipalidad de Estación Central, en consideración al análisis técnico, rechaza categóricamente la propuesta de eliminar el Artículo 2.6.8. de la OGUC.

Esta eliminación abriría la puerta a la ACUMULACIÓN IRRESTRICTA DE BENEFICIOS DE CONSTRUCTIBILIDAD Y ALTURA, incluyendo el incremento por fusión de terrenos y el 30% adicional permitido por el D.F.L. N° 458. Esta aplicación simultánea y desregulada representa un riesgo inminente de COLAPSO URBANO al sobrepasar la capacidad de la infraestructura local y generar desequilibrios sistémicos.

El deber municipal es proteger la calidad de vida y garantizar un desarrollo urbano sustentable. La acumulación de beneficios sin un análisis de su efecto sinérgico y acumulativo contraviene el principio de cautela.

Por lo tanto, se exige MANTENER LA VIGENCIA DEL Artículo 2.6.8. y su espíritu, preservando la prohibición de acumulación de incentivos de constructibilidad, como medida esencial para controlar la densidad y mitigar los efectos adversos de la planificación urbana en la comuna y en zonas ya saturadas del país.

Observación 7: Artículo 2.6.9.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo.

170. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: Artículo 2.6.4.

Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo:

1.- Condición de dimensión:

- a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m²;
- b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de ésta;
- c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m².

PÁRRAFO ELIMINADO.

2.- Condición de uso:

Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como uso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m² y cumpla con lo preceptuado en el artículo 2.1.36. de esta Ordenanza.

Observación 2: Artículo 2.6.5.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión a que se refieren las letras a) o b) del número 1, del artículo 2.6.4., podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión a que se refiere la letra c) del número 1. del artículo 2.6.4., podrán exceder hasta en un 30% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.6.5.:

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura

y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado.

Observación 3: Artículo 2.6.6.

Los proyectos que cumplan con la condición de uso podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: Artículo 2.6.7.

Los proyectos que cumplan con la condición de localización y ampliación a que se refieren las letras a) o b) del numeral 3. del artículo 2.6.4. de esta Ordenanza, podrán aumentar hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.6.7.:

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado.

Observación 5: Artículo 2.6.8.

Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se entiende incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975.

SE ELIMINA ARTÍCULO

Observación 6: OBSERVACIÓN AU-EC a la eliminación propuesta del artículo 2.6.8.:

Si bien estas modificaciones propuestas no afectan directamente a la comuna de Estación Central, sí podrían afectar áreas urbanas que no están preparadas para acoger los desarrollos habitacionales que busca esta modificación. Nuevamente se aprecia un sesgo en el análisis urbano que sustenta la modificación propuesta. La cercanía a redes de transporte público no asegura el desarrollo de proyectos armónicos con el contexto urbano, ni adecuados para las distintas realidades de los territorios respecto a suficiencia de infraestructura y equipamientos que acojan a estos nuevos proyectos. Es posible que la solución posterior al déficit que se producirá signifique un gasto mayor para el estado. Al eliminar el artículo 2.6.8 se estarían aplicando simultáneamente múltiples beneficios lo que puede sobrepasar la capacidad de la infraestructura urbana local y generar desarmonía, especialmente en zonas de densificación residencial intensiva, como es el caso de Estación Central.

DDU 540: "Asimismo, es necesario evaluar los efectos acumulativos del incentivo sobre la infraestructura urbana, los servicios públicos y la estructura territorial, garantizando que su aplicación no provoque desequilibrios ni sobrecargas en el sistema urbano."

Actualmente se exige mayor evaluación técnica (DDU 540) para asegurar que la "acumulación" de beneficios no termine perjudicando la calidad de vida urbana. El efecto acumulativo de estas normas provocará impactos negativos en el entorno.

La Municipalidad de Estación Central, en consideración al análisis técnico, rechaza categóricamente la propuesta de eliminar el Artículo 2.6.8. de la OGUC.

Esta eliminación abriría la puerta a la ACUMULACIÓN IRRESTRICTA DE BENEFICIOS DE CONSTRUCTIBILIDAD Y ALTURA, incluyendo el incremento por fusión de terrenos y el 30% adicional permitido por el D.F.L. N° 458. Esta aplicación simultánea y desregulada representa un riesgo inminente de COLAPSO URBANO al sobrepasar la capacidad de la infraestructura local y generar desequilibrios sistémicos.

El deber municipal es proteger la calidad de vida y garantizar un desarrollo urbano sustentable. La acumulación de beneficios sin un análisis de su efecto sinérgico y acumulativo contraviene el principio de cautela.

Por lo tanto, se exige MANTENER LA VIGENCIA DEL Artículo 2.6.8. y su espíritu, preservando la prohibición de acumulación de incentivos de constructibilidad, como medida esencial para controlar la densidad y mitigar los efectos adversos de la planificación urbana en la comuna y en zonas ya saturadas del país.

Observación 7: Artículo 2.6.9.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo.

171. 523_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: N° 5 — Art. 2.6.4

Umbral de Conjunto Armónico baja de 5.000 m² a 2.500 m² y elimina exigencia de calzada de 14 metros

Se aumenta el número de predios habilitados para acogerse a mayores constructibilidades y alturas. Además, al eliminar el ancho mínimo de la calzada, no garantiza que los conjuntos enfrenten una vialidad que permita mitigar el impacto del proyecto, podrían por ejemplo enfrentar vías troncales de una pista por sentido. En el caso de Puente Alto, avenida Eyzaguirre (troncal), tramo entre Santa Rosa y Arturo Prat, podrían existir conjuntos armónicos con alta densidad, en una vía ya saturada.

De esta manera, considerando los cambios antes mencionados, se aumentan las densidades y alturas, disminuyendo la superficie de los predios y el tamaño de las calzadas. Esto podría generar un colapso vial y mayor densificación en la comuna, sin una conectividad, servicios ni equipamientos adecuados.

Observación 2: N° 6 — Art. 2.6.5

Bono de constructibilidad del 75% para viviendas económicas ≤90m² cerca de transporte

Agudiza el problema de la densificación, permitiendo aumentar la superficie construida, sin garantizar una estructura vial y acceso a transporte estructurante (como metro). Se amplía el criterio a transporte público de superficie, que no tiene la misma frecuencia ni capacidad. En la Imagen N°1, se evidencia que en el caso de Puente Alto, considera casi el 70% de la superficie de la comuna.

Observación 3: N° 10 — Art. 2.6.9

Bono de altura del 50% (antes 25%) para viviendas económicas cerca de transporte

Posibilita mayor altura en zonas cercanas a estaciones de metro y paraderos, sin considerar el contexto urbano de la comuna asociados a red vial, equipamientos y servicios. La nueva Ley N°21.807 de modernización de la Planificación Territorial impulsa el rol del municipio en la planificación comunal. Sin embargo, la propuesta de modificación de la OGUC genera una desconexión con la realidad comunal y con la mirada planificada del territorio, debilitando las facultades municipales establecidas en los Artículos 3 y 6 del DFL N°1 (Ley 18.695).

Observación 4: - d)La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

172. 584_Esteban_Yuretic_.pdf

Observación 1: 2. • La eliminación de la exigencia de 14 metros de calzada implica considerar externalidades negativas en el entorno inmediato del proyecto Conjunto Armónico con las siguientes consecuencias: Riesgo de aumento de congestión o falta de capacidad vial entorno al proyecto (considerando aumento de densidad y constructibilidad). Riesgo de no respetar platabandas o usarlas como estacionamientos, a menos que el IPT pueda diseñar el espacio público o habilitar estacionamientos temporales (con máximo de uso) considerando reducción de estacionamientos exigibles.

Observación 2: 7. • Esta propuesta, de materializarse, debilita las competencias de los PRC al intervenir las normas urbanísticas de densidad, constructibilidad. Así también al permitir la disminución del número de estacionamientos supeditado solamente a la distancia de 600 m respecto de un paradero de transporte público para viviendas de 90 m² o menos superficie.

[659_Juan_Hernandez_.pdf]

Observación 1: _Artículo 2.6.4. _

_Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo: _

_1.- Condición de dimensión: a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que la superficie total no sea inferior a 5.000 m².;

b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de ésta;

c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m².

PÁRRAFO ELIMINADO.

2.- Condición de uso:

Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como uso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m² y cumpla con lo preceptuado en el artículo _

</td>

</tr>

</table>

Observación 2: <page_37>

<table>

<tr>

<td>_

5) Artículo 2.6.4.

Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo:

1.- Condición de dimensión: _a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m².; _

_b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de ésta; _

_c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m². _

_PÁRRAFO ELIMINADO. _

_2.- Condición de uso: _

_Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como uso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m² y cumpla con lo preceptuado en el artículo 2.1.36. de esta Ordenanza. El distanciamiento entre los edificios que contempla el _

Observación 3: Al eliminar el artículo 2.6.8 se estarían aplicando simultáneamente múltiples beneficios lo que puede sobrepasar la capacidad de la infraestructura urbana local y generar desarmonía, especialmente en zonas de densificación residencial intensiva, como es el caso de Estación Central.

DDU 540: "Asimismo, es necesario evaluar los efectos acumulativos del incentivo sobre la infraestructura urbana, los servicios públicos y la estructura territorial, garantizando que su aplicación no provoque desequilibrios ni sobrecargas en el sistema urbano." Actualmente

se exige mayor evaluación técnica (DDU 540) para asegurar que la "acumulación" de beneficios no termine perjudicando la calidad de vida urbana. El efecto acumulativo de estas normas provocará impactos negativos en el entorno.

La Municipalidad de Estación Central, en consideración al análisis técnico, rechaza categóricamente la propuesta de eliminar el Artículo 2.6.8. de la OGUC.

Esta eliminación abriría la puerta a la ACUMULACIÓN IRRESTRICTA DE BENEFICIOS DE CONSTRUCTIBILIDAD Y ALTURA, incluyendo el incremento por fusión de terrenos y el 30% adicional permitido por el D.F.L. N° 458. Esta aplicación simultánea y desregulada representa un riesgo inminente de COLAPSO URBANO al sobrepasar la capacidad de la infraestructura local y generar desequilibrios sistémicos.

El deber municipal es proteger la calidad de vida y garantizar un desarrollo urbano sustentable. La acumulación de beneficios sin un análisis de su efecto sinérgico y acumulativo contraviene el principio de cautela.

Por lo tanto, se exige MANTENER LA VIGENCIA DEL Artículo 2.6.8. y su espíritu, preservando la prohibición de acumulación de incentivos de constructibilidad, como medida esencial para controlar la densidad y mitigar los efectos adversos de la planificación urbana en la comuna y en zonas ya saturadas del país.

Observación 4: Artículo 2.6.9.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo.

</td>

10) Artículo 2.6.9.

Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo. Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo.

Observación 5:

“Actualización de condiciones para acceder a calidad de Conjunto Armónico.

- La Ley General de Urbanismo y Construcciones define los “conjuntos armónicos” como agrupaciones de construcciones que, por condiciones de uso, localización, dimensión o ampliación, estén relacionados entre sí, de tal manera que constituyan una unidad espacial propia.
- Para estos proyectos, los coeficientes de constructibilidad, alturas mínimas y máximas y tamaños de predios definidos en las normas generales de los Planos Reguladores y su Ordenanza Local podrán variarse.
- Las condiciones mínimas de uso, localización, dimensión o ampliación, para aplicar el concepto de “Conjunto Armónico” se encuentran reglamentadas en la OGUC.
- El conjunto armónico es una herramienta útil para aprovechar de mejor manera el uso de suelo, sin embargo, los requisitos para que los proyectos accedan a la calidad de “conjunto armónico” son limitadas y requieren adecuación.
- Se proponen las siguientes modificaciones para poder aumentar el uso del Conjunto Armónico:
- Simplificación de la condición de frente de calle, eliminando el requisito de ancho de calzada (se mantiene ancho mínimo de la vía).
- En la condición de dimensión, se disminuye el requisito de superficie desde 5.000 m² a 2.500 m².
- Se establece un incremento de los premios de constructibilidad y altura para conjuntos armónicos correspondientes a proyectos de viviendas económicas ubicadas en torno a vías expresas o cerca de infraestructura pública.

- _Incorpora la complementariedad del incremento de constructibilidad al aumento por fusión de terrenos. _
- _Se deroga el artículo 2.6.19, para que los conjuntos armónicos no puedan ser restringidos ni disminuidos por los planes reguladores comunales. _
- _ Las modificaciones precedentes se ejecutan mediante modificaciones a los artículos 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.8, 2.6.9 y 2.6.19 de la OGUC.” _

[660_Rodrigo_Martinez_.pdf]

Observación 1:

_Artículo 2.6.4. _

_Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo: _

_1.- Condición de dimensión: a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que la superficie total no sea inferior a 5.000 m2.;

b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de ésta;

c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m2.

PÁRRAFO ELIMINADO.

2.- Condición de uso:

Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como uso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m2 y cumpla con lo preceptuado en el artículo _

Observación 2:

5) Artículo 2.6.4.

Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo:

1.- Condición de dimensión: _a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m2.; _

_b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de ésta; _

_c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m2. _

_PÁRRAFO ELIMINADO. _

_2.- Condición de uso: _

_Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como uso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m2 y cumpla con lo preceptuado en el artículo 2.1.36. de esta Ordenanza. El distanciamiento entre los edificios que contempla el _

Observación 3:

Al eliminar el artículo 2.6.8 se estarían aplicando simultáneamente múltiples beneficios lo que puede sobrepasar la capacidad de la infraestructura urbana local y generar desarmonía, especialmente en zonas de densificación residencial intensiva, como es el caso de Estación Central.

DDU 540: “Asimismo, es necesario evaluar los efectos acumulativos del incentivo sobre la infraestructura urbana, los servicios públicos y la estructura territorial, garantizando que su aplicación no provoque desequilibrios ni sobrecargas en el sistema urbano.” Actualmente se exige mayor evaluación técnica (DDU 540) para asegurar que la “acumulación” de beneficios no termine perjudicando la calidad de vida urbana. El efecto acumulativo de estas normas provocará impactos negativos en el entorno.

La Municipalidad de Estación Central, en consideración al análisis técnico, rechaza categóricamente la propuesta de eliminar el Artículo 2.6.8. de la OGUC.

Esta eliminación abriría la puerta a la ACUMULACIÓN IRRESTRICTA DE BENEFICIOS DE CONSTRUCTIBILIDAD Y ALTURA, incluyendo el incremento por fusión de terrenos y el 30% adicional permitido por el D.F.L. N° 458. Esta aplicación simultánea y desregulada representa un riesgo inminente de COLAPSO URBANO al sobrepasar la capacidad de la infraestructura local y generar desequilibrios sistémicos.

El deber municipal es proteger la calidad de vida y garantizar un desarrollo urbano sustentable. La acumulación de beneficios sin un análisis de su efecto sinérgico y acumulativo contraviene el principio de cautela.

Por lo tanto, se exige MANTENER LA VIGENCIA DEL Artículo 2.6.8. y su espíritu, preservando la prohibición de acumulación de incentivos de constructibilidad, como medida esencial para controlar la densidad y mitigar los efectos adversos de la planificación urbana en la comuna y en zonas ya saturadas del país.

Observación 4: Artículo 2.6.9. _

_ Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo. _

_10) Artículo 2.6.9. _

_ Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo. _ _ Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. _

Observación 5:

_ “Actualización de condiciones para acceder a calidad de Conjunto Armónico. _

- _ La Ley General de Urbanismo y Construcciones define los “conjuntos armónicos” como agrupaciones de construcciones que, por condiciones de uso, localización, dimensión o ampliación, estén relacionados entre sí, de tal manera que constituyan una unidad espacial propia. _
- _ Para estos proyectos, los coeficientes de constructibilidad, alturas mínimas y máximas y tamaños de predios definidos en las normas generales de los Planos Reguladores y su Ordenanza Local podrán variarse. _
- _ Las condiciones mínimas de uso, localización, dimensión o ampliación, para aplicar el concepto de “Conjunto Armónico” se encuentran reglamentadas en la OGUC. _
- _ El conjunto armónico es una herramienta útil para aprovechar de mejor manera el uso de suelo, sin embargo, los requisitos para que los proyectos accedan a la calidad de “conjunto armónico” son limitadas y requieren adecuación. _
- _ Se proponen las siguientes modificaciones para poder aumentar el uso del Conjunto Armónico: _
- _-Simplificación de la condición de frente de calle, eliminando el requisito de ancho de calzada (se mantiene ancho mínimo de la vía). _
- _-En la condición de dimensión, se disminuye el requisito de superficie desde 5.000 m² a 2.500 m². _
- _-Se establece un incremento de los premios de constructibilidad y altura para conjuntos armónicos correspondientes a proyectos de viviendas económicas ubicadas en torno a vías expresas o cerca de infraestructura pública. _
- _-Incorpora la complementariedad del incremento de constructibilidad al aumento por fusión de terrenos. _
- _-Se deroga el artículo 2.6.19, para que los conjuntos armónicos no puedan ser restringidos ni disminuidos por los planes reguladores comunales. _

- _ Las modificaciones precedentes se ejecutan mediante modificaciones a los artículos 2.6.4, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7, 2.6.8, 2.6.9 y 2.6.19 de la OGUC.” _

[707_Daniel_Reyes_.pdf]

Observación 1:

Artículo 2.6.8. Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, Se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumpla con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada CcESO se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en las artículos 2.6.15. y 2.6.16, de este mismo Capítulo: I.- Condición de dimensión: a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que la superficie total no sea inferior a 5000 m²;

5) Artículo 2.6.4. Para los efectos previstos en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se considerará que un proyecto tiene la calidad de Conjunto Armónico, cuando cumple con alguna de las condiciones que se señalan a continuación y con las exigencias que para cada caso se establecen, sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 2.6.15. y 2.6.16. de este mismo Capítulo:

1- Condición de dimensión:

a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 22300 m²:

Observación 2:

b) Estar emplazado en un terreno que constituya en sí una manzana existente, resultante o no de una fusión predial, cualquiera sea la superficie total de esta; c) Estar emplazado en un terreno resultante de una fusión predial, conforme al artículo 63 del C.F.L., No 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975, siempre que su superficie no sea inferior a 2.500 m². PÁRRAFO ELIMINADO.

2- Condición de uso: Estar destinado a equipamiento y emplazado en un terreno en que el Plan Regulador respectivo consulte el equipamiento como Liso de suelo, que tenga una superficie total no inferior a 2.500 m² y cumpla con lo preceptuado en el artículo 2.1.36, de esta Ordenanza. El distanciamiento entre los edificios que contempla al proyecto y las deslindes con los predios vecinos, no podrá ser inferior a 10 m., aunque se emplace en áreas de construcción continua obligatoria.

Observación 3: <page_15>

MUNICIPALIDAD DE LA FLORIDA REGISTRO METROPOLITANO o MEO comunales, de acuerdo a las características de las zonas e subzonas de la comuna. Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. Y 2.6.7

Observación 4:

Artículo 2.6.8. Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7, se entiende incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. No 458, de vivienda y Urbanismo, de 1975

Artículo 2.6.9. Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo.

11) Artículo 2.6.19. El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9, de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los

173. [795_Catalina_San Martín_.pdf]

Observación 1: En relación con la norma urbanística referida al coeficiente de constructibilidad, el proyecto dispone varias estrategias: i. Cambia la forma general de medición de la superficie edificada para efectos de calcular al coeficiente de constructibilidad, la que actualmente y de acuerdo con el artículo 1.1.2, se calcula por el exterior de los muros de la edificación, siendo particularmente beneficiosa la propuesta para proyectos acogidos a Copropiedad Inmobiliaria. De acuerdo con cálculos propios este factor es un incremento variable dado que se debe combinar con factores como el coeficiente de ocupación de suelo y la constructibilidad. ii. Elimina el Artículo 2.6.8 de la OGUC, que entendía incluido en los beneficios de constructibilidad del “Conjunto Armónico” aquellos provenientes de la fusión predial. Entendemos que la eliminación del artículo tiene por objeto la suma de tales beneficios. iii. Establece beneficios adicionales para los conjuntos que califiquen como “Conjunto Armónico”, siempre y cuando se trate de viviendas económicas que no superen los 90 m² y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o

trocales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, teleférico, o un paradero de la red de transporte público. Sorprende el hecho de que en la redacción señale la regulación mediante el mecanismo de “los predios que enfrentan vías expresas o troncales”, dicha fórmula, empleada en el PRC de la Comuna, fue observada por la Contraloría General de la República, señalado que la regulación de la norma urbanística debe corresponder a zonas, subzonas o sectores. Así, la normativa para los casos que singulariza proyectos de viviendas económicas que no superen los 90 m² y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, teleférico, o un paradero de la red de transporte público, les incorpora un beneficio de un 25% más de constructibilidad por sobre el 50% en la norma vigente alcanzando el guarismo del 75%. Asimismo, agrega a estos proyectos calificados de “Conjunto Armónico”, un 25% más de altura sobre el 25 % existente en la norma vigente, alcanzando el guarismo de 50%.

Observación 2: Aumenta la superficie edificable en cuanto cambia la forma para computar las superficies en las edificaciones (superficie exterior – superficie interior); Modifica el estándar de ocupación de las viviendas (de 4 hab/vivienda a 1– 2 hab/vivienda según sea el caso); Reduce la superficie mínima de los predios factibles de acogerse a las disposiciones de excepción de conjuntos armónicos (de 5.000 m² a 2.500 m²); Incrementa la constructibilidad de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjuntos armónicos hasta en un 75%; Incorpora el premio del 30% de constructibilidad por fusión a los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjunto armónico; y, Elimina la potestad municipal, en consideración a las características de las zonas urbanas de cada comuna, de disminuir los porcentajes de constructibilidad de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjuntos armónicos.

Observación 3: 2.6.5. 2.6.6. y 2.6.7. En estos tres artículos se propone un aumento del coeficiente de constructibilidad hasta en un 75%; en un caso implica el paso del 30 al 75% y, en los otros casos, el paso del 50 al 75%. Estos efectos de mayor edificabilidad para proyectos de vivienda económica con superficies hasta 90 m² afectan directamente la forma urbana, pues se ha de tener presente que se está disminuyendo la superficie predial a 2.500 m², se está agregando el premio por fusión de predios y, se está modificando la forma de cálculo de la superficie de las edificaciones. Todo lo anterior implica, que esta norma de carácter general, alcanzará -al menos- un 105% de mayor constructibilidad en cada zona a lo cual se ha de sumar el adicional por cálculo de superficie edificada. Estas modificaciones impactarán directamente el precio del suelo, dada la intensidad de ocupación de éste, generando efectos importantes en la especulación inmobiliaria producto del aumento en el plazo de caducidad de los permisos y la opción de hasta un 25% de aumento en la superficie por modificación de proyecto. Estas normas afectan prácticamente la totalidad de la superficie urbana de la comuna de Las Condes, como se puede observar en el plano siguiente: 8. 2.6.8. La derogación de este artículo tiene impacto en los aumentos de constructibilidad en el caso de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjunto armónico, pues pasarán de un 75% en el caso de las viviendas con superficies hasta 90 m² a 105% y, en el resto de los proyectos, pasarán de 30 a 60% y de 50 a 80%. Todo lo anterior, genera una distorsión absoluta de la norma urbanística del Plan Regulador Comunal. 9. 2.6.9. Como se puede apreciar en el Plano que se adjunta precedentemente, el aumento de la altura de edificación en proyectos de vivienda de hasta 90 m², afecta a todo el territorio comunal, dado que todo este es susceptible de acogerse a las disposiciones de conjunto armónico, generando un cambio total en la imagen urbana e impactando directamente en barrios residenciales consolidados, lo que generará una sobre demanda a los equipamientos existentes provocando un déficit en infraestructura dada la nueva carga de ocupación. 10. 2.6.19. La derogación de este artículo impide que opere la potestad de planificación urbana, puesto que este artículo permitía que se evaluara la realidad local al momento de posibilitar la norma de excepción de conjunto armónico. Por consiguiente, la OGUC pierde su carácter de normas de carácter general y se transforman en normas de facto en los territorios comunales, pues excede el ámbito propio de la potestad reglamentaria sectorial.

Observación 4: 6. 2.6.4. El reemplazo del literal a) del numeral 1., inciso primero de este artículo, abre un abanico muy grande de acceso a la excepcionalidad de las normas de conjunto armónico, quitándoles el carácter de norma general e imponiendo a los planes reguladores una condición no prevista en la forma urbana y destruyendo la imagen objetivo consensuada con la comunidad, en especial, en barrios consolidados y en aquellos destinados al resguardo del patrimonio urbano y arquitectónico. Por otra parte, el reemplazo del literal a) del inciso segundo, no sólo deja inconexa la exigencia respecto de la calzada de la vía que se enfrenta, sino que posibilita a que cualquier edificación protegida por la Ley de Monumentos Nacionales o por LGUC (en el caso de los edificios de conservación histórica) se vea impactada por la presión de la intensidad de uso de suelo atentando contra la propia existencia de los bienes que se pretenden proteger.

174. [796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf]

Observación 1: 1.- Condición de dimensión: - a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m²;

Observación 2: Artículo 2.6.5. Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 3: Artículo 2.6.6. Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios

que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: Artículo 2.6.7. Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 5: Artículo 2.6.8. Tratándose de fusión de terrenos, en los porcentajes de incremento de los coeficientes de constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7. se entiende incluido el 30% de aumento de dicho coeficiente que otorga el artículo 63 del D.F.L. N° 458, de Vivienda y Urbanismo, de 1975.

Observación 6: Artículo 2.6.9. Los proyectos que cumplan con la condición de dimensión y/o de uso, podrán exceder hasta en un 25% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo. Cuando la altura esté expresada en pisos y de la aplicación de este porcentaje resulte una fracción de piso igual o mayor que 0,5 se permitirá la construcción de un piso más. En el caso que dicho Plan Regulador contemple edificación continua, y el Conjunto Armónico no ocupe una manzana completa, el aumento de altura regirá sólo para las edificaciones aisladas construidas por sobre la altura máxima de la edificación continua, y se aplicará a partir de la altura máxima fijada para la edificación continua por el Plan Regulador respectivo.

Observación 7: Artículo 2.6.19. El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna. Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.

175. [719_Erick_Solo_.pdf]

Observación 1: 2.6.4. Escala y Armonía Barrial: La disminución de la superficie mínima requerida para acogerse al Conjunto Armónico (2.500 m²) facilita la inserción de edificios de gran envergadura en barrios de pequeña escala, lo cual impacta negativamente en la asoleación, la privacidad y la calidad de vida de los residentes preexistentes.

176. [856_Victoria_Pino_.pdf]

Observación 1: En particular, se destacan los siguientes alcances:

- a) La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el desarrollo armónico de la comuna sobre la base de estudios técnicos, participación ciudadana y coordinación interinstitucional.
- b) La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.
- c) Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.
- d) La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por

el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

e) La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos.

f) El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad

Observación 2: N° 5 — Art. 2.6.4 Umbral de Conjunto Armónico baja de 5.000 m² a 2.500 m² y elimina exigencia de calzada de 14 metros

Se aumenta el número de predios habilitados para acogerse a mayores constructibilidades y alturas. Además, al eliminar el ancho mínimo de la calzada, no garantiza que los conjuntos enfrente una vialidad que permita mitigar el impacto del proyecto, podrían por ejemplo enfrentar vías troncales de una pista por sentido. En el caso de Puente Alto, avenida Eyzaguirre (troncal), tramo entre Santa Rosa y Arturo Prat, podrían existir conjuntos armónicos con alta densidad, en una vía ya saturada.

De esta manera, considerando los cambios antes mencionados, se aumentan las densidades y alturas,

Observación 3: N° 6 — Art. 2.6.5 Bono de constructibilidad del 75% para viviendas económicas ≤90m² cerca de transporte

Agudiza el problema de la densificación, permitiendo aumentar la superficie construida, sin garantizar una estructura vial y acceso a transporte estructurante (como metro). Se amplía el criterio a transporte público de superficie, que no tiene la misma frecuencia ni capacidad. En la Imagen N°1, se evidencia que en el caso de Puente Alto, considera casi el 70% de la superficie de la comuna.

Observación 4: N° 10 — Art. 2.6.9 Bono de altura del 50% (antes 25%) para viviendas económicas cerca de transporte

Posibilita mayor altura en zonas cercanas a estaciones de metro y paraderos, sin considerar el contexto urbano de la comuna asociados a red vial, equipamientos y servicios. La nueva Ley N°21.807 de modernización de la Planificación Territorial impulsa el rol del municipio en la planificación comunal. Sin embargo, la propuesta de modificación de la OGUC genera una desconexión con la realidad comunal y con la mirada planificada del territorio, debilitando las facultades municipales establecidas en los Artículos 3 y 6 del DFL N°1 (Ley 18.695).

177. [864_Vicente_Burgos_.pdf]

Observación 1: Art. 2.6.4

Materia: Condiciones de acceso al Conjunto Armónico (reducción de 5.000 a 2.500 m²).

La reducción del umbral de acceso al Conjunto Armónico desde 5.000 a 2.500 m² amplía significativamente el universo de proyectos que pueden acogerse a premios de constructibilidad y altura por sobre las normas del Plan Regulador. Esta ampliación, en combinación con la eliminación de la facultad municipal de moderación (Art. 2.6.19), puede producir impactos no controlados en zonas con infraestructura insuficiente o valor patrimonial.

Observación: Se solicita mantener el umbral vigente de 5.000 m² o, alternativamente, vincular la reducción a condiciones que acrediten capacidad de infraestructura del entorno.

Observación 2: Arts. 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7

Materia: Premios de constructibilidad para Conjuntos Armónicos (hasta 75%).

La incorporación de un premio adicional de constructibilidad de hasta 75% para proyectos de viviendas económicas cerca de transporte, sumada a la ampliación de acceso al Conjunto Armónico y la derogación del Art. 2.6.19, puede producir aumentos de densidad de hasta cuatro veces la norma comunal vigente, sin posibilidad de moderación municipal.

La categoría “vivienda económica” está definida exclusivamente por superficie (bajo 90 m²), sin exigencias de precio, destino social o perfil del beneficiario. Esto significa que proyectos de alto valor inmobiliario pueden acceder a estos premios sin ningún compromiso de asequibilidad.

Observación: Se solicita reemplazar el concepto de “vivienda económica” por el de “vivienda de interés público”, con precio controlado y beneficiario definido, como condición para acceder a los premios adicionales de constructibilidad. Al mismo tiempo, si se considera que existe espacio normativo para establecer una sub especie de vivienda económica (de 140 m² a 90 m²) existiría también la atribución para establecer un mínimo de tamaño (por ejemplo, el de las viviendas sociales del DS 49-2011).

Observación 3: Art. 2.6.9

Materia: Premio de altura para Conjuntos Armónicos (hasta 50%).

El premio adicional de altura de hasta 50% para proyectos de viviendas económicas tiene los mismos problemas que los premios de constructibilidad: no está vinculado a ningún estándar de asequibilidad real, y su aplicación puede generar impactos severos en zonas de baja altura consolidada, sin posibilidad de control municipal tras la derogación del Art. 2.6.19.

Observación: Misma observación que para Arts. 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7. Los premios de altura deben vincularse a vivienda de interés público con beneficiario definido y mantenerse sujetos a la facultad de moderación municipal.

Observación 4: Art. 2.6.19

Materia: Derogación de la facultad municipal de moderar Conjuntos Armónicos.

La derogación del Art. 2.6.19 es una medida centralista. Este artículo permite a los planes reguladores comunales disminuir hasta en un 50% los incrementos de altura y constructibilidad del Conjunto Armónico, en función de las características de sus zonas. Su eliminación significa que ningún municipio del país podrá moderar estos efectos, aunque su infraestructura no soporte la densidad resultante, aunque existan valores patrimoniales a proteger, o aunque la comunidad así lo haya decidido democráticamente.

Los planes reguladores comunales son instrumentos democráticos. Eliminar su capacidad de moderar el Conjunto Armónico contraviene los principios descentralizadores que sustentan el sistema de planificación territorial chileno.

Observación: Se solicita mantener el Art. 2.6.19 íntegramente.

Observación 5: 6. El Conjunto Armónico: un retroceso de diez años en política urbana

El Conjunto Armónico es una figura que ha tendido progresivamente a su desuso en la práctica de la planificación urbana chilena. La razón es simple: desde 2016, si un Plan Regulador Comunal incorpora incentivos en norma urbanística en los planes reguladores —al amparo del artículo 184 de la LGUC— automáticamente anula este beneficio.

Las políticas urbanas de la última década han apostado consistentemente por instrumentos distintos y más sofisticados: acuerdos público-privados para el financiamiento de infraestructura y espacio público, incentivos normativos, y propuestas de mecanismos de captura de plusvalías que vinculan los beneficios normativos a contrapartidas concretas para la ciudad. Esa trayectoria refleja un aprendizaje acumulado sobre cómo obtener densificación de calidad sin simplemente desperdiciar la generación de valor público en desarrolladores o dueños de tierra.

La propuesta que se comenta da una vuelta en U respecto a los últimos diez años de política urbana. Reactiva y amplía el Conjunto Armónico —una figura en desuso, sin contrapartidas claras y sin control municipal, que fue descrita por el Ministro actual del ramo como un “resquicio” que genera “incertidumbre — eliminando al mismo tiempo la única facultad de la OGUC que tenían los municipios para moderarlo (mantienen por cierto la del Art. 184 de la LGUC). No hay en la minuta ninguna explicación de por qué este retroceso es preferible a profundizar los instrumentos que la propia política urbana chilena ha venido desarrollando. Esa ausencia de fundamentación es en sí misma una señal de alerta sobre los verdaderos objetivos de esta modificación.

178. [924_Maria_Larenas_.pdf]

Observación 1: Conjuntos armónicos: desregulación sustantiva

El riesgo de una intensificación sin modulación local no es hipotético en el contexto chileno. El fenómeno registrado en sectores de alta densificación en Santiago (caracterizado por la proliferación de proyectos con centenares de unidades de superficie mínima que saturaron redes de infraestructura, degradaron el espacio público y generaron

segregación vertical sin servicios proporcionales) fue resultado directo de una combinación similar a la que esta propuesta replica: premios de constructibilidad elevados, umbrales prediales accesibles y ausencia de herramientas municipales de modulación. Reducir el umbral de conjunto armónico de 5.000 a 2.500 m², elevar los premios al 75% y simultáneamente derogar la facultad municipal de reducirlos reconstituye la misma fórmula y ecuación normativa con la excepción de que esta medida tendrá alcance nacional y efecto diferenciado según el contexto local. Este fenómeno no sólo altera la intensidad promedio del área, sino que permite concentraciones puntuales de población que superan ampliamente la capacidad de carga del entorno inmediato, generando externalidades localizadas que no fueron consideradas en el diseño original del instrumento de planificación territorial.

Como resultado se proyecta una intensificación generalizada sin evaluación territorial específica, pérdida de control municipal sobre forma urbana y capacidad de absorción del entorno, además del aumento de situaciones y externalidades sin contemplar al menos mecanismos de compensación.

Observación 2: Art 2.6.8

El artículo 2.6.8 vigente establece que el 30% de premio por fusión predial que otorga el art. 63 del DFL 458 ya está incluido en los porcentajes de incremento de constructibilidad de los conjuntos armónicos, es decir, no se acumula. Al derogarse, ese 30% vuelve a ser

un beneficio independiente que se suma sobre los nuevos premios del 50% o 75%. En la práctica, un conjunto armónico de vivienda económica cerca de transporte podría alcanzar constructibilidades que superan en hasta un 105% lo que permite el plan regulador local.

Observación 3: Se simula un predio de 2.600 m² (mínimo hoy: 5.000 m², propuesto: 2.500 m²) en zona con CUS de 1,5 según PRC. El proyecto resulta de una fusión predial y corresponde a vivienda económica (<90 m²) a 500 m de estación de metro. Se ilustra el efecto acumulativo de la derogación del art. 2.6.8, que desbloquea el 30% de fusión como beneficio adicional e independiente de los premios del conjunto armónico.

Escenario CUS efectivo Sup. construida (2.600 m² terreno) Incremento sobre CUS base Nota

Situación vigente (sin CA) 1,50 3.900 m² base CUS base del PRC sin beneficios

Vigente + CA fusión (2.6.8 activo: 30% incluido) 1,95 5.070 m² +30% Premio CA fusión 30% (ya incluye fusión)

Propuesta + CA vivienda econ. (sin 2.6.8: 75% independiente) 2,62 6.825 m² +75% Premio CA 75% sobre CUS base

Propuesta + CA + fusión (sin 2.6.8: 75% + 30% acumulado) 3,41 8.872 m² +127% Premio CA 75% + fusión 30% acumulados = +127,5%

Lectura: La derogación del art. 2.6.8 transforma el 30% de fusión predial en un beneficio acumulable e independiente. Un proyecto de vivienda económica con conjunto armónico en zona de transporte puede alcanzar un CUS efectivo de 3,45 sobre un PRC que permite 1,5, equivalente a construir 8.970 m² en un predio donde el plan regulador autorizaba 3.900 m². Este incremento de +127,5% sobre la norma local se produce sin evaluación territorial específica y sin posibilidad de modulación municipal (derogación del art. 2.6.19).

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado respecto de conjunto armónico:

1. 57 Daniel Mardones Bobadilla

Observación 1: 4. Aumento de densidad. Se debiera bajar de 4 a 2. La posibilidad que los departamentos de hasta 90m² se pueda considerar solo 1, implica que el incentivo es claro de generar 4 departamentos de 22,5m², que no paguen contribuciones, fomentando los guetos.

Observación 2: 6. El incremento en altura para los conjuntos armónicos, junto con lo expresado en el punto 4, reitera la generación de ghettos y departamentos que no pagan contribuciones.

2. 117 andres patricio kurte

Observación 1: Edificios más altos en calles interiores: Hoy, para hacer un edificio alto bajo la figura de "Conjunto Armónico", se exige una calle ancha (calzada de 14 metros) y un terreno muy grande (5.000 m²). La propuesta elimina el requisito de la calzada y baja el terreno a la mitad (2.500 m²).

Observación 2: Providencia pierde su poder de protección: Actualmente, nuestra Municipalidad tiene la facultad de "frenar" estos beneficios excesivos en un 50% para proteger barrios específicos (Artículo 2.6.19). Providencia pierde la herramienta que tenía para proteger sus barrios frente a los excesos del conjunto armónico, al menos hasta que apruebe un nuevo Plan Regulador. Esto es especialmente grave dado que hay un período de incertidumbre entre la vigencia del decreto y la eventual modificación del PRC.

3. 208 Esteban Yuretic Orellana

Observación 1: • La propuesta de modificación a la OGUC, en particular en lo relativo a la disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 habitantes por vivienda en la actualidad a 2 habitantes, y a 1 para proyectos de vivienda económica, recogiendo la demografía actual según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2024, y considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, podría implicar en el futuro la construcción de proyectos habitacionales que, en la práctica, duplicarían o incluso cuadruplicarían la cantidad de viviendas.

Observación 2: • La eliminación de la exigencia de 14 metros de calzada implica considerar externalidades negativas en el entorno inmediato del proyecto Conjunto Armónico con las siguientes consecuencias:

Observación 3: Riesgo de aumento de congestión o falta de capacidad vial entorno al proyecto (considerando aumento de densidad y constructibilidad).

Observación 4: • Para evitar las normas de excepción (Conjunto Armónico) las comunas se verán obligadas a incluir incentivos normativos en todo el territorio comunal.

Observación 5: • Esta propuesta, de materializarse, debilita las competencias de los PRC al intervenir las normas urbanísticas de densidad, constructibilidad. Así también al permitir la disminución del número de estacionamientos supeditado solamente a la distancia de 600 m respecto de un paradero de transporte público para viviendas de 90 m² o menos superficie.

4. 215 Diego Gil Mc Cawley

Observación 1: Los dos cambios de mayor impacto, en mi opinión, son los siguientes. Primero, la propuesta modifica el coeficiente que convierte la densidad definida en los planes reguladores comunales en número de viviendas por hectárea. El coeficiente vigente es de cuatro habitantes por vivienda; la propuesta lo reduce a dos en general, y a uno para proyectos de viviendas económicas ubicadas cerca de transporte público. En la práctica, esto significa que en los mismos terrenos y sin necesidad de modificar los planes reguladores locales, podría construirse el doble —o más— de viviendas que las actualmente permitidas. Segundo, la propuesta amplía el instrumento de "conjunto armónico", que permite a ciertos proyectos superar las normas de constructibilidad del plan regulador comunal. Se reduce a la mitad la superficie mínima para acceder a este régimen, se aumentan los premios de densidad para proyectos de vivienda económica y —lo más relevante— se elimina la facultad que hoy tienen los municipios de restringir su aplicación en sus territorios. Ambas modificaciones, consideradas conjuntamente, tienen el efecto de desplazar hacia el nivel central decisiones que el ordenamiento jurídico vigente ha radicado en los gobiernos locales.

5. 221 Daniela Carvajal

Observación 1: La propuesta introduce incentivos normativos (mayor constructibilidad, altura y reducción de estacionamientos) que operan de forma relativamente homogénea, con menor margen de adaptación por parte de los planes reguladores comunales. En la práctica, esto reduce la capacidad de los municipios para gestionar el equilibrio entre densidad, infraestructura y calidad de vida. En comunas como Providencia, donde la presión inmobiliaria ya es alta, este cambio puede traducirse en procesos de densificación más rápidos que la capacidad de respuesta del espacio público y los servicios.

Observación 2: El aumento de hasta un 75% de la constructibilidad y mayores alturas para ciertos proyectos no se acompaña de exigencias equivalentes en materia de áreas verdes, equipamientos o mejoras urbanas. La experiencia reciente en sectores de alta densificación muestra que, sin estas condiciones, se generan déficits en espacio público, sobrecarga de servicios y deterioro de la habitabilidad.

Observación 3: La focalización de beneficios normativos en viviendas de hasta 90 m² puede favorecer una oferta concentrada en unidades pequeñas. Si bien esto puede ampliar el acceso a localizaciones centrales, también tiende a homogeneizar la oferta y a reducir la diversidad de hogares que pueden habitar estos barrios. En el mediano plazo, esto impacta la estabilidad y cohesión de los sectores urbanos.

Observación 4: La disminución de estacionamientos en áreas cercanas a transporte público es consistente con tendencias internacionales. Sin embargo, su aplicación automática, sin considerar condiciones específicas de cada barrio (ancho de calles, disponibilidad de estacionamiento en superficie, presión existente), puede trasladar externalidades al espacio público, especialmente en zonas residenciales interiores.

6. 222 Paz González Adorni

Observación 1: 2. Flexibilización del régimen de Conjunto Armónico (arts. 2.6.4 y siguientes)

Observación 2: La reducción de exigencias para acogerse al régimen de Conjunto Armónico —especialmente la disminución de superficie mínima—, junto con el aumento significativo de beneficios urbanísticos (mayores coeficientes de constructibilidad y altura), genera un incentivo a la intensificación predial sin una adecuada evaluación de sus efectos en la morfología urbana.

Observación 3: La ampliación de la posibilidad de reducir hasta en un 50% la dotación de estacionamientos en áreas cercanas a transporte público, sin distinción de contextos territoriales específicos, puede generar externalidades negativas relevantes.

Observación 4: En particular, en comunas o sectores donde el transporte público no presenta cobertura, frecuencia o calidad suficiente, esta medida probablemente se traducirá en un aumento del estacionamiento en superficie y ocupación del espacio público, afectando la calidad de vida urbana.

7. 260 Jose Salazar Cabrera

Observación 1: Reducir el divisor de densidad a 1 para viviendas económicas de hasta 90 m² asume irrealmente que en ellas vivirá solo una persona. Dado que el promedio país es de 2,8 personas por hogar, esto multiplicará la población efectiva de los predios. El resultado será el colapso de los servicios básicos y la vialidad local, escudándose en el cumplimiento nominal del Plan Regulador Comunal.

Observación 2: 3. Pérdida de autonomía municipal (Derogación Art. 2.6.19). La eliminación de este artículo priva a los municipios de su herramienta legal para rebajar hasta en un 50% los premios de altura y constructibilidad en los Conjuntos Armónicos. Esto impone densidades desproporcionadas desde el nivel central, impidiendo a las comunas proteger la escala y morfología de sus propias subzonas.

Observación 3: 3. Mantener vigente la facultad municipal de limitar las alturas y constructibilidad para resguardar la planificación urbana local.

8. 352 Amparo Eugenia Salas Arriagada

Observación 1: *Edificios más altos en calles interiores*: Hoy, para hacer un edificio alto bajo la figura de "Conjunto Armónico", se exige una calle ancha (calzada de 14 metros) y un terreno muy grande (5.000 m²). La propuesta elimina el requisito de la calzada y baja el terreno a la mitad (2.500 m²).

Observación 2: *Providencia pierde su poder de protección*: Actualmente, mi Municipalidad tiene la facultad de "frenar" estos beneficios excesivos en un 50% para proteger barrios específicos (Artículo 2.6.19). Providencia pierde la herramienta que tenía para proteger sus barrios frente a los excesos del conjunto armónico, al menos hasta que apruebe un nuevo Plan Regulador. Esto es especialmente grave dado que hay un período de incertidumbre entre la vigencia del decreto y la eventual modificación del PRC.

9. 449 Rodrigo Ulloa Tesser

Observación 1: No se comparte la propuesta normativa que faculta a exceder los coeficientes de constructibilidad y alturas de edificación en terrenos que "se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar" por cuanto esa condición es imprecisa y puede incluir sectores que, estando a una distancia cuantitativamente razonable del transporte público, pueden no tener condiciones cualitativas para el tránsito peatonal tales como, ausencia de alumbrado público, déficits de veredas, condiciones geográficas o topográficas adversas, etc. Si bien se entiende que el Plan Regulador Comunal puede, en algunos casos, no favorecer la edificación en sectores que si tienen condiciones de infraestructura de transporte favorable, estas condiciones deben ser analizadas caso a caso por las SEREMIAS de vivienda y los municipios y no ser impuestas desde el nivel central por medio de la Ley o su ordenanza.

10. 458 María Consuelo Alvear Robles

Observación 1: Considerar para propuesta de conjuntos armónicos, Art.2.4.1 que reducirá a la mitad el número de estacionamientos, incorporar la necesidad de realizar un área verde peña o espacio público que conecte el recorrido peatonal por hacia las vías de tránsito del transporte público.

11. 481 cristina emilia rios saavedra

Observación 1: Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley 20.958). La norma debe asegurar que este cambio no reduzca los recursos municipales destinados a mejorar el entorno barrial.

Observación 2: Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio público. Esta medida debe ser facultativa para cada municipio según su realidad vial y no una norma general.

Observación 3: Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran escala en barrios menores, afectando severamente la asoleación, privacidad y calidad de vida preexistente.

12. 498 Ximena Amanda Astudillo becerra

Observación 1: Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del

Observación 2: coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley

Observación 3: Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio

Observación 4: Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran

13. 506 Daniel Meza Corvalán

Observación 1: 1. La modificación del Artículo 2.4.1 supone por apostar por el transporte público. Cuál sería el sistema de monitoreo para identificar saturaciones y puntos críticos?

Observación 2: 6. Sobre modificación al Artículo 1.1.2 – Definición de superficie edificada por interior no tiene incidencia en vivienda económica y, por lo tanto, en casi la totalidad de la acción realizada en contexto de emergencia, considerando que la OGUC ya contempla beneficios para vivienda económica, en particular el art. 6.1.5 "no se contabilizará como parte de la misma la superficie edificada que le corresponde en el prorrateo de los bienes comunes, si ésta es inferior al 20% de la superficie de cada vivienda o departamento" y consecuente en la constructibilidad".

Observación 3: 14. El efecto de la modificación del Artículo 2.4.1 y el Artículo 2.1.22 tendría una incidencia directa de sobre densificar sectores sin estacionamientos, generando una sobrecarga de la infraestructura existente, incluso del transporte público, generando puntos críticos. Cuál sería el mecanismo para generar aportes proporcionales a este efecto que permitan mitigar esto?

Observación 4: 18. Respecto al Artículo 1.1.2 – Definición de superficie edificada por interior, se observa que la modificación constituye un ajuste técnico que, si bien no se vincula directamente con la emergencia, más bien incide marginalmente en el cálculo de constructibilidad. Considerando que la superficie mínima para los programas de vivienda de interés público está normada, se solicita mantener definición de superficie edificada por cara exterior.

Observación 5: 19. En relación a la modificación del Artículo 2.1.22 – Densidad y coeficiente de habitantes, se solicita no reducir del coeficiente de habitantes. Esto se basa en un supuesto muy frágil de que va a generar un incentivo a viviendas económicas, pudiendo redundar solo en viviendas de menor tamaño que tienen a ser más rentable en términos precio UF/m² vendible.

14. 512 Rosanna Caldana Fulss

Observación 1: Esta modificación incrementa la presión sobre sistemas críticos, particularmente el recurso hídrico, sin que exista un correlato en la disponibilidad real de agua ni en la infraestructura sanitaria y de servicios. En diversos territorios del país, esta sobrecarga ya se expresa en la dependencia de camiones aljibe para el abastecimiento humano, el abandono de actividades productivas y el desplazamiento de la ganadería y la agricultura por falta de agua.

Observación 2: Artículos 2.6.5 a 2.6.9 – Aumento de constructibilidad y altura

Observación 3: El incremento de constructibilidad hasta en un 75% y de altura hasta en un 50% implica una intensificación significativa del uso del suelo, aumentando la carga sobre el territorio sin que se establezcan exigencias equivalentes en infraestructura, disponibilidad hídrica ni capacidad de soporte urbano.

Observación 4: La eliminación de la facultad de los Planes Reguladores Comunales para restringir constructibilidad y altura debilita la capacidad de adaptar la planificación territorial a las condiciones reales del territorio, particularmente en relación con la disponibilidad hídrica, la calidad de los suelos y la capacidad de carga de los sistemas locales.

Observación 5: La flexibilización normativa propuesta parte de la premisa de que aumentar la constructibilidad reduce costos y dinamiza la economía. Sin embargo, esta visión omite que los servicios ecosistémicos constituyen una forma de infraestructura natural crítica para la sostenibilidad de los proyectos productivos.

15. 580 Monica Telleria

Observación 1: Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del

Observación 2: coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley

Observación 3: Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio

Observación 4: Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran

16. 583 Monica Telleria

Observación 1: Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del

Observación 2: coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley

Observación 3: Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio

Observación 4: Escala Barrial: Reducir la superficie mínima para Conjunto Armónico a 2.500 m² permite edificios de gran

17. 627 freddy talamilla gonzalez

Observación 1: -rechazo cambio a la condición de conjunto armónico

Observación 2: -rechazo incremento constructibilidad de 50 a 75% en artículo 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7

Observación 3: - rechazo eliminación de condición a conjunto armónico

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULO 2.1.22. DE LA OGUC Y DISPOSICIONES TRANSITORIAS (DENSIDAD MÁXIMA)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC en materia de densidad, así como el artículo transitorio propuesto. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas al artículo 2.1.22. de la OGUC.

El resultado de esa revisión fue:

171 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación al art. 2.1.22. de la OGUC.

317 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación al art. 2.1.22. de la OGUC.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre estos artículos: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta de modificación al artículo 2.1.22. de la OGUC plantea reducir el coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 habitantes por vivienda para el cálculo de viviendas permitidas por hectárea, y a 1 habitante por vivienda en proyectos de viviendas económicas menores a 90 m² ubicadas cerca de infraestructura de transporte público relevante (metro, tren, tranvía, paraderos en ejes estructurantes).

El Artículo Transitorio propone que, en los planes reguladores comunales (PRC) que establezcan la densidad en viviendas por hectárea, se deberá multiplicar el respectivo factor por 4. Adicionalmente propone que, cuando los PRC establezcan una densidad neta, se debe aplicar siempre como densidad bruta.

2. Principales posiciones y argumentos:

A. Posición crítica o contraria (rechazo total o parcial): La inmensa mayoría de las observaciones manifiestan una posición contraria a la modificación, en base a los siguientes argumentos:

- **Impacto en la planificación territorial:** La reducción del coeficiente duplica o cuadruplica (esta última sería en la mayoría de las veces) la cantidad de viviendas permitidas por hectárea sin modificar formalmente los instrumentos de planificación territorial (IPT), lo que implica una intensificación efectiva del uso del suelo sin evaluación integral de la capacidad de carga urbana. La reducción del tamaño de las viviendas no implica necesariamente que sean ocupadas por menos personas, ya que no existe una restricción normativa al respecto o la definición de estándares mínimos de habitabilidad.

Con el artículo transitorio se vulnera directamente a los IPT en los casos en que este ya definió la cantidad de viviendas por hectárea, al hacer una conversión (ocupando el factor 4 que se cuestiona de la norma vigente), con lo que, al momento de aplicar la densidad en habitantes por hectárea, se habría cuadruplicado nuevamente.

- **Vulneración de la autonomía municipal:** Se considera que la medida afecta la potestad planificadora de los municipios, al modificar indirectamente los parámetros de densidad definidos en los Planes Reguladores Comunales (PRC) sin procesos de actualización,

participación ciudadana, evaluación ambiental estratégica ni estudios técnicos locales. Se considera que esto vulnera el artículo 3 letra b) de la ley N°18.695 orgánica Constitucional de Municipalidades.

- **Vulneración de la fe pública y participación ciudadana:** la densidad es uno de los componentes más debatidos con la comunidad en la elaboración de los IPT, por lo que la propuesta de modificación generaría modificaciones en el cálculo no acordado con las comunidades en forma centralizada, alterando los resultados de lo ya planificado.
- **Desajuste técnico-demográfico:** Se cuestiona la justificación demográfica de la medida, señalando que el promedio nacional de habitantes por vivienda según el Censo 2024 es de 2,8, por lo que establecer un coeficiente de 2 (y especialmente de 1) resulta incoherente y subestima la carga real sobre la infraestructura y servicios urbanos.
- **Colisión con otras normas de la OGUC:** la propuesta entraría en colisión con normas vigentes, como sería el caso del artículo 2.1.20., que procura controlar el tamaño predial en determinadas condiciones de pendiente, riesgo y ausencia de infraestructura. Asimismo, puede generar una intensificación en la utilización del suelo en áreas expuestas a riesgo.
- **Riesgo de sobrecarga de infraestructura:** Se advierte que la duplicación o cuadruplicación de la densidad puede colapsar redes sanitarias, viales, de equipamiento y espacio público, especialmente en comunas con infraestructura ya saturada o con déficit estructurales.
- **Efectos negativos en la calidad de vida:** Se prevé que la medida incentive la proliferación de viviendas de menor superficie, con riesgos de hacinamiento, deterioro de la habitabilidad, convivencia y administración, y la aparición de fenómenos como “guetos verticales”.
- **Falta de gradualidad y de estudios de impacto:** Se critica la ausencia de mecanismos de transición, estudios de factibilidad y evaluación ambiental estratégica - EAE (vulneración de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales de Medio Ambiente y el DS N°32 de 2015 que reglamenta la EAE), así como la falta de articulación con otras normas urbanísticas (constructibilidad, altura, etc.).
- **Ambigüedad en definiciones normativas:** Se señala la falta de precisión en conceptos como “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, genera incertidumbre jurídica y discrecionalidad en la aplicación por parte de las DOM.
- **Carencia de fundamentos sobre el fin de reducir valores de suelo:** la propuesta no acredita o sustenta técnicamente que este cambio se traduzca efectivamente en menores precios de las viviendas, sino que más bien incidiría en un aumento en los valores de suelo.

B. Posición intermedia o condicionada: Algunas observaciones, si bien reconocen la necesidad de actualizar el guarismo de densidad, sugieren:

- **Ajustar el coeficiente a la realidad censal:** Proponen utilizar un coeficiente de 3 habitantes por vivienda, más cercano al promedio nacional, y eliminar el guarismo 1 para viviendas económicas.
- **Aplicación diferenciada y gradual:** Recomendán que cualquier cambio sea gradual, sujeto a estudios de capacidad de carga y adaptado a las condiciones territoriales específicas de cada comuna.
- **Condicionar aumentos de densidad a estudios técnicos:** Se plantea que cualquier incremento de densidad o constructibilidad esté supeditado a la presentación de estudios de factibilidad de infraestructura sanitaria, vial y de equipamiento.
- **Definir con precisión los criterios de localización y beneficiarios:** Se solicita acotar los beneficios de densificación a proyectos de interés público o integración social, y precisar los criterios de cercanía a transporte público.
- **Sin efecto retroactivo:** Se solicita indicar en el artículo transitorio que la nueva disposición del artículo 2.1.22. no sea aplicable en forma retroactiva, es decir que se aplique solo en aquellos instrumentos de planificación territorial que tengan su acto de inicio de forma posterior a la entrada en vigencia de la modificación a la OGUC.
- **Existen alternativas para densificación en el nivel intercomunal:** en función de la ley N°21.807 los planes reguladores intercomunales y metropolitanos fijan las densidades máximas, promedio y ahora mínimas, lo que permitiría conducir la voluntad de densificar en torno a corredores de infraestructura u otros bienes públicos urbanos relevantes.

C. Posición favorable (minoría): Un número muy reducido de observaciones apoya la propuesta, en base a los siguientes argumentos:

- **Actualización normativa:** La reducción del coeficiente se ajusta a la realidad demográfica y permite una mayor flexibilidad en la oferta de viviendas, facilitando la adecuación de los proyectos a la demanda real. Se indica que el coeficiente 2 podría ser aplicable siempre que estén acogidos a proyectos de integración social.

- **Incentivo a la densificación en zonas bien conectadas:** Se valora el incentivo a la densificación en torno a infraestructura de transporte público, siempre que se acompañe de mejoras en la conectividad y servicios urbanos.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Solicitud de mantener la autonomía municipal y la coherencia con los procesos de planificación local.
- Exigencia de estudios de impacto urbano, ambiental y de capacidad de infraestructura antes de cualquier aumento de densidad.
- Propuesta de establecer coeficientes diferenciados según tipo de vivienda, superficie y contexto territorial.
- Rechazo a la aplicación retroactiva de la norma y solicitud de mecanismos transitorios claros.
- Necesidad de definir y limitar los beneficios de densificación a zonas con infraestructura adecuada y a proyectos de interés público.

4. En síntesis:

La propuesta de modificación al artículo 2.1.22 de la OGUC (que se relaciona estrechamente con el Artículo Transitorio) ha generado un rechazo ampliamente mayoritario entre los participantes de la consulta, quienes advierten riesgos significativos para la planificación urbana, la autonomía municipal, la calidad de vida y la sostenibilidad de las ciudades. Las observaciones favorables son minoritarias y, en general, condicionan su apoyo a la incorporación de resguardos técnicos y normativos adicionales.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado para el artículo 2.1.22. de la OGUC y Artículo Transitorio:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. 17_Claudio_Riffo_.pdf

Observación 1: 3. ART. 2.1.22 La disminución 2 personas para viviendas de interés público y a 1 persona a viviendas económicas, incentiva una reducción crítica en la superficie de las unidades de vivienda, lo cual ignora la realidad demográfica del Censo 2024 que registra un promedio de 2,8 personas por hogar. Esta medida profundiza el déficit cualitativo de la vivienda al contraponerse a los estándares normativos de habitabilidad y accesibilidad universal. La reducción a un solo habitante para viviendas económicas fomenta la proliferación de "guetos verticales" y procesos de gentrificación. En última instancia, esta política precariza la calidad de vida urbana y desincentiva la formación de familias y disminuye aun mas los niveles de natalidad en Chile, al priorizar la densidad numérica sobre las condiciones espaciales mínimas necesarias para el desarrollo humano digno.

2. 22_Mauricio_Espinoza_.pdf

Observación 1: 3. 1.1.2 - Sobre el concepto de Densidad Bruta, debería homologarse con la tabla de la carga de ocupación del 4.2.4, ya que así queda un solo parámetro para vías de evacuación, densidad, carga de ocupación, ley de aportes, etc. Lo anterior da certeza jurídica de cuántas personas están en el inmueble, para efectos de rescates en catástrofes, bomberos, etc - Se solicita incorporar el concepto de Densidad Bruta para todos los tipos de inmuebles del uso de suelo Residencial. Actualmente se hace un by pass de esta norma urbanística con actividades tales como Apart Hotel, Airbnb, etc

3. 31_Benjamin_Osorio_.pdf

Observación 1: - 2. 2.1.22 El texto propone un beneficio de densidad bruta para predios que estén a menos de 600 m de (entre otros) una estación de teleférico. Opino que es fundamental hacer la diferencia entre los teleféricos turísticos (Ej: teleféricos en funcionamiento del Parque Metropolitano) y los teleféricos de transporte público (Ej: Teleférico Bicentenario), y que el beneficio aplique solamente a este último. En caso contrario, provee el incentivo en lugares equivocados. De todos modos, considerando los múltiples proyectos de teleféricos como articulantes en la red de transporte público, se valora la inclusión de éstos en los incentivos.

4. 32_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: Se rechaza modificación:

Lo propuesto implica un cambio estructural en la forma de cálculo de densidades al reducir el coeficiente de cantidad de habitantes por vivienda a la mitad, de 4 a 2. Se entiende que hay una realidad que ha cambiado con el paso de los años, sin embargo, se considera una medida que altera considerablemente la planificación territorial en todas sus escalas. El cambio tendrá un efecto radical en todos los planes reguladores comunales y metropolitanos vigentes, y la medida tendrá efectos negativos asociados a la duplicación de los habitantes proyectados en los territorios y desarticula los supuestos técnicos y proyecciones sobre los cuales fueron diseñados los mismos instrumentos de planificación territorial, dejándolos sin efecto de manera instantánea. Este cambio genera inconsistencias con los estudios complementarios aprobados, ya sean de factibilidad sanitaria o estudios de capacidad vial, alterando profundamente la estructura urbana prevista, la relación entre densidad y dotación de servicios y los estándares de habitabilidad asociados a la calidad de vida. Se estima que la medida carece de gradualidad y de articulación con políticas sectoriales, por lo que en caso de se mantenga la propuesta, se requiere evaluar un mecanismo de transición progresiva. Dicho cambio si no tiene gradualidad, provocará el desarrollo de proyectos habitacionales densos, con viviendas pequeñas, ya que no está vinculado a cambios de otras normas urbanísticas, como por ejemplo, la constructibilidad. Esto provocará un desmedro a la calidad de vida de todos sus habitantes, que buscan mejores proyectos habitacionales, en vez de aglomeración de unidades en post del beneficio económico de los promotores y desarrolladores inmobiliarios.

5. 39_Macarena_Garrido_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22 La disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 Hab./ha. en la actualidad a 2 Hab./Ha., es preocupante, ya que queda corta si se justifica mediante los datos censales, considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, y su aproximación debiese ser aplicada como una rebaja en el coeficiente de 4 Hab./Ha., a 3 Hab./Ha. Y no a 2 como se plantea. Bajar al doble la densidad implica doble oferta de vivienda, cuyo fin se entiende y justifica, sin embargo, no esta bien estudiado en cuanto a externalidades que pudiesen afectar los entornos de estas construcciones, sobre todo pensando en comunas que trabajan para evitar la oferta de Estudios o dptos. de 1 ambiente, y que terminan acogiendo otros usos no residenciales. (caso estación central: problemas de mantención y administración en los departamentos, incivildades, uso como bodegas y oficinas.) Además, se sugiere reconsiderar para VIP el coef: 1 Hab./ha., principalmente porque, aunque hoy la vivienda se caracterice por ser unipersonal, debe considerarse en caso de gente adulta, mayor, con necesidades especiales, etc., el programa para coger a quien se encargue de los "cuidados" de dichas personas. (Aplica para madres solteras, cuidado de madre o padre, capacidades diferentes, etc.) Además, se debe considerar que en sectores más vulnerables o de menores ingresos, las familias son más numerosas, no así en sectores más acomodados. Para ello es fundamental analizar la composición de los hogares más vulnerables del país, y desde ahí, analizar cuál sería el guarismo que mejor refleje la realidad.

6. 41_Juan_Castañeda_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22. 2.6.5. 2.6.6. 2.6.7. 2.6.9.

Se solicita aclarar y explicitar en el texto definitivo de la modificación si los beneficios normativos (tales como incrementos de constructibilidad, densidad o altura de edificación) aplicables a la figura de Conjunto Armónico serán plenamente compatibles y acumulables en proyectos que contemplen más de un uso de suelo (uso mixto), siempre que el componente residencial cumpla estrictamente con las condiciones aplicadas a las Viviendas Económicas.

Puntos específicos a clarificar: Compatibilidad de Usos: Si el beneficio de "Conjunto Armónico" por condición de uso mixto (Art. 2.6.4. OGUC) mantendrá su vigencia y potencia frente a las nuevas reglas de densidad propuestas para 2026, especialmente cuando se integran locales comerciales o equipamiento con viviendas económicas.

Criterio de Aplicación: Si para efectos del cálculo de beneficios, la condición de "vivienda económica" de una parte del proyecto no limita ni restringe la aplicación de las flexibilizaciones propuestas para el Conjunto Armónico en su totalidad.

Certeza Jurídica: Se propone que la modificación incluya un artículo transitorio o una glosa aclaratoria que impida que las DOM condicionen los beneficios de Conjunto Armónico a la exclusividad del uso residencial, validando la coexistencia con programas de uso mixto que incluyan vivienda económica.

7. 43_Yannira_Bugueño_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22 En la propuesta se considera un aumento implícito de la acción de inversión en arriendo de las propiedades a generar, no considerando que la experiencia indica que el arriendo no controla la cantidad de habitantes de la unidad habitacional cercana a la infraestructura de transporte. Se requiere incorporar la tendencia de las familias a trasladarse fuera de estas zonas y prefieren habitar en viviendas unifamiliares

8. 44_Antonio_Menendez_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22. 2.4.1. No queda clara la definición de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Creo sería necesario agregar la definición o como se determina para evitar discrecionalidad en las DOM.

9. 151_Milena_Grunwald_.pdf

Observación 1: 4. Art. 2.1.22 El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona; no se puede aplicar de manera general.

10. 163_Luis_Bastias_.pdf

Observación 1: 4. Art. 2.1.22 El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona; no se puede aplicar de manera general.

11. 180_María_Urzuu_.pdf

Observación 1: - 1. 2.1.22 La modificación propuesta, a diferencia de lo que indica en su propia minuta explicativa, sí modifica en la práctica la densidad prevista mediante estudios en los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). Se argumenta la necesidad de actualizar el guarismo de conversión de densidad a la realidad demográfica del Censo 2024 (2,8 habitantes por vivienda), sin embargo, propone incrementos que generan una densidad efectiva un 40% y un 180% mayor a la realidad censal, según se utilice el guarismo 2 o 1 como se propone.

Según el Censo 2024 la realidad demográfica indica una cantidad de 2,8 habitantes por vivienda. Si este valor se utilizara para convertir la densidad de un IPT a viviendas de una hectárea, usando, por ejemplo, un valor de 200 habitantes por hectárea; se obtienen 71 viviendas. Si se usara el guarismo de la presente modificación, de 2 habitantes por vivienda; para la misma densidad del IPT tendríamos 100 unidades. Lo anterior es un incremento de 29 viviendas, que representa 40% de aumento respecto del estándar de densidad definido a partir de la información real del Censo.

Las viviendas bajo 90m², que son largamente la mayor parte del mercado inmobiliario, reciben aquí un incremento aun mayor de densidad, situando el guarismo en 1 habitante por vivienda. Si el mismo ejercicio se hiciese para estas, se obtendrían 200 viviendas por hectárea, 129 más que las estarían en equilibrio con lo informado por el Censo.

Analizado desde la perspectiva de la densidad definida por los IPT, nos parece legítima la consideración de que el guarismo 4, presente hoy en la OGUC, no da cuenta de la realidad demográfica. Si se analiza desde esta perspectiva, para una densidad de 200 habitantes por hectárea, al usar el guarismo de conversión actual de 4, la densidad real en una hectárea sería de 140 hab/há.

12. 11_Arturo_Rinaldi_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22 Respecto de los argumentos expuestos como fundamento para modificar el guarismo de 4 a 2 habitantes por vivienda, se sugiere reconsiderar su anclaje a los resultados del Censo 2024, toda vez que los cambios demográficos suelen ser tan dinámicos y sensibles a factores internos y externos, que resulta complejo que la actualización de dicho guarismo se realice únicamente basado en un censo cuya periodicidad es de 10 años.

Observación 2: 2. 2.1.22 Se considera necesario dejar establecido en la redacción del artículo o en un artículo transitorio, que la aplicación de la nueva tasa de conversión de densidad de 4 a 2 personas por vivienda aplicará solo en aquellos IPTs que tengan su acto de inicio de forma posterior a la entrada en vigencia de dicha modificación, no siendo aplicable de forma retroactiva.

Este aspecto se considera fundamental para evitar generar descalibraciones dentro de instrumentos que se encuentren en formulación o modificación, toda vez que las densidades son un insumo clave para los estudios de Capacidad Vial, Movilidad Urbana, Equipamiento y Factibilidad Sanitaria, por lo que la modificación de la tasa de conversión traería como consecuencia la necesidad de rehacer dichos estudios y reformular procesos que ya se encuentren en curso.

13. 13_Noel_Avenidaño_.pdf

Observación 1: 2. 2.1.22 Sobrecarga urbana directa (servicios, colegios, salud, transporte). Densificación sin proporcionalidad de infraestructura. Incentiva unidades pequeñas → menos calidad habitacional. No asegura accesibilidad económica, solo más unidades. En resumen barrios muy aglomerados / gueto

14. 244_María_Correa_.pdf

Observación 1:

2.1.22 Multiplicador de densidad habitacional: Reducir el factor de conversión de 4 a 2 (e incluso a 1 cerca del Metro) cuadruplica de hecho la carga poblacional, esto implicaría unidades vendibles con una impactante disminución de superficie, incentivando guetos verticales, conocidos son los problemas de convivencia y administración de este tipo de unidades. Sin considerar los estudios de capacidad vial y de redes de alcantarillado que sustentan los IPT para sus propuestas de crecimiento, los que tienen como fin resguardar el funcionamiento futuro de los territorios sin afectar bienestar y calidad de vida de la comunidad. Por lo demás, si según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, máximo se debería considerar un factor de 3. Se han presentado proyectos de 17m2 (debemos cuidar el bienestar de la comunidad al corto, mediano y largo plazo, considerar al menos 30m2). PETICION: Se exige el rechazo y eliminación de la modificación propuesta al Artículo 2.1.22. La alteración a las densidades comunales debe ser el resultado de estudios técnicos de capacidad de carga vial y sanitaria a través de la actualización de los Planes Reguladores Comunales, evitando colapso urbano a las municipalidades y sus vecinos.

15. 246_Mariangeles_Robinson_.pdf

Observación 1:

Artículo 2.1.22 Al parecer esta propuesta no la hizo alguien con experiencia en el área porque se habla de los Planos Reguladores Comunales, concepto que es errado. Los planos del Plan Regulador no definen la densidad. La densidad está en las ordenanzas locales de esos planes. Pero eso es un tema de forma, lo de fondo es que se altera en todo el país la densidad de esos planes que se elaboraron sobre la base de estudios serios y de participación ciudadana. Aquí no se presenta ningún estudio que avale este cambio. Si fuera por los datos del censo 2024, la aproximación debiera ser, a lo sumo 3 y no 2, y menos 1. ¿Se consultó este cambio con las municipalidades quienes son los dueños de hacer los planes reguladores? Si les interesa tanto cuidar a los ricos como se visualiza en el proyecto de ley que presentará el gobierno, ¿se consultó con las comunas más ricas este cambio? ¿Querrán ellas aumentar en 4 veces la cantidad de viviendas? Pero lo cierto es que este cambio afecta tanto a las comunas ricas como a las pobres, siendo el efecto mucho mayor en estas últimas ya que con ello se promueve la creación de guetos verticales en todas partes.

Observación 2:

Artículo transitorio Sin decirlo expresamente, y de una manera muy rebuscada, este artículo lo que pretende hacer es tratar de aumentar nuevamente, por decreto, la cantidad de viviendas posibles de construir. Curiosamente en la conversión inversa, ahora sí les parece razonable el número 4. O sea, si el IPT dice 100 viviendas por hectárea, tendría que multiplicarlo por 4. Con eso llego a 400 personas por hectárea y con la conversión que se propone en el artículo 2.1.22 lo divido por 2 o por 1. O sea, podría construir entonces 200 viviendas o 400 viviendas. ¿Cómo puede ser tan burdo pensar que con una norma como esta se pueda construir 200 o 400 viviendas por hectárea si el plan regulador dice expresamente 100 viviendas por hectárea? Realmente esta modificación parece una burla, no solo a los planes reguladores sino al común de la gente.

16. 258_Jorge_Zomosa_.pdf

Observación 1:

2.1.22 No estoy de acuerdo en este punto, ya que se aumenta la densificación, por ejemplo si en una manzana en que viven 100 personas con la modificación propuesta podrían vivir 200, lo que en la práctica va a provocar el desarrollo de conjuntos habitacionales con viviendas más pequeñas y de paso se modifican los planos reguladores existentes en forma unilateral lo que provoca un mayor requerimiento de infraestructura vial y servicios actualmente disponibles con el consiguiente deterioro en la calidad de vida de sus habitantes.

17. 268_María_Valenzuela_.pdf

Observación 1:

Art. 2.1.22 (Mod. N° 3) Se consulta al MINVU: ¿en base a qué estudio técnico o diagnóstico habitacional se determinó que el nuevo coeficiente de conversión de densidad debe ser 2 (en lugar de 4) para todas las zonas residenciales del país? El cambio tiene un impacto directo y automático sobre los Planes Reguladores Comunales vigentes, duplicando la cantidad de viviendas permitidas por hectárea sin que los municipios deban modificar su PRC. Se solicita que MINVU explicité los estudios de capacidad de infraestructura urbana (redes sanitarias, vialidad, equipamiento) que respaldan esta decisión y que justifican su aplicación uniforme a nivel nacional, sin distinción entre comunas consolidadas, periféricas o rurales.

Observación 2:

Art. 2.1.22 inciso 3° nuevo (Mod. N° 3) Se observa que el coeficiente especial de 1 habitante por vivienda —aplicable a proyectos de vivienda económica no superiores a 90 m² emplazados a 600 metros de un eje de transporte público estructurante— permite alcanzar hasta cuatro veces la densidad original del Plan Regulador Comunal. Se consulta: ¿quién certifica y con qué instrumento oficial se acredita que un paradero de buses pertenece a un 'eje estructurante del sistema de transporte público mayor'? La ausencia de un registro o listado oficial de estos ejes genera incertidumbre jurídica para los proyectos y discrecionalidad para las Direcciones de Obras

Municipales. Se solicita que MINVU establezca, mediante acto administrativo publicado, el listado de ejes estructurantes por región o que delegue esa definición en los instrumentos de planificación territorial.

Observación 3:

Artículo Transitorio (Mod. N° 14) El artículo transitorio dispone que los PRC que expresen densidad en viviendas por hectárea deberán multiplicar su factor por 4 para obtener la densidad en hab/há aplicable. Se consulta: ¿esta disposición transitoria tiene carácter permanente o tiene un plazo de vigencia determinado? Asimismo, ¿cuál es el procedimiento que deben seguir los municipios cuyos PRC expresan densidades en viviendas/há para actualizar sus ordenanzas locales conforme al nuevo régimen?

18. 269_Felipe_Errazuriz_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22. DENSIDAD Parece razonable disminuir el factor de conversión de habitantes a vivienda de 4 a 2, lo cual es más cercano al tamaño promedio del hogar. Sin embargo, reducirlo a 1 parece un exagerado y desvirtúa lo regulado a nivel comunal.

La propuesta es modificar el coeficiente a 2, sin agregar una reducción adicional para viviendas bajo 90m² o, alternativamente, reducirlo a 3 (más cercano al hogar promedio) con una reducción adicional a 2 para el caso de viviendas bajo 90m².

19. 276_Rodrigo_Morales_.pdf

Observación 1: 2.1.22 La Ordenanza Local de Los Ángeles fija densidades máximas en habitantes (ej: ZH-1 permite 500 Hab/ha para edificios), Bajo la norma actual, ese límite permitía construir aproximadamente 125 viviendas/ha (500/4). Con la propuesta, se permitiría construir 250 viviendas (500/2) o incluso 500 viviendas (500/1) en el mismo terreno. Esto duplica o cuadruplica el número de unidades funcionales sin que la densidad nominal (los 500 Hab/ha) cambie, sobrecargando la gestión social y los servicios del edificio sin violar el PRC.

Observación 2: Art. 2.1.22 Art. 5.1.11 Densificación desmedida y riesgo de hacinamiento. El cambio del factor de conversión de densidad de 4 a 2 habitantes por vivienda (y a 1 en proyectos de viviendas económicas cercanos al transporte) permite duplicar o cuadruplicar el número de unidades en un mismo predio sin alterar la densidad nominal del Plan Regulador Comunal (PRC). Esto, sumado a la medición de la superficie edificada hasta la cara interior de los muros (Art. 5.1.11), incrementa artificialmente la constructibilidad disponible. La combinación de ambas medidas propicia la creación de edificaciones con una carga de ocupación muy superior a la proyectada originalmente para la infraestructura de servicios y espacios públicos del sector.

20. 307_Guillermo_Villegas_.pdf

Observación 1: La propuesta de aumentar hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad para proyectos que cumplan la condición de uso y, además, correspondan a viviendas económicas de hasta 90 m², debiera revisarse por sus potenciales efectos sobre la intensidad de ocupación, cargas urbanas y compatibilidad con la regulación prevista por los instrumentos de planificación comunal. Del mismo modo, corresponde precisar normativamente el concepto de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” y el órgano llamado a determinarlo.

2.6.7 Para proyectos que cumplan con condición de localización y ampliación:

“Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, consistan en proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo”.

El texto propuesto presenta un grado relevante de indeterminación al considerar como supuesto habilitante la cercanía a “un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, sin precisar qué paraderos se entienden comprendidos ni cuál es el órgano competente para definir dichos ejes. Para su correcta aplicación, la norma debiera identificar expresamente como se verifica tales hitos, por un aparte el Ministerio de Transporte o Departamento de tránsito municipal y en el caso de la vialidad, por el PRC vigente. Lo anterior, a fin de evitar interpretaciones disímiles.

Observación 2: Se repiten observaciones anteriores, respecto de la modificación generalizada de exceder en un 50% la altura máxima del PRC, sin considerar acuerdo locales e impacto sobre comunidad circundante a los proyectos y la necesidad de explicitar “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

Simil observación art. 2.1.22 y 2.6.6, 2.6.7.

Observación 3: Artículo transitorio, nuevo:

“Respecto de aquellos planes reguladores comunales que establezcan la norma urbanística de densidad en viviendas por hectárea, corresponderá multiplicar el respectivo factor por 4 constituyendo el resultado de dicha operación, para todos efectos a que hubiere lugar, la norma urbanística de densidad a aplicar al proyecto previo a las modificaciones del artículo 2.1.22. de este decreto.

Por su parte, y aun cuando el respectivo plan regulador comunal establezca una densidad neta, el respectivo factor se aplicará siempre como densidad bruta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.1.22. de la presente ordenanza.

Se reitera observaciones anteriores, respecto de la facultad privativa de planificación de los Municipios y las externalidades negativas que podría traer la modificación “por decreto”, de las densidades establecidas en los instrumentos de planificación, que han tenido un proceso de participación y acuerdo con la comunidad.”

21. 323_Magdalena_Valdivieso_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22 En un proyecto de uso mixto (residencial, comercio y oficinas), se puede aplicar el coeficiente 1 para la densidad (DFL2)?

Observación 2: 6. 2.6.4. Para los conjuntos armónicos, si el terreno en el que se emplaza el proyecto cumple con la dimensión y el ancho mínimo de la calle, pero no enfrenta vías expresas o troncales, o no se encuentra a 600 metros de recorrido peatonal a transporte público (metro, tranvía, paradero de buses en ejes estructurantes), de igual forma podrá obtener el beneficio vigente del 50% de constructibilidad y 25% de altura?

Observación 3: 8. 2.4.1 Si el Plan Regulador Comunal tiene prohibiciones expresas que no se puede acoger al descuento de los estacionamientos por el artículo 2.4.1. de la OGUC vigente (300 metros recorrido peatonal a una estación de metro), con esta modificación, ¿se podrá descontar por cercanía a paraderos en ejes estructurantes?

22. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22 (coeficiente de conversión) La modificación del coeficiente de conversión desde 4 a 2, y en ciertos casos a 1, altera sustantivamente la relación entre densidad definida en los Instrumentos de Planificación Territorial y el número efectivo de viviendas posibles, desnaturalizando el parámetro de densidad como herramienta de planificación urbana. Si bien la densidad en habitantes por hectárea se mantiene formalmente, en la práctica se incrementa significativamente la intensidad de ocupación del suelo sin una evaluación asociada de la capacidad de soporte urbano, lo que puede generar presiones no previstas sobre infraestructura, equipamiento y espacio público.

Observación 2: Artículo 2.1.22 (coeficiente 1 en viviendas económicas y localización) La introducción de un coeficiente de 1 habitante por vivienda en función de superficie o localización no incorpora mecanismos que permitan verificar la correspondencia efectiva con las dinámicas reales de ocupación de las viviendas. Esto podría generar una subestimación sistemática de la población efectiva, afectando la planificación de servicios urbanos y la evaluación de impactos acumulativos en el territorio.

Observación 3: A continuación, y a modo de ejemplo, se describe el impacto que dicha modificación tendría para la comuna de Providencia:

Toda la comuna queda inscrita en los 600 m a estaciones de Metro, teleférico, tren o paraderos de transporte público, como lo muestra la imagen a continuación.

Figura: Área de influencia de 600 m desde estaciones de metro y paraderos de transporte público en Providencia.

Fuente: DAU Municipalidad de Providencia, 2026.

Esto significa en la práctica que se cuadruplica la cantidad de viviendas permitidas en la comuna. Es decir, para Providencia esta modificación disminuye el tamaño promedio de las viviendas de 80 m² a 20 m². Esto plantea dos posibles efectos para la comuna:

Observación 4: Primero, la reducción del tamaño de las viviendas no implica necesariamente que sean ocupadas por menos personas ya que no existe una restricción normativa al respecto. Es decir, no existe impedimento para que viviendas de menor tamaño sean ocupadas por más personas y con esto, aumentaría la densidad de habitantes por hectárea, cuestión que la Minuta indica que no se alteraría con la presente propuesta (primer punto del título Guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea en pág. 3 de la minuta). Sin embargo, de acuerdo a cálculos propios un 33,7% de la superficie comunal tiene predios con potencial de densificación. Si en esta superficie se aplican los cambios propuestos, se podrían construir aproximadamente 185 mil viviendas adicionales a las actualmente permitidas por el PRCP 2007, las cuales podrían ser de 20 m² en promedio.

Este cambio sobrepasa con creces la capacidad de la infraestructura sanitaria, de movilidad, de espacio público, de equipamiento, etc., que la comuna puede ofrecer. La capacidad actual del PRCP 2007 está respaldada por los estudios técnicos complementarios del PRCP, los que fundamentan y respaldan las decisiones de planificación, tales como el Estudio de Capacidad Vial (ahora de Movilidad Urbana), de Equipamiento Comunal y el de Factibilidad Sanitaria, así como la Evaluación Ambiental Estratégica. Esta situación se replica en todas

aquellas comunas que tienen una buena cobertura de transporte público, en las que el aumento de la densidad de viviendas por dos o por cuatro, el impacto para el desarrollo urbano sería insostenible.

En segundo lugar, la disminución de la superficie promedio de las unidades de 80 m² a 20 m² hace previsible un aumento de la construcción de departamentos unipersonales, tales como viviendas para estudiantes o de corta estadía, lo cual genera una mayor rotación de habitantes, asociada a un menor sentido de pertenencia. Providencia ya presenta una alta tasa de hogares unipersonales, cercana al 40% (superior al promedio nacional), y no nos interesa seguir incrementándola. Nuestro objetivo es que Providencia pueda recibir hogares de distintos tamaños y realidades, que contribuyan a consolidar una comuna con densificación equilibrada. Adicionalmente, la creación de unidades de menor tamaño puede facilitar usos no deseados, prohibidos por el PRCP 2007 o no regulados, como moteles, apart hoteles o arriendos de corta estadía tipo Airbnb. Estos usos conllevan una alta rotación de habitantes y alteran la vida comunitaria, distanciándose de la mixtura social que buscamos. Queremos fomentar que los residentes permanezcan en Providencia por muchos años, fortaleciendo así su sentido de pertenencia con su vivienda, su entorno y la comuna.

23. 331_María_Castillo_.pdf

Observación 1: Sobre reducción del coeficiente de habitantes por vivienda de 4 a 2 para proyectos de viviendas en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados cerca de vías expresas o transporte público.

Para dar contexto a esta observación, es importante mencionar los siguientes antecedentes respecto a la planificación urbana en Providencia:

La densidad habitacional, al igual que las demás normas urbanísticas, es competencia exclusiva de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). De acuerdo con el Artículo 27 de la LGUC, la planificación urbana debe orientar el desarrollo de los centros urbanos en función de políticas de desarrollo social, económico y medioambiental que garanticen la integración e inclusión.

El Plan Regulador Comunal de Providencia (PRCP), vigente desde el año 2007, propone una visión de ciudad para la comuna, la cual se traduce en una serie de normas urbanísticas calculadas de manera concordante entre sí, en relación con la estructura urbana, así como con el carácter de los distintos ejes y barrios de la comuna. Esta calibración de la norma, que implica una concordancia entre coeficientes de ocupación de suelo, constructibilidad, alturas máximas y densidad habitacional principalmente, ha permitido un desarrollo urbano dinámico y al mismo tiempo armónico con su entorno. Las normas propuestas en el PRCP y sus 8 modificaciones posteriores han sido fundamentadas mediante un Estudio de Capacidad Vial, actualizado el año 2022 mediante un Estudio de Capacidad Vial y Movilidad Urbana, así como una Factibilidad Sanitaria, estudios que avalan la posibilidad de la comuna de acoger el crecimiento proyectado por el PRCP, lo cual ha sido validado y respaldado por la comunidad mediante amplios procesos de participación ciudadana. Además las últimas dos modificaciones incorporaron Evaluación Ambiental Estratégica, proceso que acompañó la toma de decisiones para integrar criterios ambientales.

Observación 2: a) A continuación, y a modo de ejemplo, se describe el impacto que dicha modificación tendría para la comuna de Providencia:

Toda la comuna queda inscrita en los 600 m a estaciones de Metro, teleférico, tren o paraderos de transporte público, como lo muestra la imagen a continuación.

Figura: Área de influencia de 600 m desde estaciones de metro y paraderos de transporte público en Providencia.

Fuente: DAU Municipalidad de Providencia, 2026.

Esto significa en la práctica que se cuadruplica la cantidad de viviendas permitidas en la comuna. Es decir, para Providencia esta modificación disminuye el tamaño promedio de las viviendas de 80 m² a 20 m². Esto plantea dos posibles efectos para la comuna:

Observación 3: b) Con respecto a la condición para calcular 1 habitante por vivienda en función de su cercanía a las redes de transporte, se debe hacer una distinción entre aquellas infraestructuras de transporte capaces de transportar una mayor cantidad de personas y que son de un carácter más definitivo como las estaciones de Metro o de tren, respecto de aquellas que tienen una menor capacidad como los paraderos de la red de transporte público, los cuales podrían variar su ubicación así como sus recorridos, generando cambios no previsibles (o inciertos) para la forma urbana. De igual manera, es importante definir qué se entiende por “algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, ya que no hay claridad sobre la definición de eje estructurante y de sistema de transporte público mayor.

24. 332_Jose_Cortinez_.pdf

Observación 1: 1. Con esta disposición que duplica (y hasta cuadruplica) el número de unidades de vivienda en realidad se traduce en una fuerte densificación real porque habilita la obtención de mayor número de unidades vendibles que, mayoritariamente, albergarán más de 2 o 1 persona, según el caso.

2. Esto altera significativamente los cálculos que sostienen los estudios especiales (movilidad, factibilidad sanitaria, equipamientos) y sus resultados. Especialmente, altera las normas asociadas a áreas de riesgo, al modificar la carga de viviendas que es admisible según los riesgos detectados en ese estudio.

3. Cabe tener presente que el cambio demográfico que se ha esgrimido como argumento no justifica la reducción a 2 del coeficiente (el tamaño promedio de hogares por vivienda es 2,8 de acuerdo al último censo), en cambio la preocupante disminución en las tasas de natalidad que registra el país aconsejaría favorecer tamaños de vivienda mayores que ese promedio.

4. Resulta impresentable estimar densidades con coeficiente 1 habitante por vivienda para unidades de 90 m². El mercado hoy ofrece unidades de vivienda de superficie mucho más pequeña, no se requiere un estímulo adicional si se trata de oferta para hogares pequeños o unifamiliares.

4. Se debe eliminar de la propuesta (en este artículo y en los otros en que se menciona) “

Observación 2: un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, lo que no tiene clara definición. Por lo demás, en la mayoría de las áreas urbanas del país no está clasificada la vialidad y, lo que parece pensado para el área metropolitana de Santiago, tiene inciertos efectos en el resto del país. En general, sumar los paraderos de buses transforma la excepción en norma generalizada.

25. 335_Alejandra_Wood_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22 El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona; no se puede aplicar de manera general.

26. 336_Felipe_Aguilera_.pdf

Observación 1: 2.1.22 Se valora la intención de poder someter a análisis el tema de densidades y su relación con la vivienda. No obstante, se plantea que, para cada comuna, estas situaciones pueden resultar variadas según su organización y situación territorial puntual. Para el caso de San Miguel, que es la comuna que más aumentó de población en la Región Metropolitana, según último censo, este cambio de densidad y en un territorio total acotado, puede generar variaciones de significancia, en torno a los siguientes temas de importancia en nuestra comuna: Factibilidades de servicios básicos: las cuales al proyectar posibles nuevas y mayores agrupaciones de viviendas se ven afectadas. Espacios Públicos y áreas verdes: siendo junto a Independencia las de menor m² por habitante en la región, viéndose afectadas en sobre uso y seguridad por posibles y mayores agrupaciones de habitantes. Riesgos naturales y antrópicos: al ser una comuna con situaciones de riesgo por incendios e inundaciones principalmente, pudiendo agravarse por aumento de conexión de servicios y su relación con zonas de mayor data estructural. Planes urbanos: la comuna de San Miguel sostiene parte del Plan de Emergencia Habitacional, Ciudad del Niño, con estudios previos que sustentan aprobación de evaluación ambiental y de proyecciones de densidad habitacional para número de viviendas puntuales y subsidios, viéndose afectada por nuevas normativas, entre otros planes que deberán readecuarse como una próxima actualización de Plan Regulador Comunal, dado su origen primitivo del año 2005. Se requiere el re análisis de esta medida y poder realizarla en zonas propicias para ello, utilizando instrumentos territoriales como base y estudios de viabilidad puntuales.

Observación 2: 2.4.1 – 2.6.5 – 2.6.6 – 2.6.7 – 2.6.9 Se indica la observación en relación a las modificaciones en torno a la medición de 600 metros peatonales, tanto para densidad, estacionamientos y conjunto armónico (dimensión, altura y localización), en el sentido de dar a conocer que esta situación aplicaría a un gran porcentaje del territorio comunal. San Miguel, al ser una comuna peri central, sostiene una gran cantidad de movilidad urbana, con una gran cantidad de paraderos y conexiones de transporte público, al ser un territorio conformado por importantes avenidas, principalmente de corredores Transantiago. Al realizar el ejercicio de radio propuesto, no se observaría un crecimiento y ordenamiento medido, sometiéndose a situaciones que modificarían drásticamente zonas residenciales y de comercio localizado, característica de esta comuna. Se suman nuevos proyectos de movilidad, como lo es el caso de nueva línea 9 de METRO a través de Avenida Santa Rosa, que ya someterá a la comuna a una modificación territorial compleja, y que, sumado a esta nueva normativa, se deberá analizar aún más el comportamiento de nuevos procesos urbanos. Se requiere el re análisis de esta medición propuesta, utilizando instrumentos territoriales como base, que permitan ver estos detalles según cada comuna, como lo podría ser el PRMS. Igualmente lo que dice relación con los conjuntos armónicos, en lo posible utilizar instrumentos territoriales que sustenten lugares para su aplicación, y no de forma generalizada, pudiendo verse afectados zonas altamente residenciales.

27. 339_Gabriel_Reyes_.pdf

Observación 1: El cambio en el cálculo de viviendas desorganiza la planificación local (vigente desde 2025) que tuvo que desarrollar EAE y otras etapas de participación, siendo la densidad un tema de larga discusión y dificultad; además prácticamente inutiliza la aplicación de incentivos normativos, en especial el que el PRC definió para propiciar vivienda de interés social en zonas bien emplazadas. La vivienda en El Quisco es principalmente vivienda económica por lo que necesitamos distinguir la vivienda de interés social para que la “segunda vivienda económica” no desplace o impida el buen emplazamiento de la primera. Esta modificación además, puede generar externalidades negativas para la comunidad circundante y servicios municipales, al instalarse una población

mayor a la prevista en el PRC, el que tiene directa relación con el PLADECO comunal y la programación de inversiones y servicios en el territorio

Observación 2: El texto “... o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” resulta ambiguo; ¿se refiere a cualquier paradero?, ¿cómo se definen los ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor?

28. 343_Aleka_Vial_.pdf

Observación 1: El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona; no se puede aplicar de manera general.

29. 351_Jimena_Thayer_.pdf

Observación 1: 2.1.22 Modificación de multiplicador de densidad habitacional: Reduce el factor de conversión de 4 a 2 (o 1). Para comunas donde la gran mayoría de las edificaciones son viviendas económicas o de interés público y además existe una red generosa de líneas de metro y buses, como en el Gran Santiago, esto equivale de hecho a cuadruplicar la carga poblacional, y la edificación de unidades vendibles con una impactante disminución de superficie, incentivando guetos verticales con los problemas de convivencia y administración que este tipo de unidades conlleva. Esto deja los estudios de capacidad vial y de redes de alcantarillado que sustentan los IPT para sus propuestas de crecimiento sin sustento, y no se cumple con el objetivo de resguardar el funcionamiento futuro de los territorios sin afectar bienestar y calidad de vida de la comunidad. Por lo demás, si según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, máximo se debería considerar un factor de 3. OBSERVACIÓN: _Se exige el rechazo y eliminación de la modificación propuesta al Artículo 2.1.22. La alteración a las densidades comunales debe ser el resultado de estudios técnicos de capacidad de carga vial y sanitaria a través de la actualización de los Planes Reguladores Comunales, evitando el costo del colapso urbano a las municipalidades y sus vecinos. _

Observación 2: La existencia de paraderos de buses no puede ser un parámetro para la rebaja de estacionamientos ya que la frecuencia puede variar y los paraderos modificarse esto, aunque se encuentren en vías estructurantes. Además se debe definir que es un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

30. 366_Pablo_Andrade_.pdf

Observación 1: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a considerar un coeficiente de 1 habitante por vivienda.

Observación 2: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.

Observación 3: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los

citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Observación 5: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido en el Plan Regulador respectivo.

Observación 6: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a exceder hasta en un 50% la altura máxima establecido en el Plan Regulador respectivo.

31. 376_Claudio_Mesa_.pdf

Observación 1: Para efectos de la rebajar la cantidad de estacionamientos requerida en un proyecto, se sugiere considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Esta sugerencia toma como referencia el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros considerados originalmente resultarían insuficientes para dar cobertura adecuada a dicha zona.

La ampliación del alcance de la modificación permitiría una mayor cobertura para zonas de borde urbano o con menor densidad de transporte público.

32. 409_Jose_Vargas_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22 El incremento que implica el nuevo inciso a las densidades se aplicará a todos los territorios del país, indistinto de la capacidad de sus servicios de urbanización (agua potable y alcantarillado; electricidad, gas, etc.) y capacidad vial. Esto no responderá por lo mismo a los procedimientos de cada localidad para determinar sus instrumentos de planificación, ni estos tendrán el tiempo de adaptarse a estas nuevas disposiciones. El estrés a la infraestructura de que dispongan estos lugares amenaza con generar situaciones que devendrán en deterioro a la plusvalía y calidad de vida en general.

33. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: 4. 2.1.22 El disminuir el coeficiente de 4 a 2, y considerar 1 habitante por vivienda, está fomentando las viviendas uni personales, burlando la facultad de los Planes Reguladores de Establecer una densidad habitacional. Si a lo anterior se une que en Chile existe en promedio 2,8 habitantes por vivienda, y que los hogares unipersonales, según estudios de la U. de Chile alcanzan un 21,8%, significa en definitiva que se está excluyendo del mercado inmobiliario al menos al 78,2% de las necesidades de hogar. Siendo un ejemplo palpable que no se construye lo que se necesita y por lo tanto no se vende lo construido.

Lo anterior sin considerar que un hogar sea unipersonal (solo el 21,8% lo es), no significa que no tenga una mayor cantidad de habitantes esporádicos o flotantes (visitas, allegados temporales, etc.). En definitiva, no se entiende este cambio propuesto, salvo perjudicar el mercado inmobiliario, promoviendo algo que muy pocos interesados quieren. Lo relativo a la modificación de establecer preferencias de viviendas unipersonales próximo a medios de locomoción, no es lógico, próximo a medios de locomoción se deben incentivar viviendas que sean capaces de albergar mayor población, los miembros activos en una familia suelen contar con locomoción propias, pero hijos o visitas no, entonces para los que si necesitan medios de transportes no los tendrán cerca y los que no lo necesitan lo tendrán próximo, es absurdo. Estas situaciones, a la cual se debe agregar el vulnerar la facultad de los Planes Reguladores de Establecer una densidad habitacional, es lo que ha provocado que cuando estas condiciones se han tratado de hacer a través de la dictación de modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, esas iniciativas han sido rechazadas, simplemente por poco lógicas y que la inmensa mayoría concluyó que eran malas ideas. Situación que además puede hacer que esta modificación a un Decreto con Fuerza de Ley sea inconstitucional, al ser anteriormente rechazada al tratar de incorporarla a un cuerpo de Ley. Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 2: 5. 2.4.1 Sobre reducir los estacionamientos para los proyectos que se instalen a 600 metros próximos a medios de locomoción, no es una idea nueva, solo que es más de lo mismo. Aparenta como si se quisieran generar artilugios para permitir más unidades de vivienda poco funcionales para las necesidades del mercado, ¿quién quiere comprar hoy en día y ya hace muchos años

una vivienda que no tiene estacionamiento? o ¿un servicio o comercio que no tenga estacionamiento? Nuevamente se fomenta la construcción de lo que no se necesita o para casos muy excepcionales. Por otra parte, pareciera que el que fomenta estas ideas no sabe que el Metro funciona hasta las 23:00 hrs y la locomoción pública disminuye sustancialmente después de esa hora, agravado con el ambiente de inseguridad que se vive. Por lo tanto debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 3: 13. Art. Transitorio Se debe entender como observaciones a este artículo transitorio, aplicables las mismas observaciones realizadas al punto 2.1.22.

Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 4: 15. 2.1.17 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe y que además siguen calificados como zona de riesgo. Entonces se propone hacerlas más específicas para los proyectos emplazados en zonas de catástrofe y no abrirlos a otros proyectos donde la normativa actual da herramientas suficientes, si la redacción se mantiene sin limitar a zonas de catástrofe significará que al permitirse construir en zonas de riesgo cuando no hay catástrofe, nos espera una situación mucho peor a futuro fomentando la construcción en zonas de riesgo que no han sufrido catástrofes. También se solicita que, se deje a criterio de la DOM local el otorgamiento de estos permisos una vez que se cuente con los informes requeridos, donde se tiene que tener la precaución de no permitir aumentar la cantidad de habitantes (la densidad) previa a la catástrofe..

34. 427_Adolfo_Lopez_.pdf

Observación 1: Conforme al presente documento, el cual refiere una propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo, y conforme a lo argumentado en el Art. 2.1.22, se observa una no correspondencia en relación con la definición de 1 habitante por vivienda para aquellas unidades que no superan los 90m²., lo cual lo hace ser insuficiente en relación al propósito de planificar el territorio y la posibilidad de brindar calidad de vida, bienestar en cuanto al estándar de la vivienda, económica en aquellos sectores centralizados, con potencial de conectividad y articulación con la red vial, más aún cuando existen soluciones que hacen referencia a un propósito de integración, multifamiliaridad, incidentes en la articulación de barrios mixtos.

Observación 2: Respecto del artículo 2.4.1, referir lo siguiente:

Tratándose de aspectos centrados en zonas patrimoniales, de conservación histórica, la posibilidad de dotar menos estacionamientos para proyectos, bajo similares condicionantes a las descritas en el Art. 2.1.22, estas propuestas de modificaciones, deben necesariamente argüir como concepto básico, la participación local y regenerativa para aquellos sectores en específico, siendo un asunto previo a resolver antes de elaborar algún tipo de propuesta.

35. 518_María_Noguera_.pdf

Observación 1: Se consulta al MINVU en base a qué estudios técnicos o diagnósticos habitacionales se determinó que el nuevo coeficiente de conversión de densidad sea de 2 (en lugar de 4) para las zonas residenciales del país. Este cambio tiene un impacto directo sobre los Planes Reguladores Comunales vigentes, al permitir duplicar la cantidad de viviendas por hectárea sin requerir modificaciones al PRC. Se solicita explicitar los estudios de capacidad de infraestructura urbana (redes sanitarias, vialidad y equipamiento) que respaldan esta decisión, así como su aplicación uniforme a nivel nacional, sin distinción entre comunas consolidadas, intermedias o rurales.

Observación 2: Se observa que el coeficiente especial de 1 habitante por vivienda —aplicable a proyectos de vivienda económica no superiores a 90 m² emplazados a 600 metros de un eje de transporte público estructurante— permite alcanzar hasta cuatro veces la densidad original del Plan Regulador Comunal. Se consulta: ¿quién certifica y con qué instrumento oficial se acredita que un paradero de buses pertenece a un 'eje estructurante del sistema de transporte público mayor'? La ausencia de un registro o listado oficial de estos ejes genera incertidumbre jurídica en la tramitación de proyectos y posibles criterios dispares en su aplicación por parte de las Direcciones de Obras Municipales. Se solicita que MINVU establezca, mediante acto administrativo publicado, el listado de ejes estructurantes por región o que delegue esa definición en los instrumentos de planificación territorial.

Observación 10: El artículo transitorio dispone que los PRC que expresen densidad en viviendas por hectárea deberán multiplicar su factor por 4 para obtener la densidad en hab/há aplicable. Se consulta: ¿esta disposición transitoria tiene carácter permanente o tiene un plazo de vigencia determinado? Asimismo, ¿cuál es el procedimiento que deben seguir los municipios cuyos PRC expresan densidades en viviendas/há para actualizar sus ordenanzas locales conforme al nuevo régimen?

36. 521_CCHC_.pdf

Observación 3: Artículo 2.1.22. Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2.

El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial.

Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 14: Artículo transitorio, nuevo: “Respecto de aquellos planes reguladores comunales que establezcan la norma urbanística de densidad en viviendas por hectárea, corresponderá multiplicar el respectivo factor por 4 constituyendo el resultado de dicha operación, para todos efectos a que hubiere lugar, la norma urbanística de densidad a aplicar al proyecto previo a las modificaciones del artículo 2.1.22. de este decreto.

Por su parte, y aun cuando el respectivo plan regulador comunal establezca una densidad neta, el respectivo factor se aplicará siempre como densidad bruta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.1.22. de la presente ordenanza.

37. 522_Francisca_Salazar_.pdf

Observación 2: - La duplicación o cuadruplicación de la densidad para vivienda económica emplazada en áreas cercanas a transporte público transfiere, en la práctica, la potestad reguladora hacia la OGUC, por sobre las facultades propias de los Planes Reguladores Comunales (PRC) y de los municipios para regular y controlar las densidades dentro de sus territorios, lo cual contraviene lo indicado en el art.28 LGUC. Esta situación fomenta una respuesta reactiva por parte de los municipios, orientada a modificar sus instrumentos de planificación con el fin de restringir tales incrementos, generando a su vez un desincentivo urbanístico para la aplicación de densidades controladas que respondan de manera adecuada a los requerimientos y necesidades específicas de cada territorio comunal.

El aumento significativo de densidades en áreas próximas a vías estructurantes metropolitanas no garantiza, por sí mismo, la descongestión del sistema de movilidad. Por el contrario, resulta pertinente cuestionar si dichas vías cuentan efectivamente con la capacidad operacional y de soporte necesaria para absorber el incremento de demanda derivada de las densidades propuestas, especialmente en ausencia de mejoras sustantivas en la infraestructura en la oferta de transporte público y equipamientos circundantes.

La sobredensificación satura el equipamiento urbano y sobrecarga la infraestructura de servicios básicos (alcantarillado, red eléctrica y recolección de residuos), generando efectos acumulativos e irreversibles. Asimismo, cuando no se acompaña proporcionalmente de equipamientos y servicios, esta tiende a reproducir patrones observados en otros conjuntos de alta densidad, como los “guetos verticales” en la Región Metropolitana, evidenciando que la densificación sin el respaldo de un Instrumento de Planificación Territorial (IPT) con capacidad regulatoria efectiva deteriora la calidad de vida, profundiza la segregación y genera altos costos sistémicos para el Estado.

Se sugiere homologar la presente disposición con la tabla de carga de ocupación establecida en el Artículo 4.2.4 de la OGUC, de manera de establecer un parámetro único y coherente que articule aspectos tales como vías de evacuación, determinación de densidades, carga de ocupación y aplicación de la Ley de Aportes al Espacio Público. Lo anterior permitiría otorgar mayor certeza jurídica respecto de la cantidad efectiva de personas que pueden habitar o utilizar un inmueble.

Aclarar la determinación de la condición de “eje estructurante”, en aquellos casos en que este no corresponda a una vía metropolitana definida por el PRMS. En particular, se solicita precisar si dicha condición quedará sujeta a las clasificaciones de vías establecidas en el artículo 2.3.2 de la OGUC y propuestas por el PRC, así como definir explícitamente hasta qué categoría vial resultará aplicable, dado que actualmente su interpretación queda abierta y puede generar criterios disímiles en su aplicación.

Se requiere incorporar el concepto de Densidad Bruta para todos los tipos de inmuebles del uso de suelo Residencial. Actualmente existe un vacío de esta norma urbanística con actividades tales como Apart Hotel, Airbnb, y modalidades de residencia turística.

38. 525_Enrique_Matuschka_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22. (Densidad) Cambio en factor de conversión de la densidad en número de habitantes por vivienda de 4 a 2 (y de 4 a 1 bajo ciertas condiciones de localización de transporte, detalladas en la siguiente observación). Se comparte el propósito de adecuar la normativa habitacional para dinamizar la oferta, sin embargo, sugerimos complementar el cambio en el factor de conversión de la densidad (de 4 a 2 habitantes por vivienda) para asegurar que la generación de nuevos proyectos se equilibre armónicamente con la capacidad de carga urbana del territorio, incluyendo la red vial y los equipamientos comunales. Para maximizar los beneficios de esta medida y evitar que presione los bienes públicos de los barrios o eleve las expectativas de valor del suelo de forma generalizada, proponemos mantener el guarismo vigente como regla general y sumar un sistema de densificación diferenciada.

Observación 2: Art. 2.1.22. (Densidad) La propuesta contempla el cambio de factor de conversión de la densidad en número de habitantes por vivienda de 4 a 1 en el caso de proyectos de viviendas económicas que tengan una superficie menor a 90 m² y se emplacen a menos de 600 metros de transporte público (estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, paradero de la red de transporte público emplazada en un eje estructurante del sistema de transporte público mayor). Se valora enormemente el incentivo a la densificación en torno a la infraestructura de transporte (factor de 4 a 1), especialmente diseñado para viabilizar

proyectos de vivienda económica menores a 90 m² ubicados a menos de 600 metros de la red. Para potenciar la eficiencia de esta medida y garantizar que los futuros residentes cuenten con conectividad real, sugerimos diferenciar las infraestructuras de alto impacto de los recorridos y paraderos de buses.

39. 526_Adriana_Larsen_.pdf

Observación 4: 2.1.22 La reducción del coeficiente implica una disminución relevante en la estimación de cargas urbanas. Su aplicación uniforme podría no reflejar la ocupación efectiva de las viviendas en distintos contextos (en mi caso personal, que trabajo con DS 49, por ejemplo). Creo que es necesario evaluar criterios diferenciados o algún mecanismo de ajuste, para llegar a una mejor aproximación de la demanda real de infraestructura.

9. [471_María_García_.pdf]

Observación 1: La propuesta modifica el coeficiente de conversión de habitantes por vivienda de 4 a 2, argumentando adecuación a la realidad demográfica del Censo 2024 (2,8 personas por hogar en promedio). Para proyectos de viviendas económicas menores a 90 m², el coeficiente propuesto es de 1 habitante por vivienda.

Observación 2: Esta es, probablemente, la modificación de mayor impacto sobre la planificación comunal existente. Al reducir a la mitad el coeficiente de conversión, se duplica automáticamente el número de viviendas permitidas por hectárea en toda zona que tenga restricción de densidad máxima fijada en los PRC, sin que dichos instrumentos hayan participado en la decisión.

Este efecto opera de manera generalizada sobre todos los PRC del país que no establezcan una cantidad de viviendas como restricción directa. El argumento demográfico no es suficiente para justificar este salto normativo, por las siguientes razones:

El promedio de 2,8 personas por hogar (Censo 2024) no es equivalente al coeficiente de 2 propuesto; se trataría de un ajuste conservador que subestima incluso el promedio real de ocupación.

Para viviendas económicas, el coeficiente de 1 habitante por vivienda es inconsistente con la realidad habitacional, ya que son precisamente los hogares de menores ingresos los que presentan mayor hacinamiento, con índices promedio superiores a 3 personas por vivienda según datos CASEN 2022.

La decisión de densificar una zona determinada debe ir acompañada de estudios de factibilidad de servicios sanitarios, vialidad y equipamiento, de conformidad con el Art. 2.1.10 de la OGUC. La modificación propuesta omite exigir estos estudios.

Comunas con infraestructura ya saturada —como Estación Central, Santiago Centro o Ñuñoa— verían duplicada su capacidad potencial de construcción residencial sin que exista capacidad de soporte demostrada.

En este sentido, el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la UC ha documentado que en comunas como Estación Central se alcanzan hiperdensidades de hasta 15.000 hab/ha, producto precisamente de la ausencia de mecanismos regulatorios efectivos. La modificación propuesta podría intensificar este fenómeno en nuevas comunas.

Observación 3: La propuesta incorpora como criterio de rebaja de estacionamientos la cercanía a paraderos de buses en ejes estructurantes, además de las estaciones de metro, tren o teleférico. Si bien la modernización del criterio respecto a la infraestructura de movilidad actual es bienvenida, la inclusión de paraderos de buses presenta objeciones técnicas relevantes:

A diferencia del metro o el tren, cuya frecuencia y permanencia están garantizadas institucionalmente, los recorridos y paraderos de buses son gestionados por operadores privados y pueden ser modificados, reducidos o eliminados por decisiones de mercado o de política tarifaria.

La reducción de estacionamientos en zonas donde el transporte público no tiene la densidad ni la frecuencia suficiente para absorber la demanda generará externalidades viales negativas en los barrios aledaños.

Observación 4: La propuesta introduce: (a) simplificación de la condición de frente de calle; (b) reducción del requisito de superficie de 5.000 m² a 2.500 m²; (c) premios adicionales de constructibilidad y altura para viviendas económicas cerca de vías expresas; (d) derogación complementaria con la fusión de terrenos artículo 2.6.8; y (e) derogación del artículo 2.6.19, que actualmente permite a los PRC disminuir los incrementos de Conjunto Armónico en hasta un 50%.

La norma de Conjunto Armónico tiene una historia documentada de uso como instrumento de mercado más que de diseño urbano.

Observación 5: - • El cambio del guarismo de densidad de 4 a 2 (y a 1 para viviendas económicas) tiene un efecto multiplicador sobre el potencial constructivo de todos los PRC del país, sin exigir estudios de factibilidad de infraestructura, lo que pone en riesgo la calidad de vida urbana en comunas sin capacidad de soporte para el crecimiento proyectado.

Mantener el guarismo de densidad en un valor que refleje el promedio real del Censo 2024 (aproximadamente 2,8 o 3 personas por hogar) y no en 2, para evitar la duplicación automática de densidades en todos los PRC.

Condicionar cualquier aumento de densidad o constructibilidad a la presentación de estudios de factibilidad de infraestructura sanitaria, vial y de equipamiento, de acuerdo al artículo 2.1.10 de la OGUC.

10. [480_Valentina_Caiconte_.pdf]

Observación 1: La consideración de 90 m² para poder aplicar el coeficiente de 1, dejaría dentro de rango todos los proyectos de vivienda de interés público, puesto que hoy la política habitacional y sus respectivos decretos (programas) tienen criterios de m² mínimos, en el caso de viviendas para la población más vulnerable corresponde a 55 m². Esto a la larga abre la puerta a que los desarrolladores utilicen este factor para cálculo de densidad, pudiendo hasta cuadruplicar la densidad por ende número de viviendas en un mismo terreno, desmedrando la habitabilidad de los conjuntos habitacionales y sobrecargando la capacidad de equipamientos y servicios presentes en el territorio, de los cuales no se hace cargo esta modificación.

11. [501_Andrea_Gonzalez_.pdf]

Observación 1: El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona; no se puede aplicar de manera general.

12. [504_Pablo_Guzman_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.1.22: Las disposiciones del artículo 2.1.22 permiten otorgar aplicación y coherencia a los IPT. No debe perderse de vista que la normas de un IPT se encuentran concatenadas unas con otras normas y responden a una lógica técnica y jurídica que debe ser manejada con mayor delicadeza y conocimiento en la materia.

Observación 2: La definición del coeficiente de 4 habitantes por vivienda, no es una medida exclusivamente demográfica, se engarza con una serie de disposiciones normativas que por muy antiguas tiene una lógica procedimental que debe ser revisada en toda su dimensión:

(1) El parámetro de carga de ocupación 15 m² por persona para uso residencial asociado al destino vivienda determina un arquetipo de 60 m² que se aproxima a estándares de diseño de los programas habitacionales (55 m²), vale decir hay una lógica implícita que por muy rudimentaria que pueda parecer no se puede perder de vista, puesto que esto tiene incidencia en una serie de cálculos, que el planificador debe presentar para sostener la factibilidad de la norma.

(2) Tampoco se puede perder de vista el crecimiento por extensión y la aplicación del artículo 6.1.8 de la OGUC, que exige al urbanizador de la mayoría de las normas urbanísticas siendo la densidad uno de las más incidentes en la configuración espacial de los loteos. Con una modificación como la propuesta se llevará a niveles de atomización predial homogéneos, lo que entraría en colisión con normas como el 2.1.20 que procura controlar el tamaño predial en determinadas condiciones de pendiente, riesgo y ausencia de infraestructura. Los planes reguladores que han hecho uso de estas disposiciones ya no tendrían sustento puesto que bastaría con una densidad de 60 hab/has para construir viviendas sociales en predios de 100 m² en terrenos con pendientes superiores a 20%, sin acceso a infraestructura y en área de riesgo, sin ahondar en lo discutible que es desarrollar viviendas unifamiliares en terrenos de una superficie inferior a la señalada.

Si bien se reconoce aspectos señalados en el diagnóstico efectuado por la subsecretaría al momento de revisar el coeficiente no se puede perder de vista los efectos que una medida como esta puede generar en los instrumentos de planificación.

Observación 3: (3) El artículo 6.1.8 de la OGUC dispone que los conjuntos de viviendas económicas de hasta 4 pisos de altura pueden eximirse de normas urbanísticas. El carácter laxo que tiene la definición de la vivienda económica deja abierta la puerta a incrementos de la densidad que se suma a la modificación del coeficiente señalado situación que debe ser debidamente ponderada al momento de efectuar las definiciones de normas.

Observación 4: (4) Las disposiciones de la OGUC deben encontrar definiciones claras de carácter paramétrico en la propia preceptiva o en disposiciones de otros cuerpos legales que puedan ser aplicables. En este contexto no queda clara la definición de “paradero de transporte público emplazado en un eje estructurante de sistema de transporte público mayor”.

(5) muestra que la vivienda social registra, en general, un tamaño medio de hogar (TMH) mayor que cualquier valor referencial promedio. Por lo anterior, pensar en una vivienda de TMH de 1 habitante, puede clasificarse como un comportamiento de grupos socioeconómicos altos, y no de enfoque social.

El radio de 600 m está pensado en sistema urbanos de grandes dimensiones, este parámetro no se ajusta a ciudades de dimensiones menores, 1200 m de diámetro podría cubrir la totalidad de un área urbana como Talagante, lo que demuestra falta de sustento técnico en la propuesta y una mirada metropolitana y centralista de la planificación.

Observación 5: ¿Cuál es fundamento técnico que explica la utilización del guarismo 90 m² para diferenciar una tipología de viviendas económicas?

Utiliza definiciones que no se ajustan al ordenamiento jurídico vigente, por ejemplo “un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

Observación 6: El artículo transitorio propuesto no es coherente con la nueva redacción del artículo 2.1.22 que confiere el coeficiente de 1 persona/vivienda sólo a los proyectos de viviendas económicas con una superficie inferior a 90m2 que cumplan los requisitos de distanciamiento señalados.

Se solicita justificar técnica y jurídicamente las razones que motivan cuadruplicar las exigencias de viviendas /r has, sin que medie requisito alguno sobre las dimensiones o características específicas de la vivienda.

13. [508_Ana_Carvalho_.pdf]

Observación 1: Densidad y conversión de habitantes

Antes de desglosar como impacta este Punto de la Modificación de la OGUC a la Zona Urbana de la Comuna, debemos resaltar que esta Zona Urbana formal, al ser la cabecera comunal de una Comuna Rural, es el punto donde se deben y pueden localizar los Servicios y Equipamiento del territorio completo.

Actualmente según su PRC, que se enmarca en lo definido al respecto por el PRMS, considerando una densidad promedio de 85 Hbts. /há.

[...]

Efectos Cálculo de Población con Mod. OGUC, bajando la cantidad de 4 a 2 Habts. /Viv.

(Modificación de la modalidad de cálculo de la densidad)

Al no estar materializada la Zona Urbana en Pirque, podemos quizás como pocas otras Comunas del país, proyectar sobre paños completos en las distintas Zonas del PRC, (pañes aún plantados y/o con parcelaciones de agrado) y calcular, que producto de esta modificación, en vez de 5.358 viviendas, que proyecta el PRC vigente, se pueden construir en ésta área, el doble: 10.717 viviendas.

Observación 2: En caso de proyectarse viviendas económicas, como define esta Modificación (menores o iguales a 90 m2), proponiendo bajar la densidad a 1 Habts. / Vivienda (viviendas económicas), la Zona llegaría a 21.433 viviendas.

Observación 3: Estacionamientos: reducción por cercanía a Transporte

Modificación OGUC indica “reducción de hasta 50% para proyectos a 600 mts. peatonales, a estaciones de metro, tren, ..., o paradero de bus eje estructurante “

No queda claro que se define como “Eje Estructurante “por lo que, de no definirse esta clasificación mejor, podría en esta Comuna interpretarse, que las escasas Vías Troncales existentes, proyectadas en 25 mts., pero actualmente de no más de 15 mts. de perfil, corresponden a Ejes Estructurantes, por lo que sería aplicable la rebaja en estacionamientos de hasta un 50%.

[...]

En caso de viviendas “económicas”, es decir de menos de 90 m2, para 21.433 unidades, que se podrían proyectar en la Zona Urbana, se exigirían sólo 5.348 Estacionamientos.

Observación 4: Conjuntos Armónicos: constructibilidad

La propuesta de Modificación propone rebajar la exigencia de que estos conjuntos de viviendas, que pueden actualmente aumentar hasta un 50% la constructibilidad definida en los PRC, lo puedan hacer hasta un 75%, en caso de proyectarse como “viviendas económicas”. También bajan el requerimiento de que el paño del proyecto enfrente una Vía de 20 mts, con calzada de no menos de 14 mts. a una exigencia de enfrente una Vía de 20 mts., eliminado la exigencia de una calzada de 14 mts.

Observación 5: Conjuntos Armónicos: altura

La propuesta de Modificación permite exceder en un 25% la altura máxima permitida en los PRC, sin embargo, en lo que definen como “viviendas económicas”, en Vías Expresas o a 600mts. de Vías estructurales, permiten exceder la altura hasta un 50%. De lo permitido en los actuales PRC.

Observación 6: Se deroga la facultad de los PRC de rebajar hasta un 50% los premios de constructibilidad y altura de los Conjuntos Armónicos.

Mediante esta disposición los Municipios pierden la facultad de definir parámetros que ordenan la planificación territorial y ésta queda en manos de otras entidades que no siempre conocen la vocación de desarrollo de los lugares. No pueden implementarse los mismos criterios en Comunas tan diferentes.

40. 433_Ana_Vergara_.pdf

Observación 1: No procede. Pasa a llevar la participación ciudadana.

Incluir: La modificación del coeficiente de densidad deberá condicionarse a la incorporación de estándares mínimos de habitabilidad, incluyendo superficie útil por vivienda, espacios para trabajo domiciliario y provisión de equipamiento y áreas verdes.

41. 454_Catalina_Ruiz_.pdf

Observación 1: Esta determinación atenta contra las libertades de planificación con las que cuenta cada municipio, dejando a las comunas expuesta a un aumento la cantidad de viviendas por hectárea, generando un uso más intensivo del territorio en sectores que no fueron planificados y que no cuentan con estudios complementarios sanitario, movilidad, equipamiento EAE

Observación 2: Se observa que el coeficiente especial de 1 habitante por vivienda —aplicable a proyectos de vivienda económica no superiores a 90 m² emplazados a 600 metros de un eje de transporte público estructurante— permite alcanzar hasta cuatro veces la densidad original del Plan Regulador Comunal.

Al indicar “emplazados a 600 metros de un eje de transporte público estructurante” esto implicaría a casi todas a todos los territorios de las comunas urbanas donde existe transporte público podría aplicarse sin importar la calidad de transporte o frecuencia que este tenga, ya que no solo se aplicaría a las estaciones de tren o metro, por lo que se estaría densificando en territorios que no necesariamente cuenta con buena calidad de transporte público generando problemas de movilidad.

Observación 3: La modificación amplía la rebaja de hasta 50% en la dotación de estacionamientos a proyectos ubicados a 600 metros de paraderos de la red de transporte público en ejes estructurantes. Se observa que esta medida, aunque coherente con políticas de movilidad sostenible, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, lo que generará una serie de externalidades negativas como ocupación del BNUP como lugares de estacionamiento, además Al indicar “emplazados a 600 metros de un eje de transporte público estructurante” esto implicaría a casi todas a todos los territorios de las comunas urbanas donde existe transporte público podría aplicarse sin importar la calidad de transporte o frecuencia que este tenga, ya que no solo se aplicaría a las estaciones de tren o metro, por lo que se estaría densificando en territorios que no necesariamente cuenta con buena calidad de transporte público generando problemas de movilidad

Observación 4: El artículo transitorio dispone que los PRC que expresen densidad en viviendas por hectárea deberán multiplicar su factor por 4 para obtener la densidad en hab/há aplicable. Se consulta: ¿esta disposición transitoria tiene carácter permanente o tiene un plazo de vigencia determinado? Asimismo, ¿cuál es el procedimiento que deben seguir los municipios cuyos PRC expresan densidades en viviendas/há para actualizar sus ordenanzas locales conforme al nuevo régimen?

42. 469_Michelle_Caceres_.pdf

Observación 1: - • En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

43. 527_Daniel_Moreno_.pdf

Observación 1: La reducción del coeficiente de conversión de densidad desde 4 a 2 habitantes por vivienda puede entenderse como un ajuste a la disminución del tamaño promedio de los hogares. No obstante, el paso a 1 habitante por vivienda para viviendas económicas de hasta 90 m² ubicadas en ciertos predios constituye una flexibilización excesiva, porque incrementa significativamente el número potencial de unidades sin incorporar resguardos explícitos sobre habitabilidad, superficie útil ni calidad residencial. Además, la propuesta no acredita técnicamente que este cambio se traduzca efectivamente en menores precios. La disminución del tamaño del hogar no debiera confundirse con una validación normativa de unidades más pequeñas o intensivas si ello afecta la calidad de vida.

Observación 2: La reducción de exigencias de estacionamiento en entornos con buena accesibilidad es, en principio, coherente con una lógica de integración entre uso de suelo y transporte. Sin embargo, la redacción propuesta usa un criterio demasiado grueso, basado esencialmente en distancia a infraestructura, sin considerar calidad de servicio, frecuencia, capacidad, saturación de la red ni dotación de equipamientos urbanos del entorno. Asimismo, no toda vía expresa o troncal equivale a buena accesibilidad en transporte público. Sería recomendable condicionar esta rebaja a estándares efectivos de accesibilidad y a una evaluación más integral del entorno urbano.

Observación 3: La propuesta incrementa fuertemente los premios de constructibilidad para proyectos de viviendas económicas, llevándolos hasta 75%, y además busca hacer complementario ese incremento con el aumento por fusión de terrenos. En la práctica, esto puede traducirse en intensidades edificatorias muy superiores a las previstas originalmente por los instrumentos locales. La combinación de menores requisitos de acceso a Conjunto Armónico, mayores bonos de constructibilidad y acumulación con la fusión predial puede producir efectos urbanos muy relevantes, especialmente en áreas con fuerte presión inmobiliaria. Sería

aconsejable revisar estos porcentajes, eliminar la referencia a vías expresas o troncales como criterio equivalente a accesibilidad, y supeditar cualquier incentivo adicional a condiciones verificables de transporte, equipamientos y habitabilidad.

44. 532_Jose_Cortinez_.pdf

Observación 1: 1. Con esta disposición que duplica (y hasta cuadruplica) el número de unidades de vivienda en realidad se traduce en una fuerte densificación real. Habilita la obtención de mayor número de unidades vendibles que, mayoritariamente, albergarán más de 2 o 1 persona, según el caso.

2. Esto altera significativamente los cálculos que sirven de base a los estudios especiales (movilidad, factibilidad sanitaria, equipamientos) y sus resultados. Especialmente, altera las normas asociadas a áreas de riesgo, al modificar la carga de viviendas que es admisible según los riesgos detectados en ese estudio.

3. Cabe tener presente que el cambio demográfico que se ha esgrimido como argumento no justifica la reducción a 2 del coeficiente (el tamaño promedio de hogares por vivienda es 2,8 de acuerdo al último censo), en cambio la preocupante disminución en las tasas de natalidad que registra el país aconsejaría favorecer tamaños de vivienda mayores que ese promedio.

4. Resulta injustificable estimar densidades con coeficiente de 1 habitante por vivienda para unidades de 90 m², considerando que el guarismo original de 4 habitantes por vivienda proviene de considerar una carga de ocupación de 15 m² por habitante y una unidad tipo de 60 m². El mercado hoy ofrece unidades de vivienda de superficie mucho más pequeña, no se requiere un estímulo adicional si se trata de oferta para hogares pequeños o unifamiliares.

4. Se debe eliminar de la propuesta (en este artículo y en los otros en que se menciona) “un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, considerando que dicho concepto no tiene una clara definición en la LGUC y OGUC que permita mayor claridad sobre la aplicación de dicha disposición. Por lo demás, en la mayoría de las áreas urbanas del país no está clasificada la vialidad y, lo que parece pensado para el área metropolitana de Santiago, tiene inciertos efectos en el resto del país. En general, sumar los paraderos de buses transforma la excepción en norma generalizada.

5. Existen herramientas en la LGUC y en la OGUC de aplicación menos generalizada y más adaptadas al entorno urbano, que permiten densificar identificando polígonos específicos o incentivos, evitando disposiciones genéricas como las propuestas para este artículo, con efectos impredecibles sobre el tejido urbano y social.

6. Será necesario dejar establecido en la redacción del artículo o en un artículo transitorio, que la aplicación de la nueva tasa de conversión de densidad aplicará solo en aquellos IPTs que tengan su acto de inicio de forma posterior a la entrada en vigencia de dicha modificación, no siendo aplicable de forma retroactiva.

Observación 2: Más allá de errores en la formulación de los textos propuestos y de observaciones que merecen estas medidas por separado, la acumulación de medidas de incremento excepcional de constructibilidad hace que éstas dejen de ser excepcionales y como conjunto invaliden en gran parte la planificación comunal.

En efecto, la real dimensión del problema se produce en la sumatoria de las medidas propuestas: aumento de la cantidad de unidades posibles de construir, al doble o al cuádruple; aumento de la constructibilidad 50% o 75%; aumento de la altura de 25% y 50%; disminución de tamaño de predios a la mitad para conjuntos armónicos, a 2500 m²; suma de 30% de la constructibilidad por fusión de predios; Duplicar la distancia (a 600 m) en proyectos de vivienda respecto de equipamiento y redes de transporte; agregar a éstas los paraderos de buses de transporte público: Esta acumulación de medidas puede deformar seriamente el ordenamiento urbano de las comunas.

45. 538_Francisca_Celis_.pdf

Observación 1: -SE SOLICITA NO MODIFICAR EL COEFICIENTE DE 4 A 2 (GENERAL), NI DE 4 A 1 EN LOS CASOS EXCEPCIONALES INDICADOS PARA LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS Y NORMAR PARA ACELERAR PROCESOS DE MODIFICACIÓN A LOS PRC COMUNALES, DEBIDO A QUE LOS PRC ACTUALIZADOS YA CUENTAN CON NORMATIVAS MÁS INTENSAS PARA LA INTEGRACIÓN DE VIVIENDA DE INTERÉS PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Los Planes Reguladores Comunales que han sido actualizados de manera posterior a la aprobación de la Ley N°21.450 Sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional, del año 2022, han realizado un trabajo para densificar e incorporar viviendas de interés público, incentivos normativos y gestionar el suelo comunal de manera equilibrada. En este sentido, estos Planes Reguladores ya tienen un aumento considerable en sus densidades, lo que fue sustentado en todos los estudios especiales que, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC, son parte integrante del expediente del PRC.

En este sentido, la propuesta de modificación al art. 2.1.22, en primera instancia duplica la densidad en todo el país, sin incorporar ningún análisis del impacto que esto generará en el territorio. En ese sentido, cabe señalar que, aunque se considere una propuesta de disminución de la exigencia de estacionamientos como lo proponen los cambios en el art. 2.4.1, los vehículos no desaparecen, lo cual se

traduce, al aumentar la densidad, en un incremento que, en el mejor de los casos, duplicará la cantidad de vehículos, lo cual generará una saturación en las vialidades de cada comuna, situación que no se sustenta mediante ningún estudio de capacidad y/o movilidad urbana. Los instrumentos de planificación y las capacidades de los territorios no resisten este aumento, sin medidas adicionales que mitiguen este impacto.

De acuerdo con la Ley 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, en su artículo 3, letra b), señala que la planificación, regulación de la comuna y confección del Plan Regulador Comunal (PRC) es una función privativa de las municipalidades. En ese sentido, la incorporación de medidas como la distribución de densidades en sectores que se encuentren comprendidos en un radio de 600 m asociados a infraestructura de transporte anula la potestad planificadora de las municipalidades e inhabilita la aplicación correcta y adecuada del PRC y todos sus estudios. Adicionalmente cabe señalar que, la norma urbanística indicada en los planos de zonificación y ordenanza del PRC debe ser clara y no arbitraria, y no estar sujeta a hechos transitorios, como el MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, elementos MODIFICABLES que no se encuentran levantados en el mismo instrumento.

En los PRC aprobados mediante el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, conforme a la Ley 19.300 sobre Bases Generales de Medio Ambiente y el Reglamento de la EAE DS N°32/2015, se exige el seguimiento de los objetivos ambientales mediante el cumplimiento de indicadores aprobados por el Ministerio de Medio Ambiente, que a su vez están asociados a la densidad e intensidad de uso proyectado en el Plan. En ese contexto, esta medida anularía el trabajo serio, sistemático y sostenido con los organismos de administración del estado, para generar una planificación urbana equilibrada, sostenible y acorde a las características del territorio y la calidad de vida de todos sus residentes.

Los planes reguladores intercomunales fijan las densidades máximas comunales en todo el territorio. En ese sentido, el aumentar la densidad por medio de una modificación aislada de la OGUC, que no conversa con el resto de las Leyes y Planes, genera un impacto negativo y sobrepasa las cabidas máximas permitidas de dicho instrumento, lo cual se traduce en una saturación del territorio y de la infraestructura vial y de transporte público a nivel global.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere una modificación tendiente a la agilización de la modernización de los planes reguladores, bajo el marco de una regulación intercomunal, que fije límites conforme a las condiciones de cada territorio, y no un cambio drástico y aislado de la OGUC que desestabiliza los procesos de planificación urbana, considerando que los planes reguladores aprobados con posterioridad al año 2022 ya han incrementado medidas para intensificar y el aumento de la densidad para los proyectos de vivienda de integración, asociados al plan de emergencia habitacional.

Observación 2: - En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

Observación 3: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 5: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 6: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

46. 540_Raymundo_Insunza_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22 El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona. No se puede aplicar de manera general.

47. 547_Dominique_Chadwick_.pdf

Observación 1: -SE SOLICITA NO MODIFICAR EL COEFICIENTE DE 4 A 2 (GENERAL), NI DE 4 A 1 EN LOS CASOS EXCEPCIONALES INDICADOS PARA LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS Y NORMAR PARA ACELERAR PROCESOS DE MODIFICACIÓN A LOS PRC COMUNALES, DEBIDO A QUE LOS PRC ACTUALIZADOS YA CUENTAN CON NORMATIVAS MÁS INTENSAS PARA LA INTEGRACIÓN DE VIVIENDA DE INTERÉS PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Los Planes Reguladores Comunes que han sido actualizados de manera posterior a la aprobación de la Ley N°21.450 Sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional, del año 2022, han realizado un trabajo para densificar e incorporar viviendas de interés público, incentivos normativos y gestionar el suelo común de manera equilibrada. En este sentido, estos Planes Reguladores ya tienen un aumento considerable en sus densidades, lo que fue sustentado en todos los estudios especiales que, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC, son parte integrante del expediente del PRC.

En este sentido, la propuesta de modificación al art. 2.1.22, en primera instancia duplica la densidad en todo el país, sin incorporar ningún análisis del impacto que esto generará en el territorio. En ese sentido, cabe señalar que, aunque se considere una propuesta de disminución de la exigencia de estacionamientos como lo proponen los cambios en el art. 2.4.1, los vehículos no desaparecen, lo cual se traduce, al aumentar la densidad, en un incremento que, en el mejor de los casos, duplicará la cantidad de vehículos, lo cual generará una saturación en las vialidades de cada comuna, situación que no se sustenta mediante ningún estudio de capacidad y/o movilidad urbana. Los instrumentos de planificación y las capacidades de los territorios no resisten este aumento, sin medidas adicionales que mitiguen este impacto.

De acuerdo con la Ley 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, en su artículo 3, letra b), señala que la planificación, regulación de la comuna y confección del Plan Regulador Comunal (PRC) es una función privativa de las municipalidades. En ese sentido, la incorporación de medidas como la distribución de densidades en sectores que se encuentren comprendidos en un radio de 600 m asociados a infraestructura de transporte anula la potestad planificadora de las municipalidades e inhabilita la aplicación correcta y adecuada del PRC y todos sus estudios. Adicionalmente cabe señalar que, la norma urbanística indicada en los planos de zonificación y ordenanza del PRC debe ser clara y no arbitraria, y no estar sujeta a hechos transitorios, como el MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, elementos MODIFICABLES que no se encuentran levantados en el mismo instrumento.

En los PRC aprobados mediante el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, conforme a la Ley 19.300 sobre Bases Generales de Medio Ambiente y el Reglamento de la EAE DS N°32/2015, se exige el seguimiento de los objetivos ambientales mediante el cumplimiento de indicadores aprobados por el Ministerio de Medio Ambiente, que a su vez están asociados a la densidad e intensidad de uso proyectado en el Plan. En ese contexto, esta medida anularía el trabajo serio, sistemático y sostenido con los organismos de administración del estado, para generar una planificación urbana equilibrada, sostenible y acorde a las características del territorio y la calidad de vida de todos sus residentes.

Los planes reguladores intercomunales fijan las densidades máximas comunales en todo el territorio. En ese sentido, el aumentar la densidad por medio de una modificación aislada de la OGUC, que no conversa con el resto de las Leyes y Planes, genera un impacto negativo y sobrepasa las cabidas máximas permitidas de dicho instrumento, lo cual se traduce en una saturación del territorio y de la infraestructura vial y de transporte público a nivel global.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere una modificación tendiente a la agilización de la modernización de los planes reguladores, bajo el marco de una regulación intercomunal, que fije límites conforme a las condiciones de cada territorio, y no un cambio drástico y aislado de la OGUC que desestabiliza los procesos de planificación urbana, considerando que los planes reguladores aprobados con posterioridad al año 2022 ya han incrementado medidas para intensificar y el aumento de la densidad para los proyectos de vivienda de integración, asociados al plan de emergencia habitacional.

Observación 2: - En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

Observación 3: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 5: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 6: SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

48. 550_Alejandra_Sepulveda_.pdf

Observación 1: 2.1.22 La reducción del coeficiente de habitantes por vivienda de 4 a 2 para proyectos de viviendas en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados cerca de vías expresas o transporte público, es considerada excesiva y poco adecuada por las siguientes razones:

Inconsistencia con la realidad demográfica: Según datos del Censo 2024, el promedio nacional es de 2,8 personas por hogar. Establecer un coeficiente de 2 —y especialmente de 1— resulta incoherente con la composición familiar actual, subestimando la carga real sobre la infraestructura y servicios urbanos.

Vulneración de la fe pública y la participación ciudadana: La densidad es uno de los componentes más debatidos con la comunidad en la elaboración de los IPT. Modificar la base de su cálculo de forma centralizada altera los resultados de lo ya planificado, lo que podría interpretarse como una vulneración a los acuerdos alcanzados con la ciudadanía y una pérdida de confianza en la gestión pública.

Observación 2: - Debilitamiento de la autonomía municipal: Esta medida traslada facultades propias de la planificación local (PRC) hacia una norma de carácter general, limitando la capacidad de los municipios para ordenar su territorio según sus particularidades - Sesgo hacia la densificación en altura: Un cálculo de 1 o 2 personas por vivienda incentiva exclusivamente proyectos en altura. Esto perjudica a comunas con alta población de adultos mayores o grupos familiares que requieren soluciones de vivienda en extensión o con mayores superficies, como ocurre con el Tabo.

Observación 3: Plantear la premisa de “_se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor_” resulta ambigua y centralista, ya que omite la diversidad y calidad de los sistemas de transporte en distintos territorios. Se identifican los siguientes conflictos:

Falta de distinción entre infraestructura y servicio: El estándar propuesto asume que la mera presencia de una vía expresa o troncal garantiza niveles de servicio adecuados. Sin embargo, en muchas regiones, estas vías cuentan con sistemas de transporte interurbano de baja frecuencia y calidad deficiente, incapaces de absorber el incremento de demanda que supone una mayor densificación en sus bordes.

Riesgo de segregación y dependencia del automóvil: Incentivar mayores densidades en zonas que enfrentan vías expresas o troncales pero con sistema de transporte público precario, fomenta involuntariamente la dependencia del vehículo particular, contraviniendo los principios de movilidad sostenible.

Inexistencia de niveles mínimos de servicio: La norma debería condicionar la construcción de mayor número de unidades habitacionales, no solo a la distancia geométrica a una vía expresa o troncal, sino a la existencia de niveles de frecuencia, capacidad y regularidad verificables que justifiquen el aumento de unidades habitacionales por hectárea.

Desajuste territorial: La definición no distingue entre un sistema de transporte público urbano (con paraderos fijos y frecuencias reguladas) y sistemas interurbanos o rurales donde el paradero es solo un hito físico sin respaldo de un servicio continuo en vías expresas o troncales.

Observación 4: La conectividad de la comuna de El Tabo depende principalmente de la vía troncal correspondiente a la ruta G-986, la cual concentra la oferta de transporte público (por cierto, deficiente). Un incremento en el número de unidades habitacionales en sus bordes generaría una sobrecarga de dicha vía, comprometiendo la movilidad local e intercomunal, que ya presenta altos niveles de saturación, especialmente en verano considerando la condición de balneario que posee la comuna. Se solicita eliminar la frase “

49. 554_Lucia_Valencia_.pdf

Observación 1: -SE SOLICITA NO MODIFICAR EL COEFICIENTE DE 4 A 2 (GENERAL), NI DE 4 A 1 EN LOS CASOS EXCEPCIONALES INDICADOS PARA LAS VIVIENDAS ECONÓMICAS Y NORMATIVAS PARA ACELERAR PROCESOS DE MODIFICACIÓN A LOS PRC COMUNALES, DEBIDO A QUE LOS PRC ACTUALIZADOS YA CUENTAN CON NORMATIVAS MÁS INTENSAS PARA LA INTEGRACIÓN DE VIVIENDA DE INTERÉS PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

Los Planes Reguladores Comunales que han sido actualizados de manera posterior a la aprobación de la Ley N°21.450 Sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional, del año 2022, han realizado un trabajo para densificar e incorporar viviendas de interés público, incentivos normativos y gestionar el suelo comunal de manera equilibrada. En este sentido, estos Planes Reguladores ya tienen un aumento considerable en sus densidades, lo que fue sustentado en todos los estudios especiales que, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC, son parte integrante del expediente del PRC.

En este sentido, la propuesta de modificación al art. 2.1.22, en primera instancia duplica la densidad en todo el país, sin incorporar ningún análisis del impacto que esto generará en el territorio. En ese sentido, cabe señalar que, aunque se considere una propuesta de disminución de la exigencia de estacionamientos como lo proponen los cambios en el art. 2.4.1, los vehículos no desaparecen, lo cual se traduce, al aumentar la densidad, en un incremento que, en el mejor de los casos, duplicará la cantidad de vehículos, lo cual generará una saturación en las vialidades de cada comuna, situación que no se sustenta mediante ningún estudio de capacidad y/o movilidad urbana. Los instrumentos de planificación y las capacidades de los territorios no resisten este aumento, sin medidas adicionales que mitiguen este impacto.

Observación 2: - En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

Tener presente que, este tipo de modificaciones sin estudios asociados atenta contra un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

50. 561_Camila_Manfredi_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22 Esta es, por amplio margen, la medida más radical y polémica del conjunto, ya que traslada la facultad de definir densidades desde los municipios, con su Plan Regulador Comunal, hacia la OGUC. Esto genera un fuerte incentivo para que las municipalidades reduzcan aceleradamente sus densidades permitidas.

Observación 2: Art. 2.1.22 El precio final de una vivienda, está basado principalmente en el costo del suelo, aumentar la constructibilidad en forma generalizada, no abarata inmediatamente las viviendas, ya que lo primero que aumentará será el valor del suelo. Quienes se verán beneficiados, no serán los compradores finales de la vivienda, sino que solamente los dueños de los terrenos.

51. 567_Guillermo_Condearán_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22. La disminución del coeficiente de 4 a 2 personas por vivienda no responde a ningún criterio demográfico, sólo permitirá que con las actuales densidades se pueda duplicar el número de viviendas, destruyendo las bases técnicas en que se basan los estudios de densidad respecto de factibilidad de provisión de agua potable y conducción de las aguas servidas.

El tercer inciso es la reactivación de los conventillos verticales de Estación Central, pero hoy se estaría extendiendo dentro de la red de transporte público. La pésima experiencia de los edificios construidos debe considerarse eliminar este inciso. Si son viviendas de interés social cuadruplicarían el número de estacionamientos, duplicando los costos de edificación.

¿Qué se entiende por “sistema de transporte público mayor”, donde está definido?; en la OGUC se menciona en los artículos 2.1.13 bis y 6.6.2 y no se definen en ellos.

Observación 2: En el tercer inciso el aumento de 5% al 25% sólo se justifica en proyectos por el aumento de viviendas por la nueva aplicación de los artículos 2.1.22 y 2.4.1.

Observación 3: Artículo transitorio, nuevo: Este artículo es consecuente con los artículos 2.1.22, permitiendo aumentar la carga de ocupación, constructibilidad y ocupación de suelo. Esta norma permitirá automáticamente el aumento de densidad en un 100%, y por ello favorecerá la especulación inmobiliaria, tendiendo a aumentar en una similar proporción el valor del suelo.

52. 570_Cristina_Venegas_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22. inciso 3 El inciso agregado no considera como la medida afectaría a una construcción masiva, que favorecería la generación de ghettos verticales donde las viviendas no se adecuan a la habitabilidad mínima para personas y familias. Viviendas económicas pensadas para 1 persona, facilitan el hacinamiento y la saturación de los espacios y servicios públicos.

53. 578_Lyzette_Gyorgy_.pdf

Observación 1: 2.1.22 Disminuir el coeficiente que permite obtener la cantidad de viviendas por hectárea de 4 a 2 habitantes por vivienda y/ o considera 1 habitante por vivienda en caso de vivienda económicas de hasta 90 m2 de superficie y que encuentre a máx. 600mts de un paradero, en el caso de La Serena, implica: 1. No reconocer la realidad demográfica del país, según CENSO 2024, toda vez que la justificación de este cambio hace mención a personas por hogares, no a habitantes por vivienda, sin evidenciar el allegamiento que asciende a 4.5 % del total de hogares del país. Independiente de ello, la estadística de personas por hogares es de 2.8, que matemáticamente es equivalente de 3 y no a 2, o que distorsiona la demografía actual, densificado masivamente el territorio. 2. Coarta la facultad de planificar de los municipios, entregada por la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, presionando modificaciones a sus IPT para evitar el impacto de duplicar y/ o cuadruplicar, dependiendo de la superficie de la vivienda, la densidad proyectada en forma automática con solo la promulgación de esta modificación a la OGUC, contraviniendo criterios y objetivos de planificación y EAE que respaldan dicha facultad planificadora.

Observación 2: Por ejemplo, no resulta suficiente señalar que 2.8 personas por familia según CENSO 2024, se asimila a 2 personas por vivienda y/o que será 1 por vivienda para viviendas de 90m2 sin estudio que lo respalde.

Observación 3: El aumento del 5% al 25% del área de un permiso, es un cambio grave (aumenta 5 veces) toda vez que permite que un proyecto aprobado bajo normas anteriores pueda aumentar su superficie edificada en hasta un 25% eludiendo cualquier exigencia normativa posterior, generando una ventana de elusión normativa especialmente relevante cuando los permisos tienen larga vigencia, como ocurriría si además se amplía su caducidad de 3 a 6 años, lo que se traduce en que un permiso obtenido podría mantenerse vigente 6 años y durante ese período, si se aprueban normas más permisivas (como el cambio del divisor de densidad), el propietario podría acogerse selectivamente a ellas y además Aumentar la superficie de su proyecto hasta en un 25% adicional bajo las normas generales y sin aplicar PRC. Todo ello sin ningún estudio técnico nuevo, sin participación ciudadana y sin EAE.

54. 586_Max_Carey_.pdf

Observación 1: El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona. No se puede aplicar de manera general.

55. 590_Lorena_Meneses_.pdf

Observación 1: Guarismo densidad (de 4 a 2 y 1 hab/vivienda)

La reducción del coeficiente de conversión altera materialmente los efectos de los planes reguladores comunales sin modificar formalmente dichos instrumentos, vulnerando la autonomía municipal (art. 118 CPR). Se configura una intervención reglamentaria en competencias locales, contraria al principio de distribución de competencias reconocido por la CGR.

Vulneración de autonomía municipal (art. 118 CPR y LGUC): altera efectos de los PRC sin modificar el instrumento.

Sobrecarga de infraestructura urbana (servicios, vialidad, equipamiento).

Desajuste técnico-demográfico: promedio de hogar (2,8) no justifica bajar a 2 ni menos a 1.

Externalidades negativas en calidad de vida urbana (hacinamiento, presión en servicios).

56. 593_Pablo_Sovino_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22 El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad)

57. 599_Francisca_Espejo_.pdf

Observación 1: 2.1.22 La propuesta de modificar el coeficiente de cálculo de densidad, reduciéndolo de 4 a 2 habitantes por vivienda —e incluso a 1 en ciertos casos—, carece de resguardos adecuados respecto de sus impactos territoriales y sobre la planificación vigente. Si bien el Censo 2024 indica un tamaño promedio de hogar de 2,8 personas y un aumento de los hogares unipersonales, la aplicación directa de estos valores como criterio normativo puede traducirse en la duplicación o incluso cuadruplicación del número de viviendas posibles en un mismo predio. Esta situación resulta especialmente crítica considerando que las densidades son actualmente definidas por los instrumentos de planificación territorial, los cuales responden a realidades locales y temporales específicas. La modificación propuesta, junto con la imposibilidad práctica de una actualización simultánea de dichos instrumentos, afecta directamente las atribuciones comunales, permitiendo un aumento significativo de la carga urbana sin mediar decisiones de planificación local. Esto se agrava en comunas con menores capacidades técnicas y recursos, donde los procesos de actualización son más lentos, generando incentivos para la localización de proyectos en territorios más vulnerables. Asimismo, la propuesta no contempla disposiciones transitorias que permitan una adecuada adaptación de los municipios, lo que podría generar un periodo prolongado de desajuste normativo. A esto se suma que la modificación se limita al cálculo de densidad, sin incorporar otros parámetros urbanos como altura o constructibilidad, lo que puede traducirse en una reducción de la superficie de las viviendas y, en consecuencia, en un deterioro de las condiciones de habitabilidad. La disminución del tamaño de las unidades no necesariamente implica una menor ocupación efectiva, lo que puede intensificar problemas de calidad de vida. Adicionalmente, si bien existen sectores con densidades bajas (40–80 hab/ha), donde el impacto podría ser acotado, en áreas que ya superan los 2.000 hab/ha esta medida implicaría una sobrecarga significativa sobre el suelo y la infraestructura existente —vial, sanitaria, transporte y equipamientos como salud, educación y áreas verdes—, afectando el funcionamiento urbano y la equidad territorial. En síntesis, la propuesta prioriza una lógica de intensificación asociada al mercado por sobre una planificación urbana integral, debilitando el rol de los gobiernos locales. En este contexto, corresponde al Ministerio de Urbanismo y Construcciones resguardar que las adecuaciones normativas, aun cuando respondan a tendencias demográficas, no comprometan la habitabilidad ni la adecuada planificación de las ciudades. Sugerencias: • Establecer disposiciones transitorias que regulen la implementación del nuevo coeficiente, permitiendo a las municipalidades adecuar sus instrumentos de planificación territorial. • Evaluar la aplicación de un coeficiente acorde al tamaño promedio de hogar (por ejemplo, 2,5 o 2,8 hab/viv), considerando que se trata de un factor de cálculo y no necesariamente de un valor entero.

16. [603_Carolina_Luna_.pdf]

Observación 1: • En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada. Se debe tener en consideración que, en muchos casos los vehículos son parte de la fuente de ingreso de muchas familias: conductores de taxis, aplicaciones de transporte, transportistas escolares, repartidores y trabajadores independientes, para quienes el automóvil constituye una fuente directa de ingreso y subsistencia. Adicionalmente, los proyectos de equipamiento mayor tales como centros comerciales y mall, que se emplacen en vialidades estructurantes con transporte público, atraen viajes de otras comunas también, y al contar con la mitad de capacidad de estacionamientos, generará un impacto negativo en los barrios donde se emplazan. En este escenario, la reducción sustantiva de la capacidad de estacionamientos producirá un desplazamiento del problema hacia el espacio público, incrementando la presión sobre los barrios colindantes, saturando la vialidad local y afectando negativamente la calidad de vida, la seguridad vial y el funcionamiento urbano del entorno inmediato.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m). Tener presente que, este tipo de modificaciones sin estudios asociados atenta contra un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

Observación 2: Artículo 2.6.6 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 3: Artículo 2.6.7 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: Artículo 2.6.9. SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

17. [609_Gabriela_Pappini_.pdf]

Observación 1: 2.1.22 (Mod. N° 3) Alteración automática de la densidad habitacional mediante la reducción del coeficiente de conversión (de 4 a 2 o 1). El coeficiente de conversión 1 habitante por vivienda, aplicable para vivienda económica hasta 90m², permite alcanzar hasta 4 veces la densidad original del Plan Regulador Comunal, generando un gran impacto en la infraestructura comunal, dejando los estudios de capacidad vial y redes de alcantarillado que sustentan los IPT obsoletos y generando un crecimiento no planificado ni armónico. Impactando en la calidad de vida de la comunidad en relación con el colapso de los servicios y equipamientos existentes en la comuna. El último CENSO 2024, arroja que el tamaño promedio de los hogares es de 3 personas. Se solicita el estudio técnico que determinó el nuevo coeficiente de conversión de densidad de 2 o de 1 según sea el caso. Se solicita que el MINVU, establezca mediante el acto administrativo correspondiente, el listado de ejes estructurantes por región o que delegue esa definición en los instrumentos de planificación territorial correspondiente.

18. [614_Isidora_Soto_.pdf]

Observación 1: 2.1.22 La propuesta de modificar el coeficiente de cálculo de densidad, reduciéndolo de 4 a 2 habitantes por vivienda —e incluso a 1 en ciertos casos—, carece de resguardos adecuados respecto de sus impactos territoriales y sobre la planificación vigente. Si bien el Censo 2024 indica un tamaño promedio de hogar de 2,8 personas y un aumento de los hogares unipersonales, la aplicación directa de estos valores como criterio normativo puede traducirse en la duplicación o incluso cuadruplicación del número de viviendas posibles en un mismo predio. Esta situación resulta especialmente crítica considerando que las densidades son actualmente definidas por los instrumentos de planificación territorial, los cuales responden a realidades locales y temporales específicas. La modificación propuesta, junto con la imposibilidad práctica de una actualización simultánea de dichos instrumentos, afecta directamente las atribuciones comunales, permitiendo un aumento significativo de la carga urbana sin mediar decisiones de planificación local. Esto se agrava en comunas con menores capacidades técnicas y recursos, donde los procesos de actualización son más lentos, generando incentivos para la localización de proyectos en territorios más vulnerables. Asimismo, la propuesta no contempla disposiciones transitorias que permitan una adecuada adaptación de los municipios, lo que podría generar un periodo prolongado de desajuste normativo. A esto se suma que la modificación se limita al cálculo de densidad, sin incorporar otros parámetros urbanos como altura o constructibilidad, lo que puede traducirse en una reducción de la superficie de las viviendas y, en consecuencia, en un deterioro de las condiciones de habitabilidad. La disminución del tamaño de las unidades no lesariaríamente implica una menor ocupación efectiva, lo que puede intensificar problemas de calidad de vida. Adicionalmente, si bien existen sectores con densidades bajas (40–80 hab/ha), donde el impacto podría ser acotado, en áreas que ya superan los 2.000 hab/ha esta medida implicaría una sobrecarga significativa sobre el suelo y la infraestructura existente —vial, sanitaria, transporte y equipamientos como salud, educación y áreas verdes—, afectando el funcionamiento urbano y la equidad territorial. En síntesis, la propuesta prioriza una lógica de intensificación asociada al mercado por sobre una planificación urbana integral, debilitando el rol de los gobiernos locales. En este contexto, corresponde al Ministerio de Urbanismo y Construcciones resguardar que las adecuaciones normativas, aun cuando respondan a tendencias demográficas, no comprometan la habitabilidad ni la adecuada planificación de las ciudades. Sugerencias: • Establecer disposiciones transitorias que regulen la implementación del nuevo coeficiente, permitiendo a las municipalidades adecuar sus instrumentos de planificación territorial. • Evaluar la aplicación de un coeficiente acorde al tamaño promedio de hogar (por ejemplo, 2,5 o 2,8 hab/viv), considerando que se trata de un factor de cálculo y no necesariamente de un valor entero.

19. [615_Ariel_Loncomil_.pdf]

Observación 1: 2.1.22 Coeficiente de densidad cambia de 4 a 2 hab/viv y a 1 para viviendas ≤90m² cerca de transporte. Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial.

Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE. Actualmente en dicho sector se permite una densidad baja, pensado para un desarrollo de casas, ahora con la misma densidad se podrán construir edificios en altura, cuando antes las normas del PRC limitaban ese desarrollo (ver Imagen N° 1 y 2). Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollos

Observación 2: Por lo anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficits estructurales de la movilidad. Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna. Por otra parte, la facultad de generar incentivos por medio de los Planes Reguladores Comunales (Artículo 184 LGUC) se ve condicionada y limitada por el aumento total de los coeficientes.

Observación 3: a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.

c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos.

e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar

Observación 4: La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

Observación 1: 4. Art. 2.1.22 El cambio del coeficiente 4 a 2 o 1 permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas, sin considerar la capacidad de la estructura existente en términos de agua, alcantarillado y vialidad. Un cambio de esta magnitud debe considerar las condiciones particulares de cada zona. No se puede aplicar de manera general.

59. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22 Coeficiente de densidad cambia de 4 a 2 hab/viv y a 1 para viviendas $\leq 90m^2$ cerca de transporte. Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial. Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE. Actualmente en dicho sector se permite una densidad baja, pensado para un desarrollo de casas, ahora con la misma densidad se podrán construir edificios en altura, cuando antes las normas del PRC limitaban ese desarrollo (ver Imagen N° 1 y 2). Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollos

Observación 2: densos en torno a vías como Concha y Toro, Camilo, Henríquez, Eyzaguirre; sin generar mitigaciones adecuadas al entorno. En ese sentido, la medida propuesta no viene acompañada de una política pública adecuada para mejorar la movilidad y el transporte público. En la actualidad, la comuna cuenta con graves problemáticas de movilidad de ejecución de ejes viales estructurantes ya que solo el 50% de la vialidad estructurante está completamente materializada en el perfil proyectado, un 27% de la vialidad se encuentra parcialmente consolidada y un 23% de la vialidad falta por materializar en el territorio comunal. De la vialidad faltante por materializar, se puede agrupar por ubicación de la siguiente manera: el 61% en el sector de piedemonte, el 29% en la zona industrial y el 10% en el resto del territorio comunal (ver Imagen N°2). Estas discontinuidades y carencias de la red impactan la circulación, seguridad vial y eficiencia del transporte público y privado. Por lo anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficits estructurales de la movilidad. Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna. Por otra parte, la facultad de generar incentivos por medio de los Planes Reguladores Comunales (Artículo 184 LGUC) se ve condicionada y limitada por el aumento total de los coeficientes.

4. 2.4.1 Amplía rebaja de estacionamientos a paraderos de transporte público en ejes estructurantes. La propuesta de modificación considera el mismo criterio de distancia para el acceso a un paradero que a una estación de metro, sin considerar que son dos medios de transporte con distintas frecuencias, tiempos de viaje y capacidad. Además, según encuesta Cadem, en Puente Alto el 71% de los hogares posee vehículo. Reducir los estacionamientos de los proyectos habitacionales porque se encuentran a menos de 600 metros de un paradero no se condice con la necesidad y realidad de la comuna. De esta manera, reducir los estacionamientos por proyecto, generará más autos estacionados en las calles, lo que generaría condiciones de inseguridad. La reducción de estacionamientos difiere de lo establecido en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (Artículo 8) que aumenta los estacionamientos requeridos para los proyectos de vivienda de interés público, que responde a requerimientos y necesidades de los habitantes de la comuna. Se requiere revisar y evaluar la compatibilidad de ambos cuerpos legales, según corresponda. Para el caso de Puente Alto, existen condiciones críticas de espacios públicos reducidos, donde se generan condiciones de inseguridad e invisibilidades, como por ejemplo: entorno Estación Hospital Sotero del Río. Cuya condición podría ser agudizada con desarrollo de proyectos con mayor densidad sin resguardos ni mejora espacios públicos adecuados a una mayor carga de habitantes. La propuesta no considera incentivos para el

Observación 3: La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

Observación 4: desarrollo armónico de la comuna sobre la base de estudios técnicos, participación ciudadana y coordinación interinstitucional.

a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.

c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos.

e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar

60. 621_Adrina_Godoy_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22

Densificación excesiva: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

61. 622_Catalina_Medina_.pdf

Observación 1: La Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda reafirma su compromiso con la búsqueda de soluciones habitacionales que permitan enfrentar el déficit actual. No obstante, ante una propuesta que implica duplicar o cuadruplicar la densidad efectiva mediante la ampliación de bonos y la flexibilización de conjuntos armónicos, se considera imperativo que estas modificaciones no ignoren las capacidades de infraestructura locales.

Cualquier incremento de densidad debe estar estrictamente supeditado a la factibilidad técnica y debe respetar la planificación territorial plasmada en el Plan Regulador Comunal vigente. La imposición de incentivos que excedan los límites consensuados con la ciudadanía pone en riesgo no solo la sostenibilidad urbana, sino también la confianza en las instituciones y la calidad de vida barrial. En consecuencia, se solicita que estas normativas contemplen mecanismos de flexibilidad que permitan a los gobiernos locales ajustar su implementación a las condiciones reales de su entorno y a las proyecciones bajo las cuales fue proyectada la planificación comunal vigente.

Observación 2: El Plan Regulador Comunal de Pedro Aguirre Cerda es el resultado de un riguroso itinerario técnico que contempló la Etapa 4 (Imagen Objetivo), Etapa 5 (Elaboración del Anteproyecto) y Etapa 6 (Aprobación Institucional); etapas marcadas por una robusta participación ciudadana que aseguró la legitimidad técnica y social de cada fase del desarrollo normativo. En este instrumento, la comunidad y el municipio definieron densidades habitacionales máximas (hab/ha) equilibradas con la capacidad de carga de sus barrios.

La modificación propuesta al Art. 2.1.22 impone nuevas densidades a partir de las ya existentes en el Plan Regulador Comunal, incrementando arbitrariamente el potencial constructivo. Esta distorsión normativa se acentúa al aplicar coeficientes de ocupación

irreales para la vivienda de interés social; mientras la norma proyecta un estándar de un habitante por unidad, la realidad habitacional en sectores vulnerables arroja índices de hacinamiento que superan las tres personas por vivienda según la CASEN 2022. Es crítico señalar que, dada la morfología y tamaño de la comuna, prácticamente la totalidad del territorio de Pedro Aguirre Cerda queda inscrito en el radio de 600 metros respecto a estaciones de Metro, tren o paraderos de transporte público. Esto significa que la densificación intensiva dejaría de ser una condición particular de ciertos ejes para transformarse en una norma que afecta a casi toda la extensión comunal.

Esta medida desnaturaliza la planificación original del municipio; aunque el Plan Regulador Comunal siga formalmente vigente, su efectividad se ve anulada al exceder drásticamente la visión de ciudad consensuada. Al alterar las reglas en la práctica totalidad del suelo urbano, se convierte la planificación local en un marco meramente referencial supeditado a criterios de densificación externos que no consideran la escala barrial que los vecinos contribuyeron a definir.

Observación 3: Es fundamental señalar que, de conformidad con el Art. 2.1.10 de la OGUC, cualquier decisión de densificar una zona determinada debe ir acompañada obligatoriamente de estudios de factibilidad de servicios sanitarios, vialidad y equipamiento; sin embargo, la modificación propuesta omite exigir estas evaluaciones. En consecuencia, el incremento de la densidad poblacional en el entorno de las estaciones de Metro no cuenta con los respaldos técnicos de capacidad vial, sanitarios y de equipamiento necesarios. En el caso específico de Pedro Aguirre Cerda, la existencia de una red sanitaria unitaria representa una preocupación crítica; el aumento drástico de unidades de vivienda derivado del Art. 2.1.22 implica un volumen de residuos que el sistema actual no tiene capacidad de recibir ni procesar según la población proyectada.

Si bien es imperativo abordar el déficit de vivienda, esta acción debe ser sostenible. La generación de unidades habitacionales sin una planificación adecuada del entorno sobrecarga la infraestructura existente (colegios, consultorios, etc.), al carecer de estudios de factibilidad sanitaria, de equipamiento o de áreas verdes. Esta desatención a la capacidad de carga del territorio podría conducir a un deterioro de la estructura urbana en barrios precariamente consolidados que no podrán soportar demandas sociales y técnicas no analizadas.

Finalmente, el bienestar de las personas requiere una mirada multidimensional. Una densificación que no asegure condiciones mínimas de habitabilidad y control urbano favorece la aparición de incividades y agrava los problemas de seguridad en el entorno. Al saturar el espacio público y debilitar la cohesión barrial, estas propuestas de carácter generalista resultan contraproducentes, afectando directamente la calidad de vida y la percepción de seguridad de los habitantes de la comuna.

62. 625_Manuel_Pedrerros_.pdf

Observación 1: El nuevo inciso tercero que se propone contempla una regla de aplicación general que conlleva un incentivo a la construcción, pero que no supone una focalización clara, por ejemplo en el desarrollo de viviendas de interés público., lo que resulta cuestionable atendidos los principios de integración social y urbana que persigue la planificación urbana conforme a la LGUC. Adicionalmente propone parámetros poco claros o de aplicación no diferenciada respecto a distintos tipos de ciudad. En ese sentido, permitir este incentivo normativo sobre la base de parámetros tales como paraderos de transporte público en eje estructurante del sistema de transporte público mayor, resulta objetable en primer lugar porque es parámetro impreciso en el ámbito técnico y jurídico, ya que incorpora alcances ajenos a los vocablos y definiciones de la LGUC y OGUC. Adicionalmente, se estima un parámetro poco pertinente desde la lógica de diversidad de ciudades y sistemas urbanos del país.

63. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22. Debido a que, según los datos arrojados por el Censo 2024, el promedio de personas por vivienda es de 2,8 aproximadamente, no existe motivo para situar la equivalencia o conversión de la densidad en número de viviendas con el coeficiente 2. Se propone establecer este coeficiente redondeando al entero superior la cifra promedio arrojada por el Censo. De esta forma, estableciendo el coeficiente de conversión de habitantes por hectárea a viviendas en el coeficiente 3. En la misma línea, se propone establecer el coeficiente diferenciado para viviendas económicas con el coeficiente 2, siempre que estén acogidos a proyectos de integración social.

Observación 2: Artículo 2.4.1. Se propone reemplazar la oración “o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” por la de “o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor”, con el fin de asegurar que las viviendas se encuentren cercanas a ejes de desplazamiento de transporte público masivos que permitan absorber adecuadamente las necesidades de transporte privado.

Observación 3: “Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

64. 643_Francisca_Cancino_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22 Incremento excesivo de la densidad urbana por mecanismos que no abordan las especificidades de cada territorio. Se observa que este incremento no solo genera un impacto desmedido sobre la infraestructura pública urbana, sino que además puede generar impactos irreparables para la configuración sociodemográfica del país. Especialmente considerando que la vivienda es uno de los principales factores que afecta las decisiones de carácter reproductivo de las familias. Aquí se observa que existe un carácter rentista y de fomento de la inversión en términos de la financiarización de la vivienda. Sin embargo, es ampliamente aceptado por la literatura nacional e internacional que estas condiciones no mejoran las condiciones urbanas, no mejora la asequibilidad de la vivienda, como tampoco asegura el carácter redistributivo de las inversiones. Por lo mismo, la medida resulta comandada por la ideología y el beneficio de una parte acotada de

Observación 2: Además, no es clara la lógica con la cual se proponen los cambios, ya que, tanto la modificación del 2.1.22 y el 1.4.17 implican o la mitad o el doble de lo que proponía la ordenanza inicialmente, por lo que no queda claro a qué estudios y criterios están respondiendo estas medidas -ya que más bien parecen responder a criterios caprichosos e inespecíficos.

65. 652_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: 3. Artículo 2.1.22. Cambio de coeficiente de conversión de 4

Se rechaza modificación: Lo propuesto implica un cambio estructural en la forma de cálculo de densidades al reducir el coeficiente de cantidad de habitantes por vivienda a la mitad, de 4 a 2. Se entiende que hay una realidad que ha cambiado con el paso de los años, sin embargo, se considera una medida que altera a 2 para el cálculo de densidad bruta considerablemente la planificación territorial en todas sus escalas. El cambio tendrá un efecto radical en todos los planes reguladores comunales y metropolitanos vigentes, y la medida tendrá efectos negativos asociados a la duplicación de los habitantes proyectados en los territorios y desarticula los supuestos técnicos y proyecciones sobre los cuales fueron diseñados los mismos instrumentos de planificación territorial, dejándolos sin efecto de manera instantánea. Este cambio genera inconsistencias con los estudios complementarios aprobados, ya sean de factibilidad sanitaria o estudios de capacidad vial, alterando profundamente la estructura urbana prevista, la relación entre densidad y dotación de servicios y los estándares de habitabilidad asociados a la calidad de vida. Se estima que la medida carece de gradualidad y de articulación con políticas sectoriales, por lo que en caso de que se mantenga la propuesta, se requiere evaluar un mecanismo de transición progresiva.

Observación 2: Si bien la comuna cuenta con servicio de metrotren, este presenta frecuencias que no permiten absorber de manera eficiente la demanda de movilidad, lo que genera que una parte importante de la población utilice el auto como medio de acceso a las estaciones de metro tren, empleando los entornos de estas como áreas de estacionamiento informal o de apoyo.

Observación 3: Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicadas frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan.

Observación 4: 10. Artículo 2.6.9. Aumento de altura en aplicación de viviendas económicas en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: El incremento de altura hasta un 50%, para el desarrollo de vivienda económica presenta inconsistencias relevantes, y no asegura que sean proyectos de vivienda de interés público.

66. 656_Rodrigo_Soto_.pdf

Observación 1: De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

Observación 2: 2.1.22.

El texto propuesto puede generar sobrecarga en infraestructura y equipamiento, más aún en vivienda económica, esta entidad propone que resultaría técnicamente adecuado revisar pertinencia de coeficientes propuestos adoptando un único coeficiente, aplicando al destino de vivienda de uso de suelo residencial.

67. 658_Carolina_Rivera_.pdf

Observación 1: El texto propuesto puede generar sobrecarga en infraestructura y equipamiento, más aún en vivienda económica, esta entidad propone que resultaría técnicamente adecuado revisar pertinencia de coeficientes propuestos adoptando un único coeficiente, aplicando al destino de vivienda de uso de suelo residencial.

Observación 2: De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

68. 661_Francisco_Breton_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22 1. MARCO NORMATIVO: LEY ORGÁNICA MINVU Y POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO (PNDU) La Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 2014 establece que el crecimiento de los centros poblados debe supeditarse al concepto de desarrollo sustentable, considerando los efectos que las iniciativas de construcción provocan en las personas. En este contexto, la PNDU define la “densificación equilibrada” (o controlada) como un proceso estrictamente vinculado al reforzamiento de los espacios públicos, la capacidad vial y los sistemas de transporte, mandatando condiciones de proporcionalidad entre la infraestructura de movilidad y la intensidad de utilización del suelo. Por su parte, la actualización de la PNDU 2025 profundiza este concepto, definiendo la densificación equilibrada como un crecimiento urbano eficiente, equitativo, armónico y cohesionado que garantiza condiciones de vida dignas independientemente de la localización geográfica.

De acuerdo con el Decreto Ley N° 1.305 de 1975, la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo tiene la función de dirigir y coordinar la política relativa al bienestar habitacional de la población. Sin embargo, se observa una profunda desvinculación entre las directrices de descentralización de la PNDU y la propuesta de modificación del artículo 2.1.22 de la OGUC. Mientras la política nacional exige que los instrumentos sean apropiados a las distintas realidades territoriales, la imposición centralizada de un guarismo único nacional de densidad vulnera la coordinación necesaria para el bienestar habitacional local. 2. IMPACTO EN NORMAS DE CARÁCTER GENERAL Y SUPERIOR A LA OGUC a. Principio de Conanza Legítima y Seguridad Jurídica La disposición contenida en el artículo 2.1.22 de la OGUC, incorporada mediante el D.S. N° 75 de 2001, ha mantenido el coeficiente “4” como base para la conversión de habitantes a viviendas por más de 25 años. Esta estabilidad normativa constituye el pilar fundamental sobre el cual se han estructurado la totalidad de las decisiones de planificación de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) en Chile. Una modificación abrupta de este guarismo vulnera el principio de conanza legítima protegido por la jurisprudencia de la Contraloría General de la República, alterando las certezas técnicas y jurídicas sobre las cuales los municipios y ciudadanos construyeron sus modelos de desarrollo. b. Facultades de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades Conforme al DFL N° 1 de 2006, la planificación urbana es una facultad privativa y esencial de las municipalidades. La modificación centralizada del coeficiente de densidad genera una distorsión estructural en todos los Planes Reguladores Comunales (PRC) del país, vaciando de contenido la potestad planificadora local. Esta intervención por decreto ignora que las densidades son el resultado de diagnósticos socioeconómicos y procesos participativos locales, forzando una carga de ocupación no dimensionada por el municipio. c. Cumplimiento de la Ley 19.300 y Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) La Ley 19.300 manda que los IPT deben someterse a una Evaluación Ambiental Estratégica para integrar la sustentabilidad en su diseño. Todos los planes vigentes evaluaron sus impactos y medidas de mitigación basados en el guarismo de densidad actual. Alterar este factor implica que los escenarios ambientales validados ya no representan la realidad del impacto territorial, generando efectos no previstos en ecosistemas urbanos sin que exista una reevaluación profunda por parte del Ministerio sectorial. d. Ley 21.455 de Cambio Climático y Ley 21.364 de Gestión de Riesgos La Ley Marco de Cambio Climático exige incorporar medidas de adaptación y mitigación en los IPT. Asimismo, la Ley 21.364 y la Circular DDU 510 establecen que la densidad habitacional es una variable crítica de vulnerabilidad que aumenta la exposición ante amenazas. Un aumento de densidad por decreto en áreas expuestas a inundaciones o remociones en masa incrementa la vulnerabilidad física y dificulta los procesos de evacuación, contraviniendo el deber de reducir el riesgo de desastres. 3. LGUC Y ESTUDIOS TÉCNICOS EXIGIBLES (ART. 2.1.10 OGUC) Conforme al artículo 2.1.10 de la OGUC, las modificaciones de los PRC deben sustentarse en estudios técnicos específicos. La alteración de la densidad impacta directamente en:

Estudios de Movilidad: La circular DDU 518 instruye que estos estudios deben proyectar la demanda conforme al crecimiento del plan. Duplicar la densidad invalida las modelaciones de flujos vehiculares y peatonales previamente evaluadas. • Estudio de Equipamiento Comunal: La suficiencia y accesibilidad de equipamientos (salud, educación) se calcula en base a la población proyectada. Un aumento artificial genera déficits de estándares y presiona la infraestructura existente. • Estudio de Factibilidad Sanitaria: Las circulares DDU 398 y 440 exigen garantizar la dotación de agua potable y alcantarillado para el crecimiento proyectado. La modificación propuesta presiona las redes sanitarias más allá de sus límites técnicos sin estudios de inversión complementarios. 4. ANÁLISIS DE CASO: PLAN REGULADOR COMUNAL DE VALDIVIA El proceso de actualización del PRC de Valdivia ejemplifica los riesgos de esta medida centralizada. El plan vigente no denota densidades en gran parte de su área central, lo que motivó que el nuevo anteproyecto busque establecer una cabida total basada en objetivos de densificación equilibrada y protección ambiental. Valdivia es el sistema urbano con mayor borde de contacto con cuerpos de agua en Chile, presentando condiciones de alta fragilidad ambiental y riesgos de tsunami, anegamiento y remociones en masa. Aumentar densidades en estas áreas de riesgo tendría impactos críticos negativos en la resiliencia de la ciudad y en su red de movilidad fragmentada. Además, esta modificación altera la base de los acuerdos alcanzados en procesos participativos y de Consulta Indígena, donde se consensuó la mantención de densidades controladas para resguardar áreas de significación cultural y ambiental. A continuación, se presenta una propuesta de redacción técnica y formal para el cierre de su informe, integrando los fundamentos

normativos y técnicos presentes en los documentos analizados, con el fin de robustecer la crítica al centralismo planificador y proponer una salida regulatoria coherente con la autonomía local.

5. PROPUESTAS Y CONCLUSIÓN Sobre la base de los antecedentes técnicos, ambientales y jurídicos expuestos en el presente informe, se concluye que la modificación propuesta al artículo 2.1.22 de la OGUC representa un impacto sistémico inabordable para la infraestructura pública y la gestión del riesgo en los territorios (adjuntos). Por tanto, se formula como recomendación principal la suspensión inmediata del proceso de modificación, solicitando que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo desista de alterar el guarismo de densidad bruta actual, dado que el nivel central no cuenta con las herramientas para hacerse cargo de las externalidades negativas que esta medida detonará en la planificación urbana local (adjuntos).

En subsidio de lo anterior, y solo en caso de que la autoridad ministerial decida persistir en la alteración del coeficiente de conversión, se proponen las siguientes medidas de ajuste y resguardo territorial:

1. Alternativa de Ajuste Territorial Mediante Enmiendas: Se propone que la modificación normativa faculte explícitamente a los municipios para incorporar artículos transitorios en sus respectivos Planes Reguladores Comunales (PRC) (adjunto). Este ajuste se realizaría mediante el procedimiento de enmiendas (artículo 45 LGUC), permitiendo a los Concejos Municipales calibrar sus densidades locales para asegurar la coherencia con los objetivos ambientales, los estudios de capacidad de carga y los planes de inversión en infraestructura (adjuntos).

2. Exclusión de Áreas Sensibles y de Riesgo: El nuevo factor de conversión no debe ser aplicable, bajo ninguna circunstancia, en áreas de riesgo (art. 2.1.17 OGUC), áreas de extensión urbana, zonas de desarrollo controlado o sectores de alto valor ambiental o proximidad a ecosistemas frágiles (adjuntos). Aumentar la densidad en estos sectores contraviene los principios de reducción de vulnerabilidad física, exponiendo a una mayor población a amenazas de desastres naturales sin mediar estudios de mitigación específicos para la nueva carga de ocupación (adjuntos).

3. Planificación Basada en Evidencia Local (Censo): El ajuste de las densidades debe diseñarse en función de los datos territoriales específicos que arroja el Censo de Población y Vivienda más reciente, evitando la dependencia de un guarismo centralizado que ignora las disparidades demográficas regionales (adjuntos). Si bien el promedio nacional de hogares ha disminuido, las realidades locales en regiones y comunas pequeñas distan significativamente de los patrones de las áreas metropolitanas centrales (adjuntos).

4.

Ajuste Facultativo Supeditado a Dotación de Servicios: La aplicación de cualquier incremento de densidad derivado del nuevo coeficiente debe tener carácter facultativo para el municipio y ser admisible únicamente en polígonos que caliquen como Zonas de Buena Accesibilidad (ZBA) (adjunto). Esto implica que el ajuste solo sería posible en áreas que cuenten fehacientemente con una red de transporte público operativa y un nivel de acceso óptimo a equipamientos básicos (salud, educación, áreas verdes), garantizando que la densificación sea eficiente y armónica con la infraestructura existente (adjuntos).

69. 664_Pablo_Lopez_.pdf

Observación 1: 3. art. 2.1.22 La reducción del coeficiente de 4 a 2 habitantes por vivienda, y a 1 en viviendas económicas cercanas a infraestructura de transporte, constituye una de las modificaciones de mayor impacto urbano. Análisis crítico

La densificación es un objetivo válido desde la perspectiva de eficiencia urbana; sin embargo, la evidencia muestra que una densificación basada exclusivamente en el aumento de viviendas por hectárea puede generar efectos adversos sobre la calidad de vida urbana, si no se acompaña de infraestructura, equipamiento y regulación morfológica adecuada.

En numerosas comunas, especialmente en zonas extremas o intermedias, la aplicación automática del nuevo coeficiente puede incrementar significativamente la densidad sin asegurar capacidad vial, condiciones adecuadas de asoleamiento ni calidad de vida urbana.

- a.

La normativa vigente ya contempla mecanismos de densificación controlada, como el incremento de altura bajo ciertas condiciones o por ejemplo, lo dispuesto en el artículo 2.6.9 de la OGUC, los cuales no siempre han sido utilizados de manera efectiva.

Conclusión La modificación debiera:

- quedar sujeta a mayores condiciones territoriales,
- - permitir a los PRC modular su aplicación, y
- - evitar que la densificación sea capturada exclusivamente como beneficio económico sin contrapartidas urbanas.

70. 665_Claudia_Campodonico_.pdf

Observación 1: El texto propuesto puede generar sobrecarga en infraestructura y equipamiento, más aún en vivienda económica, esta entidad propone que resultaría técnicamente adecuado revisar pertinencia de coeficientes propuestos adoptando un único coeficiente, aplicando al destino de vivienda de uso de suelo residencial.

Observación 2: De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

71. 668_Jaime_Carbonel_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22.

Cambio de coeficiente de conversión de 4 a 2 para el cálculo de densidad bruta

Se rechaza modificación:

Lo propuesto implica un cambio estructural en la forma de cálculo de densidades al reducir el coeficiente de cantidad de habitantes por vivienda a la mitad, de 4 a 2. Se entiende que hay una realidad que ha cambiado con el paso de los años, sin embargo, se considera una medida que altera considerablemente la planificación territorial en todas sus escalas. El cambio tendrá un efecto radical en todos los planes reguladores comunales y metropolitanos vigentes, y la medida tendrá efectos negativos asociados a la duplicación de los habitantes proyectados en los territorios y desarticula los supuestos técnicos y proyecciones sobre los cuales fueron diseñados los mismos instrumentos de planificación territorial, dejándolos sin efecto de manera instantánea. Este cambio genera inconsistencias con los estudios complementarios

aprobados, ya sean de factibilidad sanitaria o estudios de capacidad vial, alterando profundamente la estructura urbana prevista, la relación entre densidad y dotación de servicios y los estándares de habitabilidad asociados a la calidad de vida. Se estima que la medida carece de gradualidad y de articulación con políticas sectoriales, por lo que en caso de que se mantenga la propuesta, se requiere evaluar un mecanismo de transición progresiva. Dicho cambio si no tiene gradualidad, provocará el desarrollo de proyectos habitacionales densos, con viviendas pequeñas, ya que no está vinculado a cambios de otras normas urbanísticas, como por ejemplo, la constructibilidad. Esto provocará un deterioro en la calidad de vida de sus habitantes, quienes demandan proyectos habitacionales de mejor estándar, en lugar de una excesiva densificación orientada al beneficio económico de promotores y desarrolladores inmobiliarios. Esta situación se evidencia en las cifras recientes del mercado, que registran cerca de 100 mil viviendas nuevas sin comprador, fenómeno que se explica tanto por las restricciones de acceso al crédito hipotecario como por las condiciones urbanas y las características de las propias viviendas ofrecidas.

La modificación propuesta no constituye un ajuste de carácter neutro. En el caso de Buin y su contexto territorial, la duplicación o incluso cuadruplicación de la carga de habitantes por efecto del cambio en el coeficiente de conversión de densidad, generará una presión significativa sobre la capacidad de soporte de la infraestructura comunal existente, incluyendo redes de alcantarillado, agua potable, vialidad y servicios. Esta situación podría derivar en déficits de cobertura, deterioro en la calidad de los servicios y una sobrecarga de sistemas que no fueron dimensionados para tales niveles de ocupación. A nivel local, esto se considera preocupante ya que serán los municipios quienes absorban las externalidades negativas de una modificación de esta magnitud, debiendo financiar el aumento de la demanda en la infraestructura existente.

Finalmente, cabe señalar que actualmente la comuna de Buin no tiene Plan Regulador Comunal, sin embargo, se encuentra en proceso de elaboración del instrumento de planificación comunal desde el año 2022, y al día de hoy, se encuentra en la etapa de anteproyecto. Esto vulnera significativamente todo el proceso, que cuenta con una vinculación participativa por parte de la comunidad, y que conlleva un trabajo en conjunto. Dicha modificación, retrasa el proceso en sí, ya que no permite una actualización inmediata, por el contrario, invalida al proceso como tal.

Observación 2: Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicadas frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan. Esta medida ante el transporte público existente se ve como algo acelerado que no considera la realidad y deficiencia actual de los medios actuales. Tales modificaciones deben ir sustentadas con cambios mayores en la política de gobierno, la cual actualmente, no coincide con esto, por el contrario, pretende disminuir las frecuencias existentes, disminuye las inversiones en transportes ferroviario, como también en redes de ciclos aprobados, por lo que asegura un mal funcionamiento a futuro. Todas estas modificaciones, como se vuelve a mencionar, resultan ser en beneficio del desarrollador, disminuyendo la calidad de vida de sus habitantes.

A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

Observación 3: Artículo transitorio, nuevo:

Cambio de coeficiente de conversión de 4 a 2 para el cálculo de densidad bruta

Se reiteran las observaciones formuladas respecto al artículo 2.1.22.

72. 669_Melvin_Vidal_.pdf

Observación 1: En este punto y primero que nada, señalar que, existen sendos dictámenes por parte de la CGR, que cuestionan la forma en la cual los IPT establecen coeficientes condicionados al entorno, tal como puede ser el tamaño de vía que enfrentan, el tamaño predial, o como podría ser en este caso, la distancia de un recorrido. Lo anterior, podría quitarle certeza jurídica a cualquier permiso aprobado en base a esta norma específica. Por otro lado, para Ñuñoa, donde casi todos los departamentos cuentan con menos de 90m², y donde se observa una densa red de conexión vial; considerando además que el rango de 600m entre vías estructurantes cubriría aparentemente toda la comuna; el cambio normativo viene en la práctica, a triplicar las densidades habitacionales que el PRC consideró al momento de su aprobación. El resultado en consecuencia, será el aumento de proyectos en todo el territorio comunal, destinados a arriendo y la reducción de una tasa ya baja de unidades de departamentos con condiciones adecuadas para familias.

73. 682_Angelina_Marin_.pdf

Observación 1: Se rechaza la modificación del coeficiente de conversión de densidad. La justificación oficial invoca el dato censal de 2,8 personas por hogar (Censo 2024), pero incurre en una confusión conceptual grave: el coeficiente de la OGUC no mide el tamaño de los hogares, sino la carga máxima admisible sobre el territorio, la infraestructura y los servicios. Son magnitudes distintas con propósitos distintos. "Hogar" es una unidad socioeconómica —puede haber varios hogares en una misma vivienda— mientras que "habitantes por vivienda" en planificación urbana es un parámetro de carga territorial. Usar uno para justificar el otro es técnicamente erróneo. La consecuencia práctica es que un Plan Regulador que hoy permite 50 viviendas/hectárea pasaría a permitir 100 o 200, sin evaluación de capacidad de carga, sin proceso participativo y sin modificar el instrumento de planificación. Se solicita que el MINVU corrija esta confusión conceptual y retire la modificación del artículo 2.1.22.

Observación 2: Como consecuencia directa de lo anterior, la modificación del coeficiente opera como una densificación encubierta de los Planes Reguladores vigentes: altera sus efectos prácticos sin activar los mecanismos legales de modificación de dichos instrumentos ni los procesos de participación ciudadana que estos requieren conforme al artículo 43 de la LGUC. En comunas con procesos de Plan Regulador en curso —como San Bernardo— esto vacía de contenido la participación ciudadana ya realizada: las densidades que la comunidad discutió y acordó en talleres pueden duplicarse o cuadruplicarse sin que nadie lo haya decidido formalmente. Se solicita que cualquier norma que tenga como efecto práctico modificar la densidad efectiva de los Planes Reguladores vigentes sea tramitada a través de los mecanismos formales de modificación de dichos instrumentos, con sus respectivos procesos participativos.

Observación 3: La disposición transitoria propuesta ordena convertir retroactivamente las densidades ya establecidas en los Planes Reguladores Comunales vigentes, aplicando el nuevo coeficiente sobre normas que fueron fijadas bajo un marco jurídico distinto. Esto contraviene el principio de irretroactividad de las normas jurídicas, consagrado en el artículo 9 del Código Civil, conforme al cual la ley solo dispone para lo futuro y no tiene efecto retroactivo. Los Planes Reguladores son actos administrativos reglamentarios que establecieron densidades con el coeficiente vigente al momento de su aprobación; modificar su efecto práctico con carácter retroactivo, sin proceso de modificación formal del instrumento, vulnera la certeza jurídica de dichos actos y los derechos de las comunidades que participaron en su elaboración. Se solicita eliminar la disposición transitoria.

Observación 4: Los incrementos de constructibilidad, densidad y reducción de estacionamientos están calibrados para territorios con infraestructura consolidada: metro, ejes de transporte estructurante, redes sanitarias con capacidad disponible. La norma es de aplicación nacional uniforme y no distingue entre comunas con esa infraestructura y comunas periféricas, intermedias o con déficit estructural. En estas últimas, los mismos mecanismos generan sobrecarga sin contraparte de servicios ni de infraestructura. Se solicita que la norma incorpore criterios de diferenciación territorial o condicione su aplicación a la acreditación de estándares mínimos de infraestructura, conforme a los instrumentos locales de planificación vigentes.

74. 684_Carolina_Zamorano_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22 Coeficiente de Conversión de Densidad Se modifica el factor para convertir densidad bruta (hab/há) a viviendas/há, bajando de 4 a 2 para vivienda general, y a 1 para vivienda económica cerca de transporte. Impacto Técnico: La medida implica un aumento sustantivo en la cantidad de unidades habitacionales permitidas sin modificación del Plan Regulador Comunal. Este ajuste introduce una presión significativa sobre las redes de infraestructura urbana (sanitaria, eléctrica y de transporte), las cuales fueron dimensionadas bajo supuestos de densidad distintos. Asimismo, evidencia un enfoque centralizado que no considera heterogeneidades territoriales ni capacidades locales de soporte. Se consulta ¿cuál fue el indicador usado para llegar a este guarismo? Entendiendo que el censo 2024, dio como resultado de habitantes por vivienda = 2,8 personas. Además, la reducción a 1 habitante por vivienda, para proyectos de viviendas sociales, castiga aún más a las familias más vulnerables de este país, permitiendo densificar exponencialmente la cantidad de habitantes en sectores con poca infraestructura vial, servicios, equipamientos y de transporte, entre otros-

Observación 2: Asimismo, resulta necesario considerar que la accesibilidad efectiva no depende exclusivamente de la distancia, sino también de la calidad de la experiencia peatonal. Factores como veredas discontinuas, pendientes elevadas, cruces inseguros o falta de conectividad transversal pueden reducir significativamente el área de influencia real de una estación, generando discrepancias entre la delimitación normativa y el uso efectivo del sistema de transporte.

Observación 3: Artículo Transitorio Establece que para los PRC que fijan densidad en "viviendas por hectárea", se debe multiplicar el factor por 4 automáticamente para determinar la capacidad máxima.

75. 691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf

Observación 1: Se reconoce la necesidad de reactivar la inversión inmobiliaria y construcción de vivienda, como también poder contar con una estructura normativa que facilite la reconstrucción en las zonas declaradas en estado de excepción constitucional de catástrofe, no obstante, las modificaciones propuestas no son el mecanismo adecuado puesto que distorsionan y anulan los instrumentos de planificación territorial que han sido elaborados con estudios de respaldo para garantizar un crecimiento equilibrado conforme a las características particulares de cada comuna, generando impactos mayores al objetivo planteado y afectando aspectos estructurales de la planificación urbana. En tal sentido, existen mecanismos, como los introducidos en la reciente Ley 21.807, de Fortalecimiento y Modernización de la Planificación que facilitan estos procesos y se pueden reglamentar mediante una modificación a la OGUC acorde a dichos procedimientos. La principal preocupación es que, mediante la modificación propuesta, la planificación comunal - función privativa de los municipios - pierde control sobre normas urbanísticas que son específicas para cada territorio, lo cual se considera crítico para el desarrollo urbano y rural equilibrado y sustentable. El aumento de densidad de las viviendas, que implica necesariamente un aumento de habitantes y además una disminución del tamaño de las unidades en forma generalizada para todas las comunas del país, invalidaría los parámetros de crecimiento establecidos en los planes reguladores comunales, respaldados por estudios de factibilidad sanitaria, de movilidad, equipamiento entre otros, y generando un desajuste en la capacidad del espacio público, de los servicios y de la infraestructura para acoger el aumento de número de viviendas propuesto. La densidad habitacional establecida por los planes reguladores comunales, debe ser concordante con la cobertura de equipamientos y servicios, las redes viales, de alcantarillado y evacuación de aguas servidas, así como con las evaluaciones ambientales estratégicas.

Observación 2: Este artículo vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al establecer aumento de los parámetros de densidad. La densidad habitacional, al igual que las demás normas urbanísticas, es competencia exclusiva de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). De acuerdo con el Artículo 27 de la LGUC, la planificación urbana debe orientar el desarrollo de los centros urbanos en función de políticas de desarrollo social, económico y medioambiental que garanticen la integración e inclusión. Los Planes Reguladores plasman en sus normas la visión de desarrollo para sus comunas, la cual se traduce en una serie de normas urbanísticas calculadas de manera concordante entre sí, en relación con la estructura urbana, así como con el carácter de los distintos ejes y barrios de las diferentes comunas. Esta calibración de la norma, que implica una concordancia entre coeficientes de ocupación de suelo, constructibilidad, alturas máximas y densidad habitacional principalmente, apunta a un desarrollo urbano armónico con su entorno. Dichas decisiones de planificación han sido fundamentadas mediante Estudios de Capacidad Vial, de equipamiento, así como Factibilidad Sanitaria, estudios que avalan la posibilidad de la comuna de acoger el crecimiento proyectado por los IPT comunales, lo cual ha sido validado y respaldado por las comunidades.

Observación 3: La mayoría de los territorios urbanos a nivel nacional quedan inscritos en los 600 m a paraderos de transporte público, lo que no necesariamente implica que tengan buena cobertura ni que cuenten con otros servicios básicos. Por lo mismo, se debe hacer una distinción entre aquellas infraestructuras de transporte capaces de transportar una mayor cantidad de personas y que son de un carácter más definitivo como las estaciones de Metro o de tren, respecto de aquellas que tienen una menor capacidad como los paraderos de la red de transporte público, los cuales podrían variar su ubicación así como sus recorridos, generando cambios no previsibles (o inciertos) para la forma urbana.

Observación 4: Para aquellas comunas en que la densidad habitacional es neta, este artículo transitorio ya aumentaría la densidad en un porcentaje significativo (entre 20% y 25% según estudios preliminares), a lo cual se sumaría el aumento propuesto por el nuevo art. 2.1.22, con los problemas ya descritos que esto implicaría para los territorios comunales. Si bien se considera necesario que todos los planes reguladores cuenten con densidad bruta, se propone que la normativa de rango superior a los planes reguladores comunales cuya densidad está formulada en superficie neta o en viviendas por ha permita un tiempo de ajuste.

76. 695_Francisco_Ramirez_.pdf

Observación 1: 2. Art. 2.1.22 ¿Cual es el sustento técnico o diagnóstico habitacional utilizado para determinar que el nuevo coeficiente de conversión de densidad debe ser 2 (en lugar de 4) para todas las zonas residenciales del país?

Este cambio vulnera la potestad planificadora de los municipios sobre su territorio urbano, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las particularidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al establecer aumento de los parámetros de

densidad, donde el cambio del coeficiente tendrá un impacto directo y automático sobre los Planes Reguladores Comunes vigentes, duplicando la cantidad de viviendas permitidas por hectárea sin que los municipios deban modificar su PRC.

Considerar para lo anterior la variable de emplazarse en un área de influencia de 600 metros de un paradero de transporte público emplazado en algún eje estructurante, no es coherente con la realidad de muchas comunas del país, en cuanto la disponibilidad del servicio es baja o nula a ciertos horarios, perjudicando la calidad de vida de los usuarios del sistema y de los potenciales habitantes de dichas soluciones habitacionales.

Adicionalmente, el que exista un paradero de transporte público, no necesariamente implica que tengan buena cobertura ni que cuenten otros servicios básicos.

Por lo mismo, se debe hacer una distinción entre aquellas infraestructuras de transporte capaces de transportar una mayor cantidad de personas y que son de un carácter más definitivo como las estaciones de Metro o de tren, respecto de aquellas que tienen una menor capacidad como los paraderos de la red de transporte público, los cuales podrían variar su ubicación así como sus recorridos, generando cambios no previsibles (o inciertos) para la forma urbana.

Observación 2: 11. Art. 5.1.18 Artículo Transitorio El artículo transitorio dispone que los PRC que expresen densidad en viviendas por hectárea deberán multiplicar su factor por 4 para obtener la densidad en hab/há aplicable.

Se consulta: ¿esta disposición transitoria tiene carácter permanente o tiene un plazo de vigencia determinado?

Asimismo, ¿cuál es el procedimiento que deben seguir los municipios cuyos PRC expresan densidades en viviendas/há para actualizar sus ordenanzas locales conforme al nuevo régimen?

77. 696_Christiane Rusche_.pdf

Observación 1: 1. ART.

2.1.22 El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Además falta distinguir, que en un barrio de bajo recursos viven más personas en una vivienda de 90 m², que en un barrio de clase alta.

Se pide que se adjunte en la OGUC una tabla que define bien el tipo de vivienda a cual se refiere.

78. 697_Claudio Aliaga_.pdf

Observación 1: - 8. Art.

Transitorio nuevo Para aquellas comunas en que la densidad habitacional es neta, este artículo transitorio ya aumentaría la densidad en un porcentaje significativo (entre 20% y 25% según estudios preliminares), a lo cual se sumaría el aumento propuesto por el nuevo art.

2.1.22, con los problemas ya descritos que esto implicaría para los territorios comunales.

Si bien se considera necesario que todos los planes reguladores cuenten con densidad bruta, se propone que la normativa de rango superior a los planes reguladores comunales cuya densidad está formulada en superficie neta o en viviendas por hectárea permita un tiempo de ajuste.

79. 699_Carlos Pacheco_.pdf

Observación 1: - 3. 2.1.22 La reducción del factor de conversión de densidad habitacional de 4 a 2, e incluso a 1 en sectores ubicados a 600 metros de transporte público o Metro, implica un aumento significativo de la carga poblacional por predio en gran parte de la comuna.

En la práctica, esta medida incentiva viviendas de menor superficie y tipologías de alta densidad con estándares reducidos, asociadas a problemas de habitabilidad, convivencia y administración, como los denominados “guetos verticales”.

En Cerro Navia, esta situación resulta especialmente compleja, ya que la comuna se encuentra en proceso de actualización de su Plan Regulador Comunal (PRC), basado en estudios técnicos sobre capacidad vial, factibilidad sanitaria, equipamiento y evaluación ambiental.

Un cambio normativo general podría desajustar dicha planificación y afectar su coherencia técnica.

Además, según el Instituto Nacional de Estadísticas, el promedio de hogares es de 2,8 personas, por lo que establecer factores superiores carece de sustento técnico.

A ello se suma la proliferación de viviendas de muy baja superficie, lo que compromete estándares mínimos de habitabilidad, siendo recomendable resguardar unidades no inferiores a 30 m².

La propuesta también debilita procesos locales de planificación, participación ciudadana y Evaluación Ambiental Estratégica, afectando definiciones sensibles como la densidad habitacional e invalidando incentivos urbanos diseñados para promover vivienda social en sectores adecuados.

Asimismo, un aumento no planificado de densidad puede sobrecargar servicios municipales, espacio público e infraestructura existente, deteriorando la calidad de vida de los habitantes.

En consecuencia, cualquier modificación a los parámetros de densidad debe abordarse mediante los procesos formales de planificación territorial, especialmente a través de los Planes Reguladores Comunales, resguardando la autonomía municipal, la participación ciudadana y un desarrollo urbano sostenible.

80. 700_Daniel_Reyes_.pdf

Observación 1: - 1. 2.1.22 La propuesta de modificación a la OGUC Art.

2.1.22, en particular en lo relativo a la disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 a 2 habitantes por vivienda, y a 1 para proyectos de vivienda económica, recogiendo la demografía actual según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2024, y considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, podría implicar en el futuro la construcción de proyectos habitacionales que, en la práctica, duplicarían o incluso cuadruplicarían la cantidad de viviendas.

Esto podría traducirse en edificaciones con un mayor número de departamentos, generando problemáticas de convivencia comunitaria, similares a los denominados “guetos verticales”, con unidades habitacionales de menor superficie.

Se propone reconsiderar el valor de los coeficientes de densidad, usando el coeficiente 3, más cercano al promedio de 2,8 habitantes por hogar, y no subestimar la cantidad de habitantes en los hogares más vulnerables, considerando a lo menos un coeficiente de 2. Se hace fundamental revisar la composición de los hogares más vulnerables del país, para con ello, analizar cuál sería el coeficiente más cercano a la realidad, esto superará las capacidades en materias de infraestructura vial, sanitaria, residuos domiciliarios y de equipamiento comunal, entre otros.

El argumento de que un incremento en la oferta de viviendas derivado de mayores densidades normativas conllevaría necesariamente una disminución en el precio de las unidades de vivienda o del precio del suelo, resulta discutible desde el punto de vista urbanístico y económico.

En contextos de alta demanda y localización consolidada, el aumento de la edificabilidad tiende a capitalizarse en el valor del suelo, incrementando las rentas del suelo urbano.

Asimismo, mayores densidades pueden traducirse en un alza en los precios de las viviendas, particularmente cuando van acompañadas de mejoras en accesibilidad, equipamiento o expectativas de desarrollo.

Observación 2: - 6. 2.1.22 2) De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad.

De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Por tal motivo, no es factible que el aumento de la cuantificación de la densidad por parte del MINVU, afecte retroactivamente a los Planes Reguladores Comunales vigentes, ya que estaría realizando una modificación de ese instrumento de planificación, para lo cual no tiene competencia legal y contravendría el artículo 5 de la Ley N° 18.575, que obliga a los órganos del Estado a cumplir sus cometidos coordinadamente sin duplicidad de funciones.

Observación 3: 4) En el caso viviendas de hasta 90 m2 con densidad 1, se debe indicar que los recintos de esas unidades (Layout) debe ser concordante con la densidad al momento de presentar los proyectos a la DOM a objeto de no requerir interpretaciones normativas.

5) El término “sistema de transporte público mayor”, no se encuentra en la OGUC.

Se solicita definir sistema de transporte público mayor en el glosario de la OGUC artículo 1.1.2.

5) Se solicita aclarar si la superficie de 90 m2 de las viviendas económicas será edificada o construida.

81. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1: La modificación en el cálculo de densidad bruta (de 4 a 2 o incluso 1 hab/viv) genera un aumento automático de la capacidad edificatoria, pudiendo duplicar o incluso cuadruplicar la densidad efectiva en ciertos casos, sin que los municipios modifiquen sus Planes Reguladores Comunales en sus respectivas comunas.

Esta medida altera los supuestos base de planificación comunal, ya que los instrumentos locales fueron diseñados considerando escenarios de crecimiento, cargas de ocupación, servicios, vialidad y equipamientos acordes a densidades previamente definidas.

Este ajuste, cambia esas consideraciones establecidas en los instrumentos recientemente actualizados o en vías a actualizar o modificar.

Este ajuste específico a la norma de cálculo de densidad no se articula y no evidencia dialogar con otros parámetros urbanísticos (COS, CC, alturas), en los casos de comunas como Renca donde existen incentivos normativos, lo que puede derivar en desarrollos desbalanceados, potenciando el desarrollo de viviendas de menor tamaño.

Identificamos que la propuesta muestra una desconexión con políticas habitacionales vigentes, especialmente en relación con la composición real de los hogares y programas como el DS49, donde predominan núcleos familiares de más de 2 personas.

Se observa falta de claridad normativa respecto a conceptos clave como “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor”, lo que genera incertezas en su aplicación territorial ¿Se consideran todos los paraderos de ejes del sistema de transporte público, o solo corredores de transporte público?

A su vez, la incorporación del criterio de accesibilidad, considerando una métrica de 600 m.

constituye una cobertura excesiva, especialmente en comunas como Renca, donde el acceso a transporte público es deficiente a pesar del número de paradas existentes.

Riesgos:

Sobrecarga de infraestructura y servicios urbanos (redes de alcantarillado, agua potable, equipamientos, mayor concentración de residuos sólidos domiciliarios).

Observación 2: - Sobrecarga de redes viales. Especialmente en zonas con vías definidas como estructurantes en el PRMS pero que no cumplen con los estándares asociados a dicho tipo de vía (ej. en Renca existen vías que tienen categoría de troncal pero que poseen un perfil de solo 20m).

Déficit de equipamientos y servicios frente a incrementos no planificados de población.

Requerimiento:

Definir con precisión qué se entiende por “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor”, estableciendo criterios claros (por ejemplo, corredores de transporte público o jerarquías viales específicas).

Aclarar si el cálculo de los 600 metros de accesibilidad peatonal se realizará sobre la red vial existente o proyectada.

Mantener el coeficiente de densidad en 4 hab/viv. En su defecto, acotarlo por un único valor de 3 hab/viv.

considerando que los datos censales identificaron un promedio de 2,84 personas por hogar y la diversidad de estructuras familiares.

Incorporar criterios que promuevan una diversidad de tipologías de vivienda, evitando la concentración exclusiva en unidades de menor tamaño.

Esto se puede realizar a través de otras herramientas separadas de la OGUC.

Observación 3: Si bien es razonable que todos los instrumentos definan la densidad de manera homogénea: siempre en habitantes por hectárea y no en viviendas por hectáreas.

Este cambio elimina toda potestad de los instrumentos locales al obligar que las densidades actualmente normadas por vivienda deban ser multiplicadas por 4. Usando un coeficiente que esta misma propuesta normativa define como inapropiado.

Requerimiento:

Se solicita aclarar cuál es el criterio de la transitoriedad ¿Hasta cuándo será transitorio este artículo?

82. 721_Javiera_Figueroa_.pdf

Observación 1: 3. Art. 2.1.22: Es la medida de mayor impacto en la densidad habitacional.

Al reducir el divisor, se duplica o cuadruplica el número de unidades permitidas en un predio sin modificar el PRC.

Esta imposición resulta centralista y parece ignorar la capacidad de carga de las redes sanitarias y eléctricas locales, que fueron dimensionadas por las empresas de servicios y el municipio bajo el estándar de 4 habitantes/vivienda, amenazando con un colapso en el sistema de infraestructura en barrios periféricos.

Además, no parece contemplar que el transporte, a nivel regional, no tiene las mismas frecuencias o unidades en sus flotas para satisfacer modificaciones en la densidad de determinadas zonas.

Observación 2: 8. Art. 2.6.7 Similar a los puntos anteriores, este incentivo premia la cercanía a una infraestructura de transporte que en regiones suele ser precaria.

Es un error conceptual aplicar este premio a 600 metros de un paradero de bus regional cuya frecuencia es incierta, promoviendo edificios masivos en zonas funcionalmente desconectadas.

83. 722_Ana_Merino_.pdf

Observación 1: El cambio de coeficiente de 4 a 2, y condicionado a 1 según superficie máx.

de 90 m² en predios con cierto distanciamiento de recorrido peatonal por vías de tránsito público a lugares determinados requiere evaluar las implicancias en todo el articulado de esta OGUC que considera carga de ocupación asociada a proyecciones según norma del PRC

Y si se tratara de tomar en consideración el cambio demográfico que explica esta reducción en el coeficiente justifica más bien una reducción a 3, puesto que el promedio de hogares es de 2,8 (cercano a 3) y además se requiere favorecer la existencia de unidades cuyo tamaño contribuya a ralentizar la disminución en

las tasas de natalidad.

84. 728_Orlando_Rios_.pdf

Observación 1: La modificación del Art.

2.1.22 genera un impacto en el cálculo de la cantidad de habitantes por vivienda dejando un coeficiente de 2 en vez del vigente que es de 4, lo que duplica o cuadruplica la cantidad de viviendas en la misma zona, traduciéndose en el doble o cuádruple de habitantes por Hectárea.

Observación 2: • Es posible que con la aplicación de las nuevas densidades y alturas se generan la saturación de zonas residenciales consolidadas, como ejemplo la zona ZRP-3 y ZRP-2, sin que el PRC de Lo Prado, contemple el aumento de carga urbana y no existan las medidas de mitigación correspondientes para subsanar las nuevas densidades.

Al considerar un coeficiente de 1 habitante por vivienda, en vivienda económica cuyas unidades no superen los 90m² de superficie aumenta en 4 veces la cantidad de viviendas.

Estos proyectos deben enfrentar vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 m de recorrido peatonal a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante.

Búfer de 600 m

Observación 3: Distribución de densidades por zona según Plan propuesto (sin incentivos)

Para Lo Prado se aprecia, que tanto las 9 estaciones de metro y casi los 182 paraderos en las vías estructurantes dentro de la zona de aplicación normativa, realizando el búfer de 600 m, cubre casi el 100% de la comuna, por lo que se cuadruplica la Densidad vigente establecida el 17.12.2026 cuando se publicó y entro en vigencia el plan regulador de Lo Prado, por lo que la comuna en su totalidad cumpliría con la

aplicación normativa consultada, afectando seriamente, dejando obsoletos todos los estudios técnicos desarrollados y que justificaron la aprobación, por lo que se estima que se debería realizar, un nuevo estudio de todas las especialidades atinentes para salvaguardar el crecimiento armónico de nuestra comuna, por lo que se deberían solicitar nuevos recursos a la Seremi Minvu o Gobierno Regional.

A partir del cálculo de la densidad promedio del PRC vigente con incentivos, arroja una densidad promedio (475,5 hab/ha) y con la densidad máxima que se establecería la norma en estudio sería de (1824 Hab/ha) aumentando en un 100% máximo a 384% con la nueva normativa.

Observación 4: La infraestructura vial contemplada en los estudios del PRC recién aprobado y vigente desde diciembre de 2025, requerirá una nueva actualización, sin embargo estas nuevas normas podrían, generar congestión y acentuar la saturación vial en algunos puntos de la comuna, que no están siendo previstas por las nuevas normativas.

La Factibilidad Sanitaria, Estudios de densidad, Evaluación Ambiental Estratégica, Infraestructura Energética, Estudio de Capacidad vial, Plan de inversión etc., al aplicar esta nueva normativa, todos aparentemente deberán ser actualizados y se deberán poner nuevas medidas normativas en los PRC, para mitigar el impacto que se generará, ¿cuáles son los estudios que validan las modificaciones propuestas, para ser revisados por las municipalidades, de tal forma de entender valida técnicamente la propuesta?

Observación 1: Se sugiere no incorporar modificación que cambia parámetro de densidad y tampoco el cambio del coeficiente a 1 en casos específicos.

Impacto Crítico en la Capacidad de Carga Urbana: La reducción del coeficiente de conversión de 4 a 2 (e incluso a 1) habitantes por vivienda representa una alteración estructural que duplica o cuadruplica la densidad habitacional de facto.

Esta medida ignora la capacidad de carga de la infraestructura local (redes sanitarias, vialidad y equipamiento) y anula los estudios técnicos que sustentan los Planes Reguladores Comunes (PRC), los cuales buscan un desarrollo equilibrado.

Observación 2: Incoherencia entre Superficie y Valor de Mercado: Resulta técnicamente improcedente calificar de forma universal como "vivienda económica" a toda unidad que no supere los 90 m².

En la realidad inmobiliaria de comunas como Peñalolén, existen unidades bajo esta superficie con valores de mercado superiores a las 7.300 UF, lo que las hace inaccesibles para el 90% de la población.

Otorgar beneficios de densificación y rebaja de estándares (estacionamientos) a productos de alto valor comercial desvirtúa el objetivo social de la reforma y no garantiza una baja real en el precio de la vivienda para los sectores medios y vulnerables.

Observación 3: Indeterminación Jurídica en Localización: La definición para optar al beneficio de coeficiente 1 por cercanía a "paraderos en ejes estructurantes" es ambigua y de difícil determinación técnica.

En comunas como Peñalolén, dada la capilaridad de la red de transporte, esta norma podría interpretarse de forma extensiva a toda el área urbana y no solo a los corredores principales (como Grecia o Departamental), perdiendo el espíritu de incentivar solo zonas con alta accesibilidad efectiva y saturando sectores con baja conectividad real.

Observación 4: Se sugiere no incorporar modificación que disminuye estacionamientos considerando la distancia de los paraderos de transporte público, tren, o similar.

La rebaja de estacionamientos basada en una distancia de 600m a paraderos resulta demasiado homogénea y centralista.

No considera que en zonas periféricas la accesibilidad real es deficiente, lo que obligará a los residentes a mantener el uso del automóvil, trasladando la carga de estacionamiento a la vía pública y saturando las calles locales que no cuentan con la sección necesaria para absorber este impacto.

Observación 5: Se sugiere no aumentar la constructibilidad a un 75% de lo permitido por PRC a un proyecto acogido a conjunto armónico, ni modificar el criterio de localización por cercanía a transporte público, ni incorporar un calificación de "vivienda económica" asociada parámetro de superficie de hasta 90m².

Aumento de la Intensidad Edificatoria: La propuesta incrementa el bono de constructibilidad de un 50% a un 75% para proyectos de vivienda económica (menor a 90 m²) bien localizados.

Este aumento, sumado al cambio en la forma de medir la superficie edificada (cara interior) y al nuevo coeficiente de densidad, genera una sobreexplotación del suelo que no guarda relación con la planificación de los Planes Reguladores Comunes.

En la práctica, se permite una mayor carga de habitantes en el mismo predio sin asegurar que la infraestructura sanitaria, eléctrica y de equipamiento local pueda absorber este crecimiento.

Además, este beneficio se vuelve de aplicación generalizada al reducirse la superficie mínima a 2.500 m², amenazando con saturar áreas residenciales consolidadas.

Sobrecarga de Intensidad por Condición de Uso: Al igual que en el artículo precedente, se aumenta el beneficio de constructibilidad del 50% al 75% para proyectos de vivienda económica (menor a 90 m²) cercanos a ejes estructurantes o estaciones de transporte.

Esta modificación es técnicamente incoherente con la planificación local, ya que permite un aprovechamiento del suelo que supera con creces la capacidad de los servicios y el equipamiento comunal existente.

En comunas como Peñalolén, esto generará zonas de saturación donde la densificación no va acompañada de una mejora proporcional en el espacio público o en la infraestructura de soporte.

Además, el uso de un beneficio destinado originalmente al equipamiento para potenciar la densificación habitacional desvirtúa el equilibrio entre usos de suelo que los PRCs deben cautelar.

Riesgo de Impacto Patrimonial por Sobre-densificación: La propuesta incrementa el beneficio de constructibilidad del 50% al 75% para proyectos de vivienda económica (90m²) asociados a la recuperación de inmuebles patrimoniales.

Si bien se busca incentivar la restauración, un bono del 75% genera una presión volumétrica desproporcionada sobre el inmueble protegido y su entorno inmediato.

Esta intensificación excesiva puede derivar en "proyectos fachada" donde la nueva edificación oculte o desfigure el valor arquitectónico del Monumento o Inmueble de Conservación Histórica, alterando de forma irreversible la morfología del inmueble patrimonial sin una evaluación de impacto armónico por parte del municipio.

86. 736_Patricio_Sepulveda_.pdf

Observación 1: Al reducir el coeficiente de densidad, se permite aumentar drásticamente las unidades habitacionales en zonas ya saturadas.

El cálculo de "1 habitante por vivienda" es irreal y solo sirve para legalizar el hacinamiento bajo una fachada normativa

87. 742_Macarena_Garrido_.pdf

Observación 1: La propuesta de modificación a la OGUC Art.

2.1.22, en particular en lo relativo a la disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 a 2 habitantes por vivienda, y a 1 para proyectos de vivienda económica, recogiendo la demografía actual según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2024, y considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, podría implicar en el futuro la construcción de proyectos habitacionales que, en la práctica, duplicarían o incluso cuadruplicarían la cantidad de viviendas.

Esto podría traducirse en edificaciones con un mayor número de departamentos, generando problemáticas de convivencia comunitaria, similares a los denominados "guetos verticales", con unidades habitacionales de menor superficie.

Se propone reconsiderar el valor de los coeficientes de densidad, usando el coeficiente 3, más cercano al promedio de 2,8 habitantes por hogar, y no subestimar la cantidad de habitantes en los hogares más vulnerables, considerando a lo menos un coeficiente de 2. Se hace fundamental revisar la composición de los hogares más vulnerables del país, para con ello, analizar cuál sería el coeficiente más cercano a la realidad, esto superará las capacidades en materias de infraestructura vial, sanitaria, residuos domiciliarios y de equipamiento comunal, entre otros.

El argumento de que un incremento en la oferta de viviendas derivado de mayores densidades normativas conllevaría necesariamente una disminución en el precio de las unidades de vivienda o del precio del suelo, resulta discutible desde el punto de vista urbanístico y económico.

En contextos de alta demanda y localización consolidada, el aumento de la edificabilidad tiende a capitalizarse en el valor del suelo, incrementando las rentas del suelo urbano.

Asimismo, mayores densidades pueden traducirse en un alza en los precios de las viviendas, particularmente cuando van acompañadas de mejoras en accesibilidad, equipamiento o expectativas de desarrollo.

Lo anterior se traduce en la alteración de los procesos de planificación urbana consolidados y en elaboración, lo cual provocaría una discordancia entre la imagen objetivo definida y las alternativas de estructuración territorial evaluadas, respecto de las condiciones efectivamente materializadas en el territorio a raíz de las nuevas disposiciones que propone la modificación a la OGUC, debilitando la capacidad orientadora y predictiva del instrumento, erosionando la confianza de la ciudadanía, (que ha formado parte en el proceso de planificación comunal), en las autoridades locales.

Este es el aspecto de

la modificación que más perjudica la planificación comunal, debilitando la visión de ciudad que cada comuna se ha propuesto.

Observación 2: Se propone eliminar, para la obtención de incrementos de parámetros asociados a la figura de conjunto armónico en el artículo 2.6.4, la condición de "cercanía a paradero de transporte público", dado que, en el caso específico de la comuna de La Florida, aproximadamente el 90% del territorio urbano cumple con dicho requisito.

Se sugiere mantener la exigencia de que los predios que se acojan a esta norma enfrenten vías expresas o troncales.

Observación 3: De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad.

De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Se solicita que el aumento de la constructibilidad solo sea solo para los casos que _ enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

—

Observación 4: De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad.

De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Se solicita que el aumento de la constructibilidad solo sea solo para los casos que_ enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

—

Observación 5: De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad.

De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Se solicita que el aumento de la constructibilidad solo sea solo para los casos que _ enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

—

Observación 6: Se solicita que el aumento de la altura solo sea solo para los casos que_ enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

—

Observación 7: 2) De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad.

De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas.

La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Por tal motivo, no es factible que el aumento de la cuantificación de la densidad por parte del MINVU, afecte retroactivamente a los Planes Reguladores Comunales vigentes, ya que estaría realizando una modificación de ese instrumento de planificación, para lo cual no tiene competencia legal y contravendría el artículo 5 de la Ley N° 18.575, que obliga a los órganos del Estado a cumplir sus cometidos coordinadamente sin duplicidad de funciones.

Por otra parte, existen planes reguladores en elaboración, esta modificación obligará a retirar e iniciar nuevamente un estudio de IPT con el alto costo que eso conlleva, ya que las densidades aprobadas en el anteproyecto y participación ciudadana, se duplicarán y cuadruplicarán para el caso de viviendas económicas, situaciones no concordantes con imágenes objetivos, anteproyecto y EAE.

Esta situación se aleja de la debida coordinación para el bien uso de los recursos del Estado y el fin armónico del territorio comunal.

Se solicita señalar que los cambios apliquen a los IPT no iniciados.

3) De acuerdo al inciso cuarto, del artículo 41, de la LGUC, las normas urbanísticas y demás disposiciones del Plan Regulador Comunal, deben establecerse en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias y energéticas, situación que actualmente no se cuenta para tal incremento de la densidad en la comuna de La Florida.

De manera que esta modificación no está cumpliendo con esa norma legal.

4) En el caso viviendas de hasta 90 m² con densidad 1, se debe indicar que los recintos de esas unidades (Layout) debe ser concordante con la densidad al momento de presentar los proyectos a la DOM a objeto de no requerir interpretaciones normativas.

5) El término “_sistema de transporte público mayor”, _no se encuentra en la OGUC.

Se solicita definir sistema de transporte público mayor en el glosario de la OGUC artículo 1.1.2.

5) Se solicita aclarar si la superficie de 90 m² de las viviendas económicas será edificada o construida.

Observación 8: Se solicita que el descuento de estacionamiento sea solo en relación a_ alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

—

88. 743_Macarena_Montt_.pdf

Observación 1: Se sugiere precisar los criterios de aplicación de la incorporación que se realiza en estos artículos, en particular en lo relativo a la forma de acreditar la localización del proyecto y su cercanía a infraestructura de transporte público.

En especial, se recomienda definir: (i) el método de medición de la distancia (recorrido peatonal efectivo);

(ii) el punto de origen desde el cual se realiza dicha medición;

(iii) los tipos de infraestructura que se considerarán válidos para estos efectos;

y (iv) los antecedentes técnicos que deberán presentarse para acreditar el cumplimiento de la norma.

89. 755_Mario_Olea_.pdf

Observación 1: La principal preocupación es que, mediante la modificación propuesta, la planificación comunal - función privativa de los municipios - pierde control sobre normas urbanísticas que son específicas para cada territorio, lo cual se considera crítico para el desarrollo urbano equilibrado y sustentable.

El aumento de densidad de las viviendas, que implica necesariamente un aumento de habitantes y además una disminución del tamaño de las unidades en forma generalizada para todas las comunas del país, invalidaría los parámetros de crecimiento establecidos en los planes reguladores comunales, respaldados por estudios de factibilidad sanitaria, de movilidad, equipamiento entre otros, y generando un desajuste en la capacidad del espacio público, de los servicios y de la infraestructura para acoger el aumento de número de viviendas propuesto.

La densidad habitacional establecida por los planes reguladores comunales, debe ser concordante con la cobertura de equipamientos y servicios, las redes viales, de alcantarillado y evacuación de aguas servidas, así como con las evaluaciones ambientales estratégicas.

También es importante recordar que la densidad mínima es competencia de los Planes Reguladores Intercomunales y Metropolitanos (art. 34 de la LGUC), mientras que la definición de la densidad máxima es competencia de cada territorio comunal.

Estos dos parámetros deben ser consistentes con una visión coordinada del nivel local y regional para el desarrollo territorial.

Otro aspecto crítico a considerar es que los planes reguladores cuentan con extensos procesos de participación ciudadana, generando acuerdos y transparencia con la comunidad, los cuales quedarían invalidados de aprobarse esta modificación.

Esto es especialmente crítico para aquellos IPT que acaban de entrar en vigencia, o que se encuentran actualmente en proceso de aprobación.

Por último, es previsible que un aumento de la densidad en forma masiva genere en el corto plazo un aumento en los valores del suelo de muchos de estos lugares, costo que probablemente se traspasará a las unidades vendibles.

Al no incorporar incentivos a la vivienda de interés público, nada asegura que las nuevas viviendas que se construyan contribuyan realmente a la disminución del déficit habitacional ni que su valor disminuya.

Por el contrario, se prevé un aumento de las cargas para los territorios, muchos de los cuales no van a contar con los recursos para poder cubrir el aumento de los servicios y la infraestructura que dicho aumento requerirá (vialidad, aseo (RSD), redes sanitarias y eléctricas, etc, salud, educación, etc.).

Observación 2: La modificación de este artículo limita la facultad planificadora a nivel municipal, ya que la propuesta normativa resta competencias a los Planes Reguladores Comunales (PRC), ignorando las especificidades de los territorios, los procesos de participación ciudadana y estudios técnicos que respaldan las decisiones de planificación a nivel local, al establecer aumento de los parámetros de densidad.

La densidad habitacional, al igual que las demás normas urbanísticas, es competencia exclusiva de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT).

De acuerdo con el Artículo 27 de la LGUC, la planificación urbana debe orientar el desarrollo de los centros urbanos en función de políticas de desarrollo social, económico y medioambiental que garanticen la integración e inclusión.

Los Planes Reguladores plasman en sus normas la visión de desarrollo para sus comunas, la cual se traduce en una serie de normas urbanísticas calculadas de manera concordante entre sí, en relación con la estructura urbana, así como con el carácter de los distintos ejes y barrios de las diferentes comunas.

Esta calibración de la norma, que implica una concordancia entre coeficientes de ocupación de suelo, constructibilidad, alturas máximas y densidad habitacional principalmente, apunta a un desarrollo urbano armónico con su entorno.

Dichas decisiones de planificación han sido fundamentadas mediante Estudios de Capacidad Vial, de equipamiento, así como Factibilidad Sanitaria, estudios que avalan la posibilidad de la comuna de acoger el crecimiento proyectado por los IPT comunales, lo cual ha sido validado y respaldado por las comunidades.

El cambio tendrá un efecto radical en todos los planes reguladores comunales y metropolitanos vigentes, y la medida tendrá efectos negativos asociados a la duplicación de los habitantes proyectados en los territorios y desarticula los supuestos técnicos y proyecciones sobre los cuales fueron diseñados los mismos instrumentos de planificación territorial, dejándolos sin efecto de manera instantánea.

Este cambio genera inconsistencias con los estudios complementarios aprobados, ya sean de factibilidad sanitaria estudios de capacidad vial, alterando profundamente la estructura urbana prevista, la relación entre densidad y dotación de servicios y los estándares de habitabilidad asociados a la calidad de vida.

El aumento de la densidad debiera tratarse de forma diferenciada a nivel territorial y no de manera genérica como esta propuesta lo plantea, de manera de cumplir los objetivos de planificación específicos de cada territorio comunal.

En resumen, se solicita no aplicar el guarismo propuesto en este artículo, dejando la definición de la cantidad máxima de viviendas y habitantes a los planes reguladores.

Observación 3: Reducción de estacionamientos por cercanías a transporte público.

Si bien esta medida está en la línea de incentivar los modos sustentables de movilidad, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, saturando el espacio público que en muchos casos ya se encuentran sobreexigido.

La mayoría de los territorios urbanos a nivel nacional quedan inscritos en los 600 mts.

a paraderos de transporte público, lo que no necesariamente implica que tengan buena cobertura ni que cuenten otros servicios básicos.

Por lo mismo, se debe hacer una distinción entre aquellas infraestructuras de transporte capaces de transportar una mayor cantidad de personas y que son de un carácter más definitivo como las estaciones de Metro o de tren, respecto de aquellas que tienen una menor capacidad como los paraderos de la red de transporte público, los cuales podrían variar su ubicación, así como sus recorridos, generando cambios no previsibles (o inciertos) para la forma urbana.

90. 764_Camila_Merino_.pdf

Observación 1: 3. Art. 2.1.22 Respecto al ajuste del coeficiente para cálculo de unidades de viviendas máximas construibles, de acuerdo con las densidades establecidas en los Planes Reguladores, se solicita:

1) Modificar el primer inciso, en el sentido que se ajuste el coeficiente propuesto de 2 a 2,8, recogiendo las tendencias presentadas en el último Censo del año 2024, que refleja una disminución del número de habitantes por hogar.

2) Modificar el nuevo inciso final, en el sentido que se ajuste el coeficiente propuesto de 1 a 2 fundamentado en que, de acuerdo con los datos del último Censo del año 2024, el 78,2% de los hogares a nivel país están constituidos por 2 o más personas.

Adicionalmente, se solicita restringir la aplicación dicho coeficiente a los proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90m² de superficie, y se encuentren emplazados únicamente en los siguientes casos: a una distancia de hasta 600m de una estación de metro, tren interurbano o similar, o emplazado sobre una vía de categoría expresa, acotando las condiciones propuestas.

3) Revisar implicancia del art. 6.1.8 de la OGUC y cómo afecta a la densidad propuesta.

91. 768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Observación 1: Se valora ajustar el guarismo de densidad a la nueva realidad poblacional del país.

Ahora bien, generalizar a todas las viviendas un equivalente a 2 habitantes es tan equivocado como el guarismo existente.

Lo que se requiere es avanzar hacia guarismos diferenciados, según la realidad de cada comuna y el mercado de la vivienda que ahí predomina.

También podría diferenciarse según la superficie de las viviendas que se proyectan para una zona, como alguna vez estuvo señalado en la OGUC.

Igualar el número de viviendas al número de habitantes en viviendas de 90 m², - medida de gran alcance porque la mayoría de las viviendas en Chile, incluso ciudades completas podrían cumplir con las condiciones que se proponen (hay mucha evidencia de datos) - contradice la fundamentación de esta modificación, que es acercarse al promedio del Censo 2024. Además, es una medida que promoverá que los municipios planifiquen densidades muy bajas justamente en los sectores mejor localizados donde se busca densificar.

Por otro lado, no se entiende por qué se utiliza el parámetro de 90 m², ni cuál es su fundamentación técnica.

Y lo más importante, este es un paquete de medida sumamente regresivas que no cumplirá su objetivo, sino que precarizará aun más los barrios densificados.

Es bien conocido que el aumento de la densidad y la constructibilidad no se traspasa a un menor valor de la viviendas.

Se traspasará a un mayor valor del suelo, cuya rentabilidad la captura el propietario, no los futuros compradores de vivienda.

Las propuestas debieran ir en un sentido diferente, apuntando a generar incentivos para el uso en propiedad o arriendo del stock de 100.000 viviendas sin vender, por ejemplo.

92. 783_Slaven_Razmilic_ADI_.pdf

Observación 1: Es importante consignar que la propuesta no aumenta la densidad de habitantes por hectárea definida en el PRC.

Lo que hace es que, para un mismo volumen de construcción y un mismo número de personas por hectárea, se permite ahora un mayor número de viviendas.

Este ajuste permite que las características de las unidades ofrecidas reflejen de mejor manera la realidad demográfica del país y con las tipologías que efectivamente se demandan en cada zona.

La modificación permitirá ofrecer un rango más amplio de tamaños de vivienda al interior de los proyectos, lo cual aumenta la probabilidad de que las áreas reguladas efectivamente se asemejen a la imagen objetivo definida para el PRC.

No son más personas, no es un mayor volumen. Actualmente hay zonas en que, teniendo constructibilidad, la densidad resultante de viviendas por hectárea redundan en tamaños de vivienda para los que no hay demanda, coartando el desarrollo, limitando la oferta y encareciendo la vivienda.

Esto debe corregirse, en particular en zonas con adecuada provisión de transporte.

93. 790_María_Díaz_.pdf

Observación 1: Mod N°3) La modificación propuesta al artículo 2.1.22 vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, al alterar indirectamente los parámetros de densidad definidos por los Planes Reguladores Comunales (PRC), sin mediar procesos de actualización de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT).

Conforme al artículo 3°, letra b), de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, corresponde a los municipios como función privativa la planificación y regulación de la comuna y la confección del plan regulador comunal, de acuerdo con las normas legales vigentes y en coherencia con el plan comunal de desarrollo.

En este marco, la determinación de la densidad habitacional constituye una atribución propia de los IPT.

La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2, y a 1 en determinados casos, incrementa automáticamente el número de viviendas por hectárea, desarticulando la coherencia normativa establecida en los IPT, los cuales deben ser definidos en base a estudios técnicos en el marco de procesos de elaboración o modificación de IPT tales como: Estudios de Movilidad Urbana, Estudios de Riesgo, Equipamiento Comunal, Infraestructura Energética y Factibilidad Sanitaria, entre otros, conforme a lo establecido en el artículo 2.1.10 de la OGUC, que permiten vincular el crecimiento urbano con la capacidad del territorio y asociados a la infraestructura existente y proyectada.

Asimismo, la aplicación del coeficiente 1 asociado a proximidad a transporte público presenta deficiencias técnicas.

La existencia de paraderos no garantiza un sistema de transporte estructurado ni niveles adecuados de servicio.

En comunas donde el transporte depende de la iniciativa privada, no existe garantía de confiabilidad ni de cambio modal efectivo desde el automóvil particular.

Por otra parte, la cantidad de superficie urbana afectada por la cobertura de 600m pudiese copar la superficie urbana, desdibujando lo establecido por la planificación transformándose en una generalidad y no una excepción.

Adicionalmente, el concepto de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” carece de definición normativa, generando ambigüedad en su aplicación.

En este contexto, el aumento de densidad debiera abordarse de manera diferenciada a nivel territorial, en función de la capacidad de carga urbana y no mediante un criterio uniforme a nivel nacional.

Además, podría generar un cambio en la imagen comunal que se pretende establecer a través de los distintos instrumentos comunales PRC, PIIMEP, PLADECOS y planes de inversión.

94. 799_María_Díaz_.pdf

Observación 1: Mod N°3) La modificación propuesta al artículo 2.1.22 vulnera la potestad planificadora a nivel municipal, al alterar indirectamente los parámetros de densidad definidos por los Planes Reguladores Comunales (PRC), sin mediar procesos de actualización de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT).

Conforme al artículo 3°, letra b), de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, corresponde a los municipios como función privativa la planificación y regulación de la comuna y la confección del plan regulador comunal, de acuerdo con las normas legales vigentes y en coherencia con el plan comunal de desarrollo.

En este marco, la determinación de la densidad habitacional constituye una atribución propia de los IPT.

La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2, y a 1 en determinados casos, incrementa automáticamente el número de viviendas por hectárea, desarticulando la coherencia normativa establecida en los IPT, los cuales deben ser definidos en base a estudios técnicos en el marco de procesos de elaboración o modificación de IPT tales como: Estudios de Movilidad Urbana, Estudios de Riesgo, Equipamiento Comunal, Infraestructura Energética y Factibilidad Sanitaria, entre otros, conforme a lo establecido en el artículo 2.1.10 de la OGUC, que permiten vincular el crecimiento urbano con la capacidad del territorio y asociados a la infraestructura existente y proyectada.

Asimismo, la aplicación del coeficiente 1 asociado a proximidad a transporte público presenta deficiencias técnicas.

La existencia de paraderos no garantiza un sistema de transporte estructurado ni niveles adecuados de servicio.

En comunas donde el transporte depende de la iniciativa privada, no existe garantía de confiabilidad ni de cambio modal efectivo desde el automóvil particular.

Por otra parte, la cantidad de superficie urbana afectada por la cobertura de 600m pudiese copar la superficie urbana, desdibujando lo establecido por la planificación transformándose en una generalidad y no una excepción.

Adicionalmente, el concepto de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” carece de definición normativa, generando ambigüedad en su aplicación.

En este contexto, el aumento de densidad debiera abordarse de manera diferenciada a nivel territorial, en función de la capacidad de carga urbana y no mediante un criterio uniforme a nivel nacional.

Además, podría generar un cambio en la imagen comunal que se pretende establecer a través de los distintos instrumentos comunales PRC, PIIMEP, PLADECOS y planes de inversión.

95. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 1: La modificación propuesta al artículo 2.1.22 constituye uno de los cambios de mayor impacto en la regulación urbana, al alterar el coeficiente de conversión entre densidad y número de viviendas, lo que en la práctica permite duplicar o incluso cuadruplicar la carga de habitantes respecto de lo previsto en los instrumentos de planificación territorial.

Observación 2: 2.1.22

RECHAZO

Observación 3: Una unidad habitacional de 90 m², económica, normalmente será habitada por una familia grande más de 4 personas.

De allí, el número propuesto de asignarle una habitabilidad de 1 persona es completamente irreal.

La habitación de 3 y fácilmente hasta 6 personas por unidad habitacional, en edificios construidos a la espera de sólo 1 persona, producirá hacinamiento que sobrecargará los servicios del edificio mismo (como ascensores, servicios de agua potable, alcantarillado, ventilación, estacionamiento de vehículos particulares), así como los del barrio.

Propongo que ese número sea 1, 2, y 4 para habitaciones de menos de 35 m2, entre 36 y 54, entre 55 y 90 m2, respectivamente, y esto independientemente de las vías de locomoción pública a las que tenga acceso.

96. 823_Matías_elliott_.pdf

Observación 1: Es una grave subestimación suponer 1 habitante por vivienda para construcciones de 90m2 o menos.

En Chile la mayor parte de la población se concentra en inmuebles de estas condiciones, la población que vive en soledad en espacios de estas características es una enorme minoría, la gran mayoría de estas viviendas son habitadas por núcleos familiares de mas de 3 miembros o en su defecto parejas.

Según los estudios publicado por la CASEN del 2017 el 34% de los hogares de 40m2 se encuentran en condiciones de hacinamiento y el 38% de los hogares entre 40m2 y 60m2 también.

Suponer que las viviendas construidas con 90m2 o menos serán habitadas por 1 persona no solo es una suposición irracional, sino además un error que generará un grave problema de sobre densidad poblacional al facilitar la edificación de megaproyectos con dimensiones desmesuradas.

Megaproyectos que mermaran la calidad de vida no solo de quienes habiten estos, sino además de todos los vecinos que vivan en sus alrededores.

Causando el colapso del sistema vial, del sistema de transporte público, de todos los servicios públicos aledaños y un impacto ambiental y humano que mermaran en las condiciones de vida, confort y bienestar de la población.

Problemas que se verán especialmente exagerados en las zonas económicamente más vulnerables.

97. 826_Ricardo_Avila_.pdf

Observación 1: Una unidad habitacional de 90 m2, económica, normalmente será habitada por una familia grande más de 4 personas.

De allí, el número propuesto de asignarle una habitabilidad de 1 persona es completamente irreal.

La habitación de 3 y fácilmente hasta 6 personas por unidad habitacional, en edificios construidos a la espera de sólo 1 persona, producirá hacinamiento que sobrecargará los servicios del edificio mismo (como ascensores, servicios de agua potable, alcantarillado, ventilación, estacionamiento de vehículos particulares), así como los del barrio.

Propongo que ese número sea 1, 2, y 4 para habitaciones de menos de 35 m2, entre 36 y 54, entre 55 y 90 m2, respectivamente, y esto independientemente de las vías de locomoción pública a las que tenga acceso.

98. 837_Humberto_Aranda_.pdf

Observación 1: 3. Art. 2.1.22. Los argumentos presentados no son coherentes con la propuesta.

“_El coeficiente vigente dista significativamente de la realidad demográfica actual. Según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, y el 21,8% de los hogares son unipersonales”.

_Por tanto lo anterior, el guarismo debiese ser de 3 y no de 2 personas.

Cerca del 80% de los hogares no es unipersonal, no hay fundamento técnico para establecer que las viviendas sean medidas por una persona.

Esto abre una deformación respecto al bien común y el derecho de familias a acceder a la vivienda.

Se deben establecer cuotas para unipersonales.

99. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1: 5. Art. 2.1.22 (coeficiente de conversión)

El cambio en el coeficiente puede permitir un aumento importante en la cantidad de viviendas por terreno.

Como vecinos, nos preocupa que este aumento no vaya acompañado de mejoras en servicios, áreas verdes o equipamientos.

Observación 2: 6. Art. 2.1.22 (coeficiente 1 viviendas económicas)

El uso de un coeficiente de 1 habitante por vivienda podría no reflejar la ocupación real, subestimando la cantidad de personas y afectando la planificación de servicios en el barrio.

100. 874_Felipe_Carrasco_.pdf

Observación 1: 1. Artículo 2.1.22

Como residente de un barrio residencial consolidado de la comuna de Ñuñoa, manifiesto mi desacuerdo con la modificación propuesta al artículo 2.1.22, que reduce el coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 habitantes por vivienda, e incluso a 1 habitante por vivienda en ciertos casos.

Esta modificación altera de manera sustantiva la intensidad de ocupación permitida en los barrios.

La densidad normativa no busca reflejar mecánicamente el tamaño promedio actual de los hogares, sino resguardar la capacidad urbana de barrios y comunas, considerando infraestructura, movilidad, espacio público, equipamientos y calidad de vida.

Utilizar datos demográficos para justificar una rebaja generalizada de la densidad puede desvirtuar el sentido de la planificación urbana y afectar gravemente sectores residenciales consolidados.

En barrios como Suárez Mujica, esta medida puede traducirse en una presión inmobiliaria desproporcionada y en un deterioro progresivo de las condiciones barriales.

Se solicita rechazar esta modificación o, en subsidio, establecer resguardos explícitos para barrios residenciales consolidados.

101. 875_Nicolas_Fuentes_.pdf

Observación 1: Carga Poblacional: Reducir el coeficiente de conversión genera una sobrecarga de densidad que no va acompañada de un aumento proporcional en equipamiento y áreas verdes, precarizando el espacio público.

Se propone que el coeficiente de conversión responda a criterios técnicos, como por ejemplo, al indicador censal de habitantes por vivienda en cada comuna.

102. 883_Asociación_Geografas_Chile_.pdf

Observación 1: Incremento de densidad sin adecuada vinculación a capacidad urbana (Art. 2.1.22):

La modificación de los factores de conversión de densidad implica un aumento significativo de la carga poblacional en zonas urbanas consolidadas, sin establecer mecanismos explícitos que aseguren su coherencia con la capacidad de las redes de infraestructura sanitaria, vialidad, equipamientos y áreas verdes, lo que puede tensionar el funcionamiento urbano.

Desde el año 2001, establece que la equivalencia de habitantes por vivienda corresponde a 4. Esto implica que cuando, por ejemplo, un Plan Regulador Comunal (PRC) establece para cierta zona una densidad bruta de 200 habitantes por hectárea (hab/ha), en una hectárea de esa zona se pueden edificar $(200 / 4) 50$ viviendas.

La propuesta de modificación busca reducir ese coeficiente a 2 de manera general, y a 1 para el caso de proyectos de viviendas económicas que cumplan con ciertas condiciones de localización, como cercanía a vías estructurantes o paraderos de transporte público.

Esta modificación es extremadamente grave pues implica, vía decreto, duplicar y cuadruplicar la cabida de viviendas que han establecido los planes reguladores para sus territorios.

La modificación no apunta a proyectos de vivienda social que entrega el Estado, sino a viviendas económicas, concepto establecido en el DFL N° 2 de 1959 que entrega franquicias tributarias a viviendas de tamaño menor a 140 m²;

en la actualidad la gran mayoría de las viviendas que se construyen tienen menos de 140 m² y por tanto califican como viviendas económicas, teniendo esta categoría el grueso de la oferta del mercado inmobiliario privado;

como se ha expuesto, esta modificación no busca brindar soluciones habitacionales a los comités de vivienda, sino brindar incentivos al rubro inmobiliario.

103. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 1: Guarismo densidad (de 4 a 2 y 1 hab/vivienda)

La reducción del coeficiente de conversión altera materialmente los efectos de los planes reguladores comunales sin modificar formalmente dichos instrumentos, vulnerando la autonomía municipal (art. 118 CPR).

Se configura una intervención reglamentaria en competencias locales, contraria al principio de distribución de competencias reconocido por la CGR.

Vulneración de autonomía municipal (art. 118 CPR y LGUC): altera efectos de los PRC sin modificar el instrumento.

Sobrecarga de infraestructura urbana (servicios, vialidad, equipamiento).

Desajuste técnico-demográfico: promedio de hogar (2,8) no justifica bajar a 2 ni menos a 1.

Externalidades negativas en calidad de vida urbana (hacinamiento, presión en servicios).

104. 911_Lorene_Prieto_.pdf

Observación 1: 2.1.22 Es un engaño: calcular 1 habitante por 90m2 de vivienda.

Eso será para 34m2 o 40m2 en una vivienda de 90 m2 pueden vivir hasta 6 personas.

Osea la densidad qué tendrá el sector es 6 veces mayor.

A menos que se obligue a que exista 1 solo dormitorio.

105. 919_Gonzalo_Gacitua_.pdf

Observación 1: 2.1.22 (inciso primero) Si bien puede entenderse la pertinencia de modificar el coeficiente por el cual debiera dividirse la densidad bruta que fijen los IPT –atendida la disminución del tamaño de los hogares a 2,8 personas por vivienda y el aumento de los hogares unipersonales– debiera hacerse una distinción entre la aplicación de esta regla respecto de los nuevos IPT que establezcan dicha norma urbanística y aquellos IPT que fueron formulados y aprobados bajo una norma reglamentaria que dividía la densidad por un coeficiente significativamente mayor a los que se están proponiendo ahora (4 v/s 2 o 1). Eso podría resolverse modificando la redacción de este inciso o incluyendo un artículo transitorio que intente resolver el mecanismo o procedimiento de ajuste a un nuevo coeficiente, mediante el cual se puedan evaluar los potenciales impactos que podría tener una medida como la propuesta, en zonas que no solo fueron planificados para una determinada “densidad habitacional” o número de personas (que no se vería modificada por el cambio de coeficiente), sino también para una determinada carga vial asociada a la cantidad de vehículos asociados al número de viviendas, así como a una determinada capacidad o factibilidad de los servicios domiciliarios, por mencionar algunas materias vinculadas a la cantidad de viviendas admitidas en una zona y no sólo a la cantidad de personas que pueden habitar allí.

Observación 2: 2.1.22 (nuevo inciso tercero) El beneficio normativo de disminuir a la mitad el nuevo coeficiente por el que tendría que dividirse la densidad habitacional (de 2 a 1), no solo genera los mismos inconvenientes o cuestionamientos señalados respecto a la modificación del inciso primero, sino también está vinculado a un supuesto extremadamente amplio (en lo que respecta al tipo de viviendas), pues únicamente se requeriría que las viviendas no superen los 90 m 2 de superficie, lo que probablemente ocurra en casi la totalidad de los proyectos habitacionales que se emplacen frente a vías expresas o troncales o que se construyen cerca de las estaciones o ejes de transporte público, pues las viviendas que superan esa superficie son una excepcionalidad entre los productos que actualmente ofrece el mercado inmobiliario, más aún si se considera lo ya señalado respecto a la disminución del tamaño de los hogares y el aumento de los hogares unipersonales.

Asimismo, el concepto “vivienda económica” actualmente está desprovisto de algún criterio o concepto que la defina y que permita distinguirla del resto de viviendas, ya que el único requisito es el de la superficie (actualmente, 140 m 2).

En ningún caso pueden asimilarse las “viviendas económicas” únicamente con aquellas viviendas destinadas a los beneficiarios de los programas habitacionales del Estado.

El concepto “vivienda económica” es mucho más amplio y, como ya se señaló, incluye prácticamente a todas las viviendas.

En ese escenario, en caso que se insista en el establecimiento de este beneficio normativo –u otro similar– su objeto debiera ser mucho más acotado e, idealmente, estar vinculado al cumplimiento de algún objetivo de política pública, por ejemplo, la construcción de “viviendas de interés público”, que sí son aquellas viviendas destinadas a beneficiarios de los programas habitacionales del Estado.

Lo anterior sería consecuente con otras normas de la LGUC y la OGUC que tienen por objeto promover la integración social y urbana de dichas viviendas y el acceso equitativo de la población a bienes públicos urbanos relevantes, tales como la cercanía a ejes estructurantes de movilidad (que es uno de los requisitos que se debiera cumplir para disminuir a la mitad el nuevo coeficiente por el que tendría que dividirse la densidad habitacional).

Con todo, antes de establecer un beneficio normativo como el propuesto en el inciso tercero, debiera resolverse adecuadamente cuál sería finalmente el cambio de coeficiente en la regla general del inciso primero y en qué casos operaría, previendo que no colapsen o se vean muy afectadas aquellas zonas en las que los IPT ya establecen una determinada densidad.

Resolviendo eso adecuadamente, podría evaluarse un eventual beneficio normativo para los proyectos que incluyan, total o parcialmente, “viviendas de interés público”.

Observación 3: Cabe agregar que, a diferencia del cambio propuesto para el artículo 2.1.22, en el que no habría, en teoría, un aumento en el número de habitantes de un sector (pero sí podría haberlo en la práctica), el beneficio normativo propuesto en los artículos 2.6.5, 2.6.6 y 2.6.7 sí implicaría, necesariamente, una mayor carga para los sectores urbanos en los que se aplique (pues podrían construirse más metros cuadrados y, por tanto, en dicha zona habrían más habitantes y viviendas y, además, más ocupantes de

Observación 4: edificaciones destinadas a equipamientos), lo que puede incidir de manera relevante no solo en los temas ya mencionados en el artículo 2.1.22 sobre carga vial y factibilidad de servicios sanitarios, sino también en el acceso y disponibilidad de espacios públicos o de equipamientos relevantes, como establecimientos de salud o de educación, por mencionar algunos.

106. 928_Sebastian_Ahumada_.pdf

Observación 1: Disposición sobre guarismo de conversión de densidad bruta

Se observa la reducción general del guarismo de conversión de 4 a 2 habitantes por vivienda, pues altera de hecho la intensidad edificatoria permitida por los planes reguladores comunales sin que medie una revisión local de capacidades urbanas, sanitarias, viales y de equipamiento.

La actualización demográfica no debiera traducirse automáticamente en una duplicación del número de viviendas posibles en un mismo terreno.

De mantenerse una revisión del guarismo, ésta debiera al menos reconocer el tamaño medio del hogar informado por el Censo 2024 y no operar como una flexibilización uniforme a escala nacional.

Observación 2: Disposición especial sobre guarismo 1 en viviendas económicas y/o cercanas a transporte masivo

Se solicita eliminar la posibilidad de aplicar un guarismo de 1 habitante por vivienda en proyectos de vivienda económica y/o emplazados a 600 metros de infraestructura de transporte masivo.

La evidencia comparada presentada para Estación Central, Independencia y San Miguel muestra que la densificación ya se concentra precisamente en dichos entornos, alcanzando en 2024 densidades muy superiores a las zonas fuera del radio de 600 metros.

Profundizar ese incentivo en áreas ya tensionadas aumenta el riesgo de sobrecarga de servicios, espacio público y equipamientos.

107. 934_Juan_Ruiz_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22 Densidad y conversión de habitantes Antes de desglosar como impacta este Punto de la Modificación de la OGUC a la Zona Urbana de la Comuna, debemos resaltar que esta Zona Urbana formal, al ser la cabecera comunal de una Comuna Rural, es el punto donde se deben y pueden localizar los Servicios y Equipamiento del territorio completo.

Actualmente según su PRC, que se enmarca en lo definido al respecto por el PRMS, considerando una densidad promedio de 85 Hbts./há.

Esta área aún no se ha consolidado como el área de la Comuna que concentre un desarrollo inmobiliario de ningún tipo, salvo algunos Equipamientos que sirven a la Población Comunal completa como Estaciones de Servicio, Bancos, Supermercados y Cesfam de Pirque.

El área Urbana no cuenta con factibilidad sanitaria de la Empresa Concesionaria (Aguas Andinas) en el 80% del territorio “Urbano”, así tampoco alcantarillado en el 100% del área Urbana.

De acuerdo a nuestra evaluación del PRC, esta ha sido la razón por la cual no se han desarrollado proyectos de vivienda en esta área Urbana como se predecía el año 2015 año en que se aprobó el PRC.

La Vialidad que propone el PRC, no está materializada, Consiste en una trama de Vías Colectoras y de Servicios, de perfiles entre 20 a 25 mts.

La Vialidad estructural de la Zona Urbana son Avenidas Troncales que existen desde hace más de 100 años, cuyos perfiles no han variado (no se han ensanchado), siendo estas mismas Vías las que conectan hacia los Sectores Rurales interiores de la Comuna, como también con el resto de la Región Metropolitana.

Estas Vías (2) se encuentran absolutamente colapsados. También los Accesos a la Comuna son insuficientes por lo que la conectividad hacia los Centros Urbanos cercanos se encuentra saturada.

La Comuna se conecta hacia las Zonas Urbanas cercanas atravesando el Río Maipo. Los actuales Puentes están saturados.

Efectos Cálculo de Población con Mod. OGUC, bajando la cantidad de 4 a 2 Hbts. /Viv.

(Modificación de la modalidad de cálculo de la densidad) Al no estar materializada la Zona Urbana en Pirque, podemos quizás como pocas otras Comunas del país, proyectar sobre paños completos en las distintas Zonas del PRC, (pañes aún plantados y/o con parcelaciones de agrado) y calcular, que producto de esta modificación ,en vez de 5.358 viviendas, que proyecta el PRC vigente ,se pueden construir en ésta área, el doble: 10.717 viviendas.

En caso de proyectarse viviendas económicas, como define esta Modificación (menores o iguales a 90 m2), proponiendo bajar la densidad a 1 Habts./ Vivienda (viviendas económicas), la Zona llegaría a 21.433 viviendas.

108. 939_Claudia_Maturana_.pdf

Observación 1: 2. 2.1.22 La norma presenta una desconexión con la realidad territorial local, particularmente por basarse en supuestos de transporte inexistentes en la comuna.

Duplicando el potencial de la carga urbana sin adecuación de infraestructura, generando inconsistencias con los objetivos del PRC vigente, pudiendo provocar una sobrecarga de sistemas urbanos, en ámbitos como transporte, servicios básicos y equipamientos.

109. 943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf

Observación 1: No procede. Pasa a llevar la participación ciudadana.

Incluir: La modificación del coeficiente de densidad deberá condicionarse a la incorporación de estándares mínimos de habitabilidad, incluyendo superficie útil por vivienda, espacios para trabajo domiciliario y provisión de equipamiento y áreas verdes.

110. 84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf

Observación 1: Artículo 6.1.8. Exención normativa para los conjuntos de viviendas económicas y régimen urbanístico especial. A los conjuntos de viviendas económicas, cualquiera sea el área de su ubicación, sólo les serán aplicables las siguientes normas de los respectivos instrumentos de planificación urbana:

- a) Antejardines, si los hubiere, con un máximo de 3 metros con respecto a la vialidad existente o prevista en el instrumento de planificación urbana, salvo que se trate de proyectos con edificación continua, caso en el cual no se exigirá cumplir con antejardines.
- b) Distanciamientos, con un máximo de 3 metros.
- c) Estándar mínimo de estacionamientos, según lo establecido en el artículo 2.4.3 de esta Ordenanza General.
- d) Áreas afectas por declaratoria de utilidad pública, en los términos de esta Ordenanza General.
- e) Densidades máximas, incrementadas hasta en un 50%, respecto de las densidades máxima establecidas por el instrumento de planificación territorial, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.1.22 de esta Ordenanza General.
- f) Áreas de riesgo sujetas a restricción por un instrumento de planificación territorial, salvo que se ejecuten medidas que eliminen el riesgo en base a un estudio fundado que las justifique, de conformidad a lo establecido en esta Ordenanza General.

Para acceder a la exención urbanística señalada en el inciso anterior, los proyectos sobre conjuntos de viviendas económicas deberán cumplir los siguientes requisitos copulativos:

5. Cuando el proyecto contemple una cantidad superior a 50 viviendas económicas, deberá proyectar y construir una sede social o sala de reuniones u otros recintos de beneficio común, de una superficie no inferior a 90 m², la que se incrementará en 1 metro cuadrado adicionales de superficie por cada 50 viviendas que represente el excedente respecto del mínimo.

Observación 2: Artículo 6.1.9. Viviendas integradas. Sin perjuicio de los beneficios previstos en el artículo 6.1.8 de esta Ordenanza General, a los proyectos de viviendas integradas que se emplacen en predios que cumplan con al menos una de las siguientes características, podrán gozar de las exenciones urbanísticas adicionales que regula este artículo:

- c) En predios que se vinculen al sistema de transporte urbano por la vía de intensificar el uso de suelo urbano en las cercanías de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, con un radio de influencia de hasta 1.000 metros.
- d) Frente a vías Troncales o Expresas, o vías clasificadas en carácter de camino nacional o regional por parte de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

111. 949_Jeanette_Bruna_.pdf

Observación 1: Básicamente los riesgos interpretativos detectados consisten en:

- 1) Incertidumbre en medición de distancia "600m": No se establece metodología ni órgano competente para certificar el recorrido peatonal por vías públicas. La falta de precisión ha generado permanentes problemas interpretativos que ha llevado a permisos DOM a CGR.

- 2) Riesgo de acumulación de beneficios: La norma no prohíbe expresamente sumar el incremento de 75% con otros aumentos de este capítulo, lo que permitiría exceder 100% la constructibilidad del PRC sin actualización de dicho instrumento.
- 3) Ausencia de cuota de integración: Sin exigencia de porcentaje mínimo de vivienda de interés público, el incentivo puede traducirse en concentración de micro-unidades sin mixtura social, contrario a los objetivos del art. 184 LGUC y por tanto dirigirse sólo a multifamily.

Observación 2: "Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior, y, además, consistan en proyectos de viviendas destinadas a beneficiarios de subsidios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo regulados en los D.S. N°49, D.S. N°1 o D.S. N°19, cuyo precio de venta no supere las 2.200 UF y cuya superficie útil por unidad no supere los 90 m², y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales calificadas como tales en el instrumento de planificación intercomunal vigente, o que se encuentren en una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal medido por el eje de bienes nacionales de uso público, desde el acceso principal del predio a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público, debidamente acreditado mediante certificado emitido por la Dirección de Tránsito Municipal respectiva, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo. Este incremento no será acumulable con otros aumentos de constructibilidad contemplados en este Capítulo. Además, al menos un 20% de las unidades que se acojan a este incremento deberán corresponder a viviendas de interés público según artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones."

Observación 3: Caso Práctico si se aplicará la normativa propuesta en Sector Almendral, Valparaíso

El sector El Almendral, zona ZCH-1 del PRC de Valparaíso, ilustra el riesgo urbano de la norma propuesta

1. Condición normativa PRC: Altura 14m, densidad 600 hab/há, constructibilidad 2,4 y dotación 1 estacionamiento por vivienda.
2. Condición transporte: El 100% del polígono está a <600m de estaciones Puerto y Bellavista del Merval. Av. Pedro Montt y Av. Brasil son ejes estructurantes.

3. Que pasaría con el texto propuesto en predio tipo 1.500 m²:

PRC: 600 hab/há con coef. 2 = 90 deptos. 2,4 constructibilidad = 3.600 m². 90 estacionamientos.

Con Art. 2.1.22 propuesto: 600 hab/há con coef. 1 = 180 deptos.

Con Art. 2.4.1 propuesto: 180 deptos con 0,5 est/depto = 90 estacionamientos.

Si suma Art. 2.6.5 propuesto 75%: 3.600 x 1,75 = 6.300 m² = hasta 252 deptos de 25 m².

Resultado: Se pasa de 90 a 252 viviendas con la mitad de estacionamientos exigidos.

112. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 1: 2.1.22 - La modificación propuesta amplía en la práctica, y por vía administrativa, la densidad efectiva permitida vía IPT, pues permitirá, en muchos casos, dado que existe el mercado para ello (especialmente en áreas urbanas y sobre todo metropolitanas de buena accesibilidad), desarrollar un número de unidades de vivienda significativamente mayor manteniendo las condiciones actuales de densidad y constructibilidad en los IPT vigentes. En este sentido, la modificación confunde conceptualmente el modo de cálculo de densidad de los IPT con el dato censal de personas por hogar, tal como lo menciona el profesor Luis Eduardo Bresciani (La Tercera, 18 de abril de 2026). Ello provocará, en conjunción con otras modificaciones propuestas, como la ya mencionada del Art. 1.1.2 y del Art. 2.6.4 relativo a conjuntos armónicos, un aumento de la densidad poblacional efectiva notoriamente más allá de lo establecido en los IPT vigentes, con las consabidas consecuencias en cuanto a saturación de servicios básicos, capacidad vial y espacio público, dado que la estimación de la constructibilidad actual se realizó justamente pensando en esas condiciones, las que no cambian por efecto de esta modificación administrativa. Ello contraviene el propósito de los estudios fundantes o antecedentes técnicos de los respectivos IPT (tales como estudios de capacidad vial o de infraestructura), así como lo aprobado en la Evaluación Ambiental Estratégica del instrumento, o bien en su Declaración de Impacto Ambiental, como era anteriormente requerido. Similares consideraciones, y con mayor motivo, concurren a la modificación propuesta del guarismo de cálculo de habitantes por vivienda para efecto del cálculo del número de viviendas autorizadas por área según las definiciones de densidad del IPT de 4 a 1, aun cuando se acote a vías expresas y troncales. Por lo anterior, se solicita la eliminación de dicha modificación.

Observación 2: 5.1.11 - El cambio del vocablo "exterior" por "interior" amplía en la práctica la superficie edificada permitida en los instrumentos de planificación territorial (IPT) vigentes, permitiendo un aumento de la constructibilidad no contemplado en estos, con todas las consecuencias que ello implica. Asimismo, se debe considerar el efecto combinado con la modificación propuesta al Art. 2.1.22 de la OGUC en el sentido del cambio del coeficiente de cálculo de la densidad permitida en los IPT y la modificación del Art. 2.6.4 sobre conjuntos armónicos.

113. 959_Paula_Leiva_.pdf

Observación 1: 2.1.22. Al disminuir el coeficiente se genera una densificación indirecta que no ha sido evaluada en los procesos de planificación comunal o intercomunal e implica cambios en la práctica de los IPT. Puede generar sobrecarga en transporte y déficit de servicios. En particular la aplicación de 1 habitante por vivienda, ya que este supuesto no refleja condiciones reales de uso, lo que puede generar distorsiones relevantes en la planificación de infraestructura y equipamientos. Revisar pertinencia de coeficientes propuestos.

Observación 2: 2.4.1. Se permiten rebajas de estacionamientos sin asegurar que el transporte público soporte la demanda real. En la práctica genera que haya una utilización del espacio público para estacionamientos informales, conflictos en la comunidad y presión sobre barrios existentes. Para llevar a cabo este tipo de modificaciones, se deben resguardar las eventuales externalidades en el entorno urbano, por lo tanto debe ser complementado con normas o exigencias asociadas al sistema de transporte. En relación a la incorporación de “paradero de buses” debe ser definido, ya que no tienen definición en esta ordenanza, el término es genérico ya que puede abarcar zonas de parada que se conformen de refugios peatonales o simplemente un poste bandera análoga, donde los últimos son modificados constantemente. Y dentro de esto mismo, no es claro a que se refiere con “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Dentro de la normativa vigente ya se establece una clasificación de vías en el Artículo 2.3.2. de la OGUC (Expresas, Troncales, Colectoras, etc.). Introducir una denominación distinta genera una contradicción con los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), los cuales destinan y categorizan el espacio público basándose en la clasificación vial vigente y no en la operatividad del transporte público, que es de carácter dinámico. El concepto de “transporte público mayor” pertenece al ámbito regulatorio del Ministerio de Transportes y no de la normativa urbanística. Dado que los recorridos de transporte público pueden variar por decretos administrativos, la norma urbana no puede quedar supeditada a definiciones externas que no están plasmadas de forma permanente en los planos de vialidad de los Planes Reguladores.

114. 45_Marcos_Diaz_.pdf

Observación 1: [Sin fragmentos textuales sustantivos identificados en el cuerpo del documento respecto del Art. 2.1.22 o sus expresiones clave.]

115. 51_Ignacio_Alvarado_.pdf

Observación 1: En los últimos tres censos que ha tenido Chile, el número promedio de habitantes por vivienda ha sido cercado a 3, no se entiende que se proponga 2 como coeficiente considerando este dato. También es importante considerar cómo se afectará a los instrumentos de planificación territorial vigentes, ya que dicha planificación se realizó considerando un número total de habitantes por hectárea distinto.

Observación 2: El número de habitantes permitido debiera estar asociado a la superficie de la vivienda, no es lógico pensar que en una vivienda de 40m² se considere la misma cantidad de habitantes que en una de 140 m².

Observación 3: Si se realiza el cambio de coeficiente de densidad, ¿cómo se va a compensar la mayor carga sobre la infraestructura sanitaria?

Observación 4: Los beneficios de aumento de la constructibilidad para conjuntos armónicos son porcentajes sumamente altos, lo que en la práctica dejan sin efecto el plan regulador. Considerando que se está proponiendo disminuir la superficie total del terreno a la mitad (tan solo un cuarto de una manzana del centro de Santiago) y que, por ejemplo, en la Región Metropolitana sólo el 15% de las viviendas nuevas tienen más de 90 m², se transforma una norma que debiera ser excepcional en una regla generalizada, que ignora las disposiciones de los instrumentos de planificación territorial.

116. 75_Claudia_Silva_.pdf

Observación 1: ##### 2. Densificación forzada sin habilitación legal expresa

Artículo 2.1.22 OGUC

El cambio del factor de conversión de densidad —al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2— implica, en los hechos, una reconfiguración obligatoria de la capacidad poblacional admisible en zonas residenciales consolidadas, permitiendo hasta cuadruplicar la carga de habitantes sin que dicha decisión haya sido adoptada a través de un proceso de planificación territorial específico.

Observación 2: La Contraloría ha sostenido reiteradamente que las decisiones que inciden en la intensidad de ocupación del suelo y la capacidad de carga urbana son propias del planeamiento territorial y no del reglamento, debiendo sustentarse en estudios técnicos, evaluación ambiental estratégica y participación ciudadana, elementos ausentes en esta modificación.

117. 79_Carolina_Salazar_.pdf

Observación 1: *Densificación excesiva* (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

118. 139_Carolina_del Campo_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

119. 203_Carolina_Gumucio_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

120. 219_Pamela_Rojas_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

121. 278_Paula_Muñoz_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22 – Modificación del coeficiente de densidad La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 y 1 habitante por vivienda implica, en términos prácticos, un aumento significativo del número de viviendas por hectárea sin modificar los instrumentos de planificación territorial, generando una intensificación efectiva del uso del suelo sin evaluación integral de su capacidad de carga.

122. 305_Guillermo_Prieto_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

123. 315_Mauricio_Correa_.pdf factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

124. 328_Ana_Sugranyes_.pdf

Observación 1:

¿Cómo entender el guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea desde la lógica del Plan Renace Chile? Reducir la densidad de 4 a 2 o 1 persona por vivienda evidencia incongruencias entre, por un lado, a largo plazo, el programa del Gobierno Kast que enfatiza la familia como eje de las políticas públicas, reforzando su rol en la cohesión social y en la transmisión de valores, así como los incentivos económicos para familias con hijos que contempla el plan Renace Chile para revertir el grave problema estructural de la baja natalidad; y, por el otro lado, la medida inmediata, de carácter mercantil, de reducir el número de personas por vivienda, estigmatizando hogares chicos en un espacio inadecuado para la protección de la familia con políticas de seguridad ciudadana y estabilidad económica. El fomento de viviendas nuevas, pequeñas, para 1 o 2 personas, corresponde a una exigencia inmediata de mercado; pero se contrapone a las propuestas del Gobierno Kast para revertir la baja natalidad y, por lo tanto, a una vivienda adecuada para la sociedad chilena dentro de 15 a 20 años.

125. 348_Olga_Limidoro_.pdf

Observación 1:

Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

126. 381_Claudio_Orrego_GobernadorRM_.pdf

Observación 1:

Coefficiente de densidad (Art. 2.1.22). Reducirlo de 4 a 2 habitantes/vivienda duplica la densidad admisible en toda la zona urbana de la RM sin modificar un solo PRC ni el PRMS; a 1 hab/viv la cuadruplica para viviendas económicas. La actualización es razonable en vista del Censo 2024 (2,8 pers./hogar), pero aplicarla uniformemente a 52 comunas con capacidades de carga radicalmente distintas es otra cosa.

Observación 2:

El legislador ya decidió: la densificación en torno a transporte público debe planificarse desde la escala metropolitana, condicionada a integración social y con densidades mínimas obligatorias. La propuesta actual otorga esos mismos incentivos, pero los fija en la OGUC nacional sin pasar por el PRMS, no los condiciona a vivienda de interés público, no establece densidades mínimas y deroga facultades municipales sin restituir las a la escala intercomunal. En los hechos, la reforma neutraliza lo que la Ley 21.807 habilitó.

Observación 3:

Las ciudades tienen capacidad de carga finita —agua potable (crítica en la cuenca Mapocho–Maipo), redes sanitarias, transporte en hora punta, equipamiento— y esa capacidad no es uniforme en las 52 comunas. La reacción defensiva previsible — comunas con capacidad técnica bajando densidades en sus PRC para contrarrestar la OGUC— puede producir, paradójicamente, menos vivienda donde hay mejor infraestructura y más donde la planificación es débil y la infraestructura escasa o ausente, lo opuesto del efecto declarado.

Observación 1:

127. 516_Simon_Salvachua_.pdf

Observación 1: 3) Artículo 2.1.22. Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 3. El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial.

(Nota: Se fija el coeficiente en 3 (en lugar de 2) y se elimina por completo el beneficio de aplicar un coeficiente de 1 para unidades de 90 m², ya que se consideró "impresentable" e "injustificado").

Observación 2: 4) Artículo 2.4.1. (Párrafo modificado) Los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.

(Nota: Se elimina la mención "o a un paradero de buses de la red de transporte público..." para evitar que la rebaja se convierta en una norma generalizada en toda la ciudad).

128. 524_Rafael_García_.pdf

Observación 1: Art.4.1.1. Carga Poblacional: Reducir el coeficiente de conversión genera una sobrecarga de densidad que no va acompañada de un aumento proporcional en equipamiento y áreas verdes, precarizando el espacio público. Se propone que el coeficiente de conversión responda a criterios técnicos, como por ejemplo, al indicador censal de habitantes por vivienda en cada comuna.

129. 533_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: Art.4.1.1. Carga Poblacional: Reducir el coeficiente de conversión genera una sobrecarga de densidad que no va acompañada de un aumento proporcional en equipamiento y áreas verdes, precarizando el espacio público. Se propone que el coeficiente de conversión responda a criterios técnicos, como por ejemplo, al indicador censal de habitantes por vivienda en cada comuna.

130. 569_Nicolas_Gonzalez_.pdf

Observación 1: OBSERVACIONES A LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA OGUC Como residentes de la comuna de Providencia, presentamos nuestras observaciones a la propuesta de modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), en atención a sus implicancias urbanísticas, territoriales y normativas. 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte (Artículo 2.1.22) La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo. En términos prácticos, esta medida permite: Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea Aumentar la carga poblacional efectiva en zonas urbanas consolidadas Lo anterior se propone sin una evaluación explícita de la capacidad de soporte urbano, particularmente en relación con: Infraestructura sanitaria (agua potable y alcantarillado) Red vial y movilidad local Equipamiento y espacio público Se estima necesario que cualquier ajuste de esta naturaleza esté acompañado de: Estudios de impacto urbano acumulativo Mecanismos de mitigación proporcionales

Observación 2: 2. Efectos en la estructura demográfica y oferta habitacional Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional. En particular, se observa un incentivo a: La producción de unidades de menor superficie La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad Como consecuencia, podría producirse: Una reducción progresiva de la oferta de viviendas adecuadas para hogares numerosos Procesos de segregación por tamaño de hogar, limitando el acceso de familias más grandes a determinados sectores urbanos En este contexto, se sugiere: Evaluar mecanismos que resguarden la diversidad tipológica de viviendas, evitando la sobreconcentración de unidades pequeñas Incorporar indicadores de seguimiento que permitan monitorear efectos en términos de equilibrio demográfico y acceso equitativo a la vivienda

131. 577_Mauricio_Valenzuela_.pdf

Observación 1: Al cuarto trimestre de 2025, unas 7.000 viviendas económicas (deptos.), de menos de 90 m², y a menos de 600 m de un paradero de la red de transporte de un eje estructurante, se encontraban disponibles para la venta.

132. 581_Catalina_de la Cerda_.pdf

Observación 1: Modificación artículo 2.1.22. OGUC. Se concuerda con que para la aplicación de la densidad habitacional bruta la equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2. Se concuerda también con que se considere un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

133. 592_Pamela_Rojas_.pdf

Observación 1: - Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

5. [617_Victor_Kahn_.pdf]

Observación 1: Materia: Observaciones a los Artículos 2.1.22, 2.6.4 y 2.6.7 sobre Densidad, Conjuntos Armónicos y Monumentos Nacionales (MN).

Observación 2: 3. Primacía de la Norma Nacional: Que en estos casos, los premios de constructibilidad (75%) y la densidad de 1 hab/vivienda (Art. 2.1.22) operen de forma automática, prevaleciendo sobre restricciones de Planes Reguladores locales que no hayan sido actualizados.

Observación 3: Justificación y Sustento Técnico: Esta modificación es urgente para destrabar proyectos de vivienda y evitar el castigo económico a pequeños propietarios. Como prueba de la ineficiencia regulatoria actual, citamos el caso de la manzana delimitada por las calles Serrano, Cóndor, San Francisco y Av. Santa Isabel, donde se ubica el Monumento Histórico Serrano 444, el cual es más bien un Sitio de Memoria (SM) sin valores arquitectónicos intrínsecos. Para este polígono, el CMN (Ord. 01362-2026) ya declaró que la restricción de altura es innecesaria, y la Municipalidad de Santiago (Carta N° 0883-2025) reconoce la factibilidad técnica, pero admite que la solución burocrática local tardará años. La OGUC debe ser la herramienta nacional que resuelva estos bloqueos de forma automática.

6. [663_Carolina_Barrera_.pdf]

Observación 1: _ Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias.

134. 666_Jaime_Bellolio_Alcalde_Providencia_.pdf

Observación 1: I. Sobre el cambio de cálculo para establecer habitantes por vivienda El Plan Regulador Comunal de Providencia (PRCP), vigente desde el año 2007, establece una visión de ciudad para la comuna, la cual se materializa en una serie de normas urbanísticas calculadas de manera coherente entre sí, en relación con la estructura urbana, así como con el carácter de los distintos ejes y barrios de la comuna. La presente modificación plantea un cambio sustantivo en la regulación de la norma urbanística densidad habitacional, al reducir el coeficiente de habitantes por vivienda de 4 a 2 para proyectos de viviendas en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados a menos de 600 m de estaciones de metro, tren, teleférico,

travía o paraderos del transporte público. En el caso de Providencia, la totalidad de la comuna cumpliría los requisitos para aplicar la reducción del coeficiente de 4 a 1, ya que cuenta con alta cobertura de transporte público -cuatro líneas de metro, once estaciones existentes, dos líneas de metro proyectadas, más de 57 recorridos y 284 paraderos del Transantiago y una estación de Teleférico proyectada-; lo que permitiría cuadruplicar la densidad de viviendas en todo el territorio comunal, con el consiguiente impacto de la infraestructura urbana, los servicios, capacidad sanitaria, de movilidad, de espacio público, demanda de equipamiento y la calidad de vida de nuestros habitantes.

Observación 2: A Providencia Vs Guero aplican los cambios propuestos, se podrían construir aproximadamente 185 mil viviendas adicionales a las actualmente permitidas por el PRCP 2007, Asimismo, preocupa que, dada la ubicación central de la comuna, se reciba el impacto de las comunas vecinas. En efecto, un aumento de la densidad en dichas comunas podría traducirse en un incremento de la población flotante en Providencia, y por consiguiente, que la comuna no cuente con la capacidad suficiente para absorber dicha demanda. En virtud de lo expuesto, se concuerda con la necesidad de ajustar la densidad habitacional en el contexto nacional; no obstante, dicho aumento debiera abordarse de manera diferenciada a nivel territorial, y no de forma genérica como lo plantea la presente propuesta, a fin de resguardar el cumplimiento de los objetivos de planificación a escala local.

Observación 3: En este sentido, la definición de la densidad debiera mantenerse como una competencia propia de los instrumentos de planificación territorial, en concordancia con la cobertura de equipamientos y servicios, las redes viales, de alcantarillado y de evacuación de aguas servidas, y en coherencia con los procesos de evaluación ambiental estratégica y de participación ciudadana. Se sugiere explorar otros mecanismos para aumentar la densidad de viviendas considerando la escala y particularidades de cada territorio. En el caso de Providencia por ejemplo, se propone analizar el aumento de la densidad de viviendas para factibilizar la reconversión de edificios en ejes estructurantes, especialmente en edificios de oficinas que presenten niveles de vacancia tras la pandemia. A su vez, se propone evaluar mecanismos de incentivos para el aumento de la densidad, por ejemplo, que promuevan la generación de viviendas de interés público o la implementación de medidas para mejorar la sustentabilidad urbana. Para fogorar lo anterior, se propone avanzar hacia procedimientos simplificados de planificación para permitir agilizar los ajustes necesarios en los IPT. Finalmente, la próxima Modificación N°9 del PRCP se encontraría en desarrollo de manera paralela a la presente modificación de la OGUC, la cual introduce cambios sustantivos en materias como el cálculo de densidad, constructibilidad, dotación de estacionamientos y normas de excepción (fusión predial y conjunto armónico). Esta superposición de procesos genera incertidumbre en la planificación y podría afectar la coherencia del instrumento comunal, así como invalidar los procesos de participación ciudadana asociados a éste.

135. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22. Cambio de coeficiente de conversión de 4 a 2 para el cálculo de densidad bruta

Se rechaza modificación: Lo propuesto implica un cambio estructural en la forma de cálculo de densidades al reducir el coeficiente de cantidad de habitantes por vivienda a la mitad, de 4 a 2. Se entiende que hay una realidad que ha cambiado con el paso de los años, sin embargo, se considera una medida que altera considerablemente la planificación territorial en todas sus escalas. El cambio tendrá un efecto radical en todos los planes reguladores comunales y metropolitanos vigentes, y la medida tendrá efectos negativos asociados a la duplicación de los habitantes proyectados en los territorios y desarticula los supuestos técnicos y proyecciones sobre los cuales fueron diseñados los mismos instrumentos de planificación territorial, dejándolos sin efecto de manera instantánea. Este cambio genera inconsistencias con los estudios complementarios aprobados, ya sean de factibilidad sanitaria o estudios de capacidad vial, alterando profundamente la estructura urbana prevista, la relación entre densidad y dotación de servicios y los estándares de habitabilidad asociados a la calidad de vida. Se estima que la medida carece de gradualidad y de articulación con políticas sectoriales, por lo que en caso de que se mantenga la propuesta, se requiere evaluar un mecanismo de transición progresiva. Dicho cambio si no tiene gradualidad, provocará el desarrollo de proyectos habitacionales densos, con viviendas pequeñas, ya que no está vinculado a cambios de otras normas urbanísticas, como por ejemplo, la constructibilidad. Esto provocará un deterioro en la calidad de vida de sus habitantes, quienes demandan proyectos habitacionales de mejor estándar, en lugar de una excesiva densificación orientada al beneficio económico de promotores y desarrolladores inmobiliarios. Esta situación se evidencia en las cifras recientes del mercado, que registran cerca de 100 mil viviendas nuevas sin comprador, fenómeno que se explica tanto por las restricciones de acceso

136. 673_Felipe_Muñoz_Alcalde_ECcentral_.pdf

Observación 1: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC. Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m²) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 2: “Eje estructurante del sistema de transporte público mayor”: ¿Corredores de RED BUS? Ley 20378 - CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS Artículo 2º (...) “Para los efectos de esta ley, se

entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado

Observación 3: No queda clara la frase: “o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Si esto significa que cualquier paradero de RED BUS a menos de 600 metros de recorrido peatonal, permitirá a un proyecto el aumento de densidad (x4), reducción de estacionamientos, y aplicación de la nueva norma de conjunto armónico con aumento de altura y constructibilidad, la aplicación de esta modificación a la OGUC puede traer efectos nocivos en el espacio público cercano, y obligar al municipio a resolver conflictos para los que la ciudad no está preparada (déficit de capacidad vial, sanitaria, equipamientos, áreas verdes, etc.).

Observación 4: El escenario de crecimiento de población propuesto por el Estudio de Actualización Plan Regulador Comuna de Estación Central considera un escenario de Cuidado Máximo Proyectado para el año 2040 con una población de 363.304 habitantes, distribuidos en 113.773 viviendas (densidad de 3,2 hab/viv). Sin embargo, hoy, pretende considerarse una densidad de 1 habitante/vivienda, en todo el territorio urbano del país.

Observación 5: 2. Rechazo Categórico a las Modificaciones que Incentivan la Hiper Densificación

Las modificaciones que representan el mayor riesgo de COLAPSO URBANO para nuestra comuna son:

a. Modificación del Coeficiente de Densidad (Art. 2.1.22.)

La propuesta de modificar el guarismo de conversión de densidad bruta de “4” a “2”, y de “4” a “1” para viviendas económicas cercanas a ejes de transporte público, anula de facto lo establecido en el PRC y cuadruplica la cantidad de viviendas permitidas en zonas ya saturadas.

Agravamiento del Hacinamiento y "Densidad Falsa":

El 100% de las nuevas unidades en altura son viviendas económicas (menos de 90 m²), donde el 80% pertenece a inversionistas que las arriendan. Esto resulta en una carga de ocupación real de más de 4 personas por unidad (en departamentos de 25-30 m²). El coeficiente propuesto de 1 habitante por vivienda generará una "densidad falsa" que legalizará un aumento descontrolado de población sin el soporte urbano necesario.

Impacto en la Asequibilidad y Especulación del Suelo:

Es crucial señalar que más constructibilidad y más densidad no se traducen automáticamente en más vivienda asequible. La experiencia en Estación Central demuestra que, sin mecanismos de captura de plusvalía o exigencias de inclusión social, los beneficios de la mayor capacidad constructiva (mayor valor de suelo) son capturados por el mercado inmobiliario, incrementando el precio final de la vivienda y del arriendo. Sin garantías de acceso efectivo para las familias que hoy no pueden comprar, estos beneficios irán al mercado, no a las familias que sufren el déficit habitacional. Colapso Sanitario y Vial:

El aumento exponencial de unidades habitacionales presionará al límite la capacidad de las redes sanitarias (agua potable y alcantarillado), además de agravar la congestión vial y el estacionamiento irregular en calzadas y aceras, situación crítica producto de la baja dotación interna actual.

b. Reducción de Estacionamientos (Art. 2.4.1.)

La autorización para rebajar hasta la mitad la dotación mínima de estacionamientos en proyectos cercanos al transporte público, sin considerar la saturación vial actual, agravará de forma crítica la crisis vial de Estación Central. La falta de dotación adecuada en los últimos 15 años ya ha provocado el masivo estacionamiento de vehículos en aceras y calzadas. La propuesta se basa en un análisis sesgado (centrado solo en transporte y valor del suelo) que ignora las consecuencias de la hiper densificación sin infraestructura adecuada, llevando el estacionamiento irregular y la gestión a niveles insostenibles.

c. Opcionalidad Normativa y Aumento de Superficie (Art. 5.1.18.)

La facultad de aumentar el porcentaje de modificación de superficie (de 5% a 25%) y, crucialmente, la opcionalidad de un propietario para acogerse selectivamente solo a las nuevas normas de la OGUC (que incentivan la alta densidad) sin respetar las normas vigentes del PRC, crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA. Al combinarse esta opcionalidad con la extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la alteración del coeficiente de densidad (Art. 2.1.22.), se permitirá a proyectos con permisos antiguos vigentes modificar su diseño para

Observación 6: Sobre la Modificación Propuesta al Artículo 2.1.22. de la OGUC

Nuestra comunidad manifiesta una profunda preocupación y una posición contraria a la modificación propuesta al artículo 2.1.22. de la OGUC, argumentando que exacerbará la actual crisis urbana y social que vive la comuna, generada por la hiperdensificación y verticalización descontrolada de las últimas décadas.

Argumentos Principales:

- 1. Deterioro de la Calidad de Vida por Densificación sin Soporte:

La comuna ya ha experimentado un aumento explosivo de viviendas (de 32 mil a 83 mil entre 2002 y 2021) y población (de 130.394 a 206.792), lo que ha provocado una "merma en la calidad de vida" debido a la falta de provisión necesaria de servicios, bienes públicos urbanos e infraestructura.

- 2. Impacto de la Modificación Propuesta:

La propuesta legal es vista como un catalizador de esta crisis, ya que permitiría duplicar y, bajo ciertas condiciones (viviendas económicas, cerca de ejes de transporte público mayor o Metro), incluso cuadruplicar la cantidad de viviendas permitidas por el Plan Regulador Comunal (PRC) vigente.

137. 676_Victor_Zuleta_.pdf

Observación 1: Por lo que la presente propuesta de modificación de la OGUC, artículo 2.1.22. no puede rebajar a la mitad la dotación de estacionamientos establecido por la Planificación Urbana desde la "Facultad Privativa" de las Municipalidades que las definió en sus Planes Reguladores.

138. 714_Rene_de la Vega_.pdf

Observación 1: la solución a este último punto no puede basarse en una desregulación general que obvie el principio de una densidad equilibrada e ignore el tejido urbano sustentable.

Observación 2: Deterioro acelerado del entorno Urbano y Sanitario: La sobre densificación genera la saturación de equipamiento urbano y el colapso de la infraestructura de los servicios básicos (alcantarillados, red eléctrica, recolección de basura), provocando efectos acumulativos y en muchos casos irreversibles.

Observación 3: Saturación de Servicios y Déficit de Integración Social: La reducción del factor de densidad de 4 a 2 (e incluso a 1 para viviendas económicas), sumada al incremento de

139. 715_María_Lobos_.pdf

Observación 1: Los cambios a las normas propuestas, generados a nivel de ordenanza general, afectan la autonomía de los municipios en la planificación territorial de sus comunas. En particular, las modificaciones correspondientes a aumentar la densidad poblacional en coeficientes de 2 o 4, reducción de estacionamientos y posibilidad de aumentar hasta el 25% de superficie a un proyecto con permiso aprobado, invalidan los procesos de planificación urbana que los municipios hemos desarrollado con ahínco, siguiendo las normativas vigentes y acompañados de una validación comunitaria del proceso necesaria para efectuar cambios de este tenor.

Observación 2: En 2022, luego de cuatro años de estudio y participación comunitaria, Renca aprobó su Plan Regulador Comunal vigente, el cuál vino a reemplazar a una versión obsoleta de 1984. En dicho proceso tuvimos arduas discusiones respecto a la norma permitida, no sólo referente a los usos de suelo, sino también a las alturas, coeficientes de ocupación de suelo, coeficientes de constructibilidad, densidades, estacionamientos, antejardines y otras normas urbanísticas relevantes. Hoy, vemos vulnerada esa decisión cuando, a un mes de la nueva administración, se propone duplicar (y cuadruplicar) todas las densidades habitacionales mientras se disminuye a la mitad los requisitos de estacionamientos, ambas normas definidas de manera técnica junto a nuestras comunidades entre 2018 y 2022.

Observación 3: El valor de la densidad habitacional establecido por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones no busca evidenciar las configuraciones de nuestras tipologías familiares, sino asegurar un valor que permita estimar la carga de uso de la infraestructura urbana: sistemas sanitarios de agua potable y alcantarillado, red vial, equipamientos de salud y educacionales. Al hacer un cambio del coeficiente de conversión, pasando de 4 a 1 y 2, se avala la llegada de al menos el doble de población para un territorio que no está preparado para recibirla.

Observación 4: Una ciudad sin automóviles, sostenida por una red de transporte público confiable y segura, es meta de muchos. Sin embargo, Renca está lejos de esa realidad. En ese contexto, observamos con recelo la facilidad con la que se plantea cuadruplicar la densidad habitacional (para viviendas económicas de hasta 90m²) y reducir a la mitad los requerimientos de estacionamientos en proyectos "que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor" (art.2.1.22. y 2.4.1. de la propuesta de modificación).

Observación 5: La propuesta normativa no determina en qué consiste un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. ¿Son aquellas vías que cuentan con pista sólo bus? ¿corresponden a la vialidad estructurante que alberga algún servicio de transporte público? Ante la falta de definición, se subentiende que la medida aplicaría a cualquier parada de bus del Directorio de Transporte Público Metropolitano. Al medir un área de servicio de 600m respecto de las paradas de transporte público en Renca, casi la totalidad de la superficie edificable de la comuna entra dentro del ámbito de acción de una normativa supuestamente excepcional.

Observación 6: - a) Las paradas de buses Red se constituyen con al menos dos operaciones en el espacio público: materialización de andén e instalación de paleta. En múltiples casos se incorpora refugio, asiento, basurero, entre otros. Todo lo anterior corresponde a una intervención urbana de menor escala, es mobiliario urbano: sus tiempos de ejecución son mínimos y, así como se instalan, pueden ser removidos. En ese contexto, considerar la existencia de una parada de transporte público tipo bus como un elemento estructural de transporte es iluso.

Observación 7: - b) En complemento a lo anterior, es fundamental que la norma explicité qué se entenderá por eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Para un renquino o renquina, no es lo mismo residir en el entorno de la plaza mayor de Renca –donde se ubica el paradero más importante de la comuna y se detienen 12 servicios de bus– a vivir en Camino Lo Boza –donde sólo desde 2023 comenzó a circular un único servicio de Red con frecuencia de entre 15 a 30 minutos–.

Observación 8: - c) Si bien parece autoexplicativo, será relevante que la norma defina qué constituye una vía de tránsito público. Con la puesta en marcha de la ley de cierre de pasajes, una gran cantidad de vías en Renca han cerrado sus accesos (cuenten o no con las condiciones y permisos necesarios). Lo anterior, ha hecho que la red de circulación peatonal se vea disminuida considerablemente. Debido a las cuotas municipales de fiscalizadores, asegurarse de que los pasajes respeten los horarios de circulación y permitan el acceso a peatones es impracticable. Todo lo anterior, pone en crisis la aplicabilidad del parámetro de área de servicio de 600m.

140. 734_Patricio_Sepulveda_.pdf

Observación 1: - I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS: EL COLAPSO COMO REALIDAD TERRITORIAL Como representantes de la Junta de Vecinos N°1 Av. Cinco de Abril, comparecemos para expresar nuestra profunda preocupación ante las modificaciones propuestas a la OGUC. Nuestra postura no es teórica; es el reflejo de una comunidad que ya padece las consecuencias de una densificación desregulada que ha destruido el tejido social y saturado la infraestructura básica. Lo que el Ministerio propone no es una solución habitacional, sino la legalización de la "densidad falsa", incentivando un modelo de crecimiento que ignora la capacidad de carga real de los territorios.

Observación 2: Cuadruplicación de Viviendas (Art. 2.1.22): Al reducir el coeficiente de densidad, se permite aumentar drásticamente las unidades habitacionales en zonas ya saturadas. El cálculo de "1 habitante por vivienda" es irreal y solo sirve para legalizar el hacinamiento bajo una fachada normativa.

Observación 3: Rechazo Inmediato a las modificaciones que aumentan la densidad, constructibilidad y altura sin estudios de capacidad de infraestructura que sean legalmente vinculantes.

141. 746_Octavio_Venegas_.pdf

Observación 1: OGUC observaciones 1. Análisis del impacto normativo La propuesta introduce modificaciones normativas que debilitan sustancialmente los planos reguladores comunales y destruye de un plumazo los logros ciudadanos en algunas comunas en esta materia (Ej. Ñuñoa), ya que permite aumentar en forma importante la densificación en superficie y altura, rebaja la dotación de estacionamientos y, además, ignora la realidad comunal específica. La propuesta tiende a promocionar un crecimiento acelerado de población residente en guetos verticales en las comunas urbanas y a deteriorar la salud de la población y la calidad de vida urbana. La propuesta NO se hace cargo en el aspecto normativo de ninguna de las consecuencias negativas no deseadas que va a generar. Solicitud 1.1 ¿Qué análisis de impacto normativo (AIN) ha efectuado el MINVU sobre los efectos que tendría esta propuesta de cambio normativo OGUC para las comunas urbanas de las principales ciudades del país? En el caso de que se hayan realizado estudios de impacto normativo, solicitamos que se hagan públicos. En el caso de que no se hayan realizado, solicitamos que hagan y que la transparenten a la ciudadanía. En el caso de que no se realicen, solicitamos una explicación a los ciudadanos.

Observación 2: 3. Efectos en la calidad de vida La propuesta normativa aumentaría los tiempos de desplazamiento para las personas en la ciudad y alteraría su movilidad porque aumenta la congestión en el espacio público y la red vial debido al aumento de la densidad poblacional y por el aumento de un parque vehicular sin estacionamiento, que finalmente estacionará en los espacios públicos. El auto para muchas personas es un medio de trabajo y no un bien de lujo. Las personas lo usan para transportar equipos de trabajo, transportar niños a jardines infantiles y colegios. La propuesta deteriora la disponibilidad de equipamiento y servicios urbanos en las comunas urbanas ya que promueve el aumento de la densidad poblacional, sin normas que mitiguen al respecto.

142. 749_Miguel_Aguilar_.pdf

Observación 1: ##### 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

(Artículo 2.1.22)

La modificación del coeficiente de conversión de densidad —desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda— no constituye un mero ajuste técnico de carácter demográfico, sino que implica un incremento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo urbano.

En términos concretos, dicha modificación habilita: • Un aumento significativo del número de viviendas por unidad de superficie • Un incremento efectivo de la carga poblacional en áreas urbanas consolidadas

Sin embargo, esta intensificación normativa se propone sin que conste una evaluación explícita y sistemática de la capacidad de soporte del territorio, particularmente en lo referido a: • Infraestructura sanitaria (agua potable y alcantarillado) • Sistema vial y condiciones de movilidad local • Disponibilidad y calidad de equipamiento y espacio público

En este contexto, se estima indispensable que toda modificación de esta naturaleza se sujete a: • Estudios de impacto urbano de carácter acumulativo • Mecanismos de mitigación proporcionales, exigibles y verificables

Observación 2: ##### 2. Efectos en la estructura demográfica y oferta habitacional

Si bien la modificación del coeficiente de densidad se fundamenta en tendencias demográficas —como la disminución del tamaño promedio de los hogares—, su aplicación normativa genera incentivos que pueden alterar estructuralmente la composición de la oferta habitacional.

En particular, se advierte un incentivo directo a: • La producción de unidades habitacionales de menor superficie • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja ocupación

Como consecuencia, podrían verificarse los siguientes efectos: • Reducción progresiva de la oferta de viviendas aptas para hogares numerosos • Segmentación territorial según tamaño de hogar, restringiendo el acceso de familias a determinados sectores urbanos

Por lo anterior, se sugiere: • Incorporar mecanismos regulatorios que resguarden la diversidad tipológica de la oferta habitacional • Establecer indicadores de seguimiento que permitan monitorear los efectos en el equilibrio demográfico y el acceso equitativo a la vivienda

Observación 3: ##### 7. Impacto en Zonas Típicas y Áreas de Valor Patrimonial

La propuesta normativa carece de disposiciones específicas que resguarden sectores declarados como Zonas Típicas o áreas con valor patrimonial, omisión particularmente relevante en comunas con alta presencia de tejidos urbanos consolidados y patrimonio edificado.

La aplicación de incentivos de densidad y constructibilidad sin diferenciación territorial podría generar: • Presión inmobiliaria sobre inmuebles patrimoniales y sus entornos • Sustitución progresiva de edificaciones de valor histórico o arquitectónico • Pérdida de coherencia morfológica e identidad urbana • Alteración de variables esenciales como altura, volumetría, relación con el espacio público y estructura paisajística

Asimismo, esta omisión puede implicar una afectación indirecta a los objetivos de protección establecidos en instrumentos patrimoniales vigentes.

En virtud de lo anterior, se estima necesario: • Establecer limitaciones explícitas a la aplicación de incentivos en Zonas Típicas y áreas de influencia • Incorporar evaluaciones de impacto patrimonial para proyectos en dichos sectores • Asegurar la debida coherencia entre la OGUC y la normativa de protección patrimonial • Reforzar las competencias municipales en la regulación de estos territorios

Observación 4: - 3. Incorporar la obligatoriedad de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad.

- 4. Establecer mecanismos que aseguren la correspondencia entre intensificación urbana y capacidad de soporte.

143. 761_Lourdes_Bau_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias.

6. [766_Patricio_Contreras_.pdf]

Observación 1:

7. [812_Ana_Sugranyes_.pdf]

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte (Artículo 2.1.22) La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo. En términos prácticos, esta medida permite: Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea Aumentar la carga poblacional efectiva en zonas urbanas consolidadas Lo anterior se propone sin una evaluación explícita de la capacidad de soporte urbano, particularmente en relación con: Infraestructura sanitaria (agua potable y alcantarillado) Red vial y movilidad local Equipamiento y espacio público Se estima necesario que cualquier ajuste de esta naturaleza esté acompañado de: Estudios de impacto urbano acumulativo Mecanismos de mitigación proporcionales

Observación 2: 2. Efectos en la estructura demográfica y oferta habitacional Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional. En particular, se observa un incentivo a: La producción de unidades de menor superficie La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad Como consecuencia, podría producirse: Una reducción progresiva de la oferta de viviendas adecuadas para hogares numerosos Procesos de segregación por tamaño de hogar, limitando el acceso de familias más grandes a determinados sectores urbanos En este contexto, se sugiere: Evaluar mecanismos que resguarden la diversidad tipológica de viviendas, evitando la sobreconcentración de unidades pequeñas Incorporar indicadores de seguimiento que permitan monitorear efectos en términos de equilibrio demográfico y acceso equitativo a la vivienda

144. 813_Paz_Undurraga_.pdf

Observación 1: Art 2.6.7

(beneficio coeficiente de constructibilidad para proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, que cumplan con condición de localización y ampliación)

Observación 2: Pasa de permitir exceder el 50% del coeficiente de constructibilidad (que ya es cuestionable por los impactos al MN en predio contiguo) a exceder 75% de dicho coeficiente de constructibilidad.

OBSERVACIÓN: El beneficio actual, que permite duplicar el coeficiente, ya constituye un riesgo para la integridad de los atributos de valor patrimonial de MN e ICH; aumentar el coeficiente significa aumentar el riesgo de impacto negativo al bien patrimonial que lo habilita en su condición de conjunto armónico, toda vez que fomenta saturar al máximo las posibilidades constructivas, pudiendo afectar irreversiblemente los atributos de imagen, de articulación y relación de conjunto, presencia en el entorno, entre otros. Triplicar ese coeficiente (aumentar un 75%) es sin duda un riesgo de impacto mayor.

Esta propuesta invalida decisiones de planificación comunal que han evaluado localmente la relación y adecuada convivencia entre patrimonio y su entorno.

Observación 3: Art 2.6.9

(beneficio de aumento de la altura máxima para proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, que cumplan con la condición de dimensión y/o uso)

Observación 4: Pasa del 25% al 50% de aumento de la altura máxima

OBSERVACIÓN: El beneficio actual, que permite aumentar 1/4 la altura máxima establecida en el PRC ya constituye un beneficio riesgoso para la conformación urbana de sectores. El aumento a 2/3 de la altura máxima permitida, con la disminución de la superficie del predio (de 5.000 a 2.500) sin duda provocará una alteración significativa para la integridad de zonas céntricas, con o sin declaratoria patrimonial, sobre densificándolos sin condiciones de habitabilidad adecuada, tomando en consideración solamente la conectividad, sin promover de dotación de bienes públicos en su entorno.

Esta propuesta invalida decisiones de planificación comunal que han evaluado localmente la relación y adecuada convivencia entre patrimonio y su entorno.

145. 818_Valentina_Saavedra_.pdf

Observación 1: Sobre el coeficiente de conversión

En primer lugar, la reducción del coeficiente de conversión de densidad residencial de 4 a 2, apuesta por permitir el doble de viviendas según cálculo habitacional. Este drástico cambio se puede comprender por zonas donde es deseable que se aumente la densidad para facilitar acceso y cercanía a centros laborales.

Observación 2: Sin embargo, la modificación no viene asociada a exigencias en cuanto al desarrollo del entorno urbano, el aumento de capacidad de dotación de servicios básicos, coordinación con los planes de transporte o de infraestructura pública como equipamiento social.

Observación 3: Asimismo, la modificación no reconoce las facultades de los instrumentos de planificación territorial existentes e insta a que zonas residenciales consolidadas, puedan verse amenazadas por la presión inmobiliaria, generando ruptura de redes vecinales, efectos nocivos por intervenciones que no estén acorde a la planificación y la morfología urbana. Es decir, se generan incentivos para el negocio de la empresa privada, que podrá construir en función de su propia economía, desprotegiendo las condiciones de vida cotidiana de las personas analizadas, proyectadas y plasmadas en los planes reguladores en función de las necesidades locales.

Observación 4: Por otra parte, esta modificación es especialmente sensible si lo miramos desde una óptica de género. Hay diversos estudios que dan cuenta del efecto de la vida cotidiana que tiene la densificación desregulada de las ciudades. El peligro de generar los llamados “micro” o “nano” departamentos con consecuencias seguras en materia de hacinamiento, disminución de la calidad del espacio público por carencia de proyectos de mitigación y la debilitación de las redes comunitarias que ofrecen apoyo en labores de cuidados y seguridad.

Observación 5: (Continuación del mismo apartado)

Dicho esto, la modificación de la OGUC propuesta por el MINVU, si bien reconoce el desafío de actualizar la normativa a la realidad actual y proyectar el desarrollo urbano hacia objetivos deseables, como la reducción de estacionamientos que permitiría un incentivo a la movilidad peatonal y de transporte público, se encuentra permeada por un enfoque de desregulación que amenaza la armonía que requieren las ciudades para su objetivo fundamental: el buen vivir de sus habitantes.

146. 852_Daniela_Ramirez_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias.

147. 886_Manuel_Suazo_.pdf

Observación 1: 1. Art. 2.1.22 – Densificación excesiva

La modificación del factor de conversión de densidad, de coeficiente 4 a coeficientes 1 o 2, no constituye un ajuste demográfico neutro. En la práctica, esta medida permite cuadruplicar la densidad habitacional permitida en las zonas urbanas residenciales contempladas en los Planes Reguladores Comunes.

Las áreas urbanas de comunas rurales como Pirque son, en su mayoría, zonas no consolidadas. Un 80% de ellas no cuenta con red pública de agua potable ni alcantarillado. Asimismo, la vialidad existente es insuficiente y no existen colectores de aguas lluvias que permitan absorber un aumento de carga de esta magnitud.

148. 914_Emilía_Suazo_.pdf

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

149. 922_Mario_Torres_.pdf

Observación 1: La propuesta de modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones que se presenta busca actualizar la normativa urbanística y de construcción para adecuarla a cambios demográficos, sociales, tecnológicos y ambientales ocurridos en el país, así como para incentivar la inversión inmobiliaria y mejorar la resiliencia ante desastres naturales.

Entre otros, el decreto propone reducir el coeficiente de habitantes por vivienda de 4 a 2 para proyectos de viviendas en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados cerca de vías expresas o transporte público; rebajar hasta la mitad en la dotación de estacionamientos para proyectos próximos a estaciones o paraderos de transporte público; sobre las normas de conjuntos armónicos

Observación 2: 3. Densidad normativa versus densidad efectiva

Desde el ámbito del urbanismo, se distingue entre:

- i. Densidad normativa: la definida por la regulación; y,
- ii. Densidad efectiva: la resultante del comportamiento del mercado.

Autores, como Alain Bertaud (Universidad de Nueva York), han demostrado que, los desarrolladores ajustan tipologías para maximizar rentabilidad y, que, cambios en parámetros como “habitantes por vivienda”, no reducen necesariamente la densidad real y pueden incluso aumentarla mediante:

- • subdivisión de unidades y,
- • optimización del metraje vendible.

Por consiguiente, modificar parámetros administrativos sin controlar el resultado tipológico puede generar efectos contrarios a los esperados.

Observación 3: - Modifica el estándar de ocupación de las viviendas (de 4 hab/vivienda a 1–2 hab/vivienda según sea el caso), para aquellas comunas que norman la densidad en habitantes por vivienda; sin embargo, las comunas que expresan densidades en viviendas por hectárea pasan a cuadruplicar la cantidad de viviendas prevista de acoger en una hectárea;

Observación 4: 2. DISTORSIÓN DE LA DENSIDAD REAL

La propuesta normativa de reducción de 4 hab/vivienda a 1–2 hab/vivienda y el aumento de 1 vivienda/hectárea a 4 viviendas/hectárea produce un problema técnico no menor, pues confunde densidad normativa (parámetro administrativo) con densidad efectiva (resultado del mercado)

En la práctica los desarrolladores ajustan tipologías (más unidades pequeñas), pues el aumento de constructibilidad permite diseñar más unidades totales. El resultado esperable es un aumento de la densidad real, no disminución.

En esta línea, la propuesta funda su decisión en un supuesto fáctico incorrecto omitiendo el comportamiento esperable del mercado inmobiliario, por consiguiente, vulnera el deber de racionalidad técnica y el principio de servicio objetivo al interés general.

150. 931_Carolina_Cucumides_.pdf

Observación 1: - • Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias.

151. 936_Salvador_Concha_.pdf

Observación 1: Observación N°3: Alta densificación y reducción del guarismo de conversión

Fundamento: La propuesta reduce el guarismo de conversión de densidad bruta de 4 a 2 habitantes por vivienda para proyectos en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas (unidades menores a 90 m²). Esto permitiría construir significativamente más viviendas en un mismo terreno, al disminuir drásticamente el cálculo de habitantes por unidad.

Observación 2: 1. ¿Qué estudios de impacto urbano avalan esta reducción? Reducir el guarismo de 4 a 1 habitante por vivienda económica implica, en la práctica, multiplicar por 4 la cantidad de viviendas que pueden edificarse en una misma superficie.

2. ¿Cómo se compatibiliza esta alta densificación con la capacidad instalada de los barrios (redes de agua, alcantarillado, electricidad, equipamientos comunitarios, colegios, consultorios, etc.)?

3. ¿Qué mecanismos concretos implementará el Minvu para evitar que esta desregulación derive en procesos de tugurización vertical, donde miles de familias vivan en condiciones de hacinamiento y precariedad urbana?

152. 940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf

Observación 1: 3.1. DENSIDAD Y HABITABILIDAD

(Relación con normativa OGUC sobre densidad bruta)

Observación técnica

La modificación del coeficiente de densidad (de 4 a 2 o 1 habitantes por vivienda):

Incrementa el número de unidades habitacionales por hectárea

No incorpora estándares de habitabilidad

No considera el promedio real de 2,8 personas por vivienda

153. 944_Ana_Vergara_FundadoraCArquitectos_.pdf

Observación 1: La propuesta plantea ajustar el coeficiente de conversión de densidad desde 4 habitantes por vivienda a 2, e incluso 1 en determinados casos.

Observación 2: Si bien se reconoce la disminución del tamaño promedio de los hogares (2,8 hab. por vivienda), la reducción propuesta presenta las siguientes observaciones:

Observación 3: a) Desvinculación entre densidad y habitabilidad

La modificación incrementa el número de viviendas por hectárea sin establecer exigencias equivalentes en:

Superficie útil por vivienda

- espacios comunes
- equipamiento urbano
- adaptabilidad de vida frente a cambios tecnológicos

Observación 4: b) Omisión de condiciones contemporáneas de uso de la vivienda

Actualmente, la vivienda cumple múltiples funciones:

Residencia

- trabajo (teletrabajo)
- estudio
- cuidado

La normativa vigente no ha incorporado estos cambios estructurales en la forma de habitar.

Observación 5: c) Riesgo de sobreocupación funcional

La reducción del coeficiente, sin ajustes paralelos, podría derivar en condiciones de habitabilidad deficientes, afectando así a la calidad de vida de las personas.

Observación 6: PROPUESTA TÉCNICA

Se plantea que:

“La modificación del coeficiente de densidad deberá condicionarse a la incorporación de estándares mínimos de habitabilidad, incluyendo superficie útil por vivienda, espacios para trabajo domiciliario y provisión de equipamiento y áreas verdes”

Observación 7: Asimismo, se propone evaluar un ajuste gradual del coeficiente hacia valores acordes a la realidad demográfica (ej.- 3 personas por vivienda), sujeto a condiciones territoriales.

154. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: “coeficiente 4”

El factor de conversión cambia de 4 a 2 y se incorpora un coeficiente especial de 1 habitante por vivienda para los proyectos descritos en el nuevo texto.

SE SUGIERE QUE EN CASO DE ACOGERSE A COPROPIEDAD INMOBILIARIA, EL REGLAMENTO DE COPROPIEDAD SE INCORPORA COMO OBLIGATORIO EL MÁXIMO DE HABITANTES QUE PUEDE ACOGER CADA UNIDAD HABITACIONAL PARA EVITAR PROBLEMAS DE FUNCIONAMIENTO Y SEGURIDAD

Observación 2: “_“coeficiente 2”_“Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.” _

Observación 3: “_Respecto de aquellos planes reguladores comunales que establezcan la norma urbanística de densidad en viviendas por hectárea, corresponderá multiplicar el respectivo factor por 4 constituyendo el resultado de dicha operación, para todos efectos a que hubiere lugar, la norma urbanística de densidad a aplicar al proyecto previo a las modificaciones del artículo 2.1.22. de este decreto.”_“Por su parte, y aun cuando el respectivo plan regulador comunal establezca una densidad neta, el

respectivo factor se aplicará siempre como densidad bruta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.1.22. de la presente ordenanza.” _

155. 205_Vanesa_Hermosilla_.pdf

Observación 1. 4.1.1. y 2.1.24. (Coeficiente de Habitantes) Inconvencionalidad y Riesgo de Hacinamiento: La reducción del coeficiente de 4 a 1 para unidades menores a 90 m² cerca del transporte constituye una medida regresiva según el PIDESC (Art. 11). Al facilitar legalmente la construcción de "nanoviviendas" sin un estándar de superficie mínima útil por persona, el Estado incumple el estándar de "Vivienda Adecuada" (Observación General N°4 del Comité DESC), priorizando la rentabilidad inmobiliaria sobre la salud mental y la dignidad biográfica del habitante.

156. 220_Agustin_Perez_

Observación 1. Existen planes reguladores en elaboración, esta modificación obligará a retirar e iniciar nuevamente un estudio de IPT con el alto costo que eso conlleva, ya que las densidades aprobadas en el anteproyecto y participación ciudadana, se duplicarán y cuadruplicarán para el caso de viviendas económicas, situaciones no concordantes con imágenes objetivos, anteproyecto y EAE. Se solicita señalar que los cambios apliquen a los IPT no iniciados.

Observación 2. En el caso viviendas de hasta 90 m2 con densidad 1, se debe indicar que los recintos de esas unidades (Layout) debe ser concordante con la densidad al momento de presentar los proyectos a la DOM a objeto de no requerir interpretaciones normativas.

Observación 3.El término “sistema de transporte público mayor”, no se encuentra en la OGUC. Se solicita definir sistema de transporte público mayor en el glosario de la OGUC artículo 1.1.2.

Observación 4. Se solicita aclarar si la superficie de 90 m2 de las viviendas económicas será edificada o construida.

157. 290_Rodolfo_Jimenez_

Observación 1. Este es uno de los cambios más sensibles. Al bajar el coeficiente de conversión, se incrementa drásticamente el número de viviendas posibles por hectárea sin modificar formalmente la densidad fijada por el PRC.

RIESGOS

Densificación indirecta que elude el debate local.

Sobrecarga de redes, equipamientos y espacio público.

Reproducción de soluciones de muy baja superficie para capturar mayor número de unidades.

Posible incentivo a micro-unidades o tipologías de máxima rentabilidad.

Distorsión del sentido original del parámetro de densidad definido por el plan regulador.

CRÍTICA EXTERNA PERTINENTE

El alcalde de La Cisterna planteó que el problema no es la altura en sí, sino la densificación sin planificación, y citó efectos ya vistos en barrios sobrecargados. El alcalde de Estación Central recordó precisamente la experiencia de los “guetos verticales” como alerta frente a una liberalización de altura y densidad.

JUICIO TÉCNICO

Esto convierte una herramienta de excepción en una plataforma de intensificación generalizada, especialmente en zonas consolidadas con suelo fragmentado pero bien localizado.

158. 326_Ximena_Borquez_

Observación 1. El coeficiente 2 significa que con la densidad máxima establecida en un IPT en cada zona se duplica de hecho, y por la sola vigencia de esta disposición, el número de unidades de viviendas de un proyecto. Es decir, si en una zona el PRC establece una densidad de 1.000 hab/ha las unidades de viviendas a obtener se duplican: de 250 pasan a 500. Mediante esta disposición se aumenta en forma encubierta una densificación real, ya que las viviendas, mayoritariamente, albergarán a más de 2 habitantes, lo que ha quedado demostrado en el último censo, que informa un promedio nacional de 2,8 habitantes por hogar.

Para abordar la disminución del tamaño de las viviendas en coherencia con el tamaño de las familias, correspondería definir tipologías de superficie y densidades asociadas, sobre la base de estándares de superficie mínima y número de dormitorios de las viviendas.

Estas medidas genéricas solo favorecen al comercio de viviendas pequeñas, incapaces de acoger la vida familiar.

Observación 2. En cuanto a los proyectos de viviendas económicas de menos de 90 m², es decir la inmensa mayoría de las viviendas que se construyen en Chile, que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, el efecto es gigantesco: se cuadruplica la cantidad de viviendas a obtener en un proyecto, al considerar 1 habitante por vivienda. Es decir, si la densidad máxima de una zona del PRC es de 1.000 hab/ha las unidades de vivienda a obtener pasan de 250 a 1.000, sin relación verdadera con el número real de habitantes que albergará cada unidad habitacional. Es solo una figura abstracta que habilita la obtención de más unidades vendibles.

Esto es muy preocupante, ya que no se considera la mitigación de los efectos de la sobrepoblación en sectores con deficiente dotación de servicios y equipamiento. Aunque se aumente la altura (como se establece más adelante), esto implica que las unidades de vivienda permiten una disminución drástica de la superficie de las unidades.

Esto contradice los contenidos de cualquier PRC, formulado mediante procesos participativos y aprobados por los respectivos concejos comunales, por lo que debería informarse previamente en detalle a todos los alcaldes.

En la mayoría de las áreas urbanas del país no está clasificada la vialidad, por lo que cualquier vía de 30 o de 50 metros de ancho o más, aunque no cumpla el conjunto de requisitos para ser reconocida como tal, se clasifica como troncal o expresa respectivamente. Junto con esto, se genera esta extensa área de 600 metros recorribles, donde el impacto en el entorno puede ser muy grave para la calidad de vida local.

En la actualidad se dispone de herramientas legales y reglamentarias más efectivas y adaptadas al entorno de los proyectos, que permiten densificar mediante polígonos o incorporando incentivos en los PRC, formulados bajo el objetivo de integración social, que deberían utilizarse o en esos casos, excluirse de estas disposiciones genéricas que destruyen el tejido urbano y social.

159. 490_Paulina_Valdivia_.pdf

Observación 1: 3. 2.1.22: Incremento de densidad por cercanía a transporte (menor a 600 m)

Aplica un criterio homogéneo sin considerar la capacidad real de soporte urbano del territorio. En el caso de la comuna de Paine, una proporción significativa de sus áreas urbanas se vería afectada, generando un aumento generalizado de la densidad en la totalidad de sus centros poblados. Sin embargo, dichas áreas — aunque definidas normativamente como urbanas— en la práctica no cuentan con las condiciones propias de la urbanidad, presentando déficits en infraestructura, servicios y conectividad que limitan su capacidad para absorber procesos de intensificación.

Observación 2: Sobre el Impacto de Modificación propuesta a la OGUC en el PRC de Paine L Densidad Habitacional: Se propone modificar el guarismo de *4% a *7 para recoger de manera adecuada la demografía actual, Además, para proyectos de viviendas esondmmicas con unidades menores a 50 m (sujeto e condiciones particulares), el guarismo será “1 y ubicados a menos de 600 m de estaciones de metro, tren, teleférico. tranvía o paraderos de transporte público. La modificación del coeficiente de conversión de densidad —al pasar de 4 a 7 o incluso 8 habitantes por vivienda— implica un aumento sustantivo en el número potencial de viviendas, pudiendo - duplicar e cuadruplicar, especialmente en el caso de unidades habitacionales menores a 90 m², la intensidad de uso residencial, sin necesidad de modificar el Plan Regulador Comunal de Paine.

Observación 3: Artículo ENEN Los Instrumentos de Landificación Territorial que filjen demidad, eberán exprezaria en densidad bruta en abitantes por hectirea y Se enteiderá que su ivalencia o commeerslión on número de lviendas será leuál al valor que resulte de lvidir la densidad establecida por el Eeficiente 4. El parámetro de densidad estanlecido en los instrumentos de planificación tereitorial sEIO Se aplicard al destino de vivienda del Elgo de uso dé soelo residencial,

Observación 4: La propuesta de modificación a la Omenarnza General de Urbanimo y Construccónes genera efectos concumentes que intensifican sgnificatvamente el uso del suelo Poruma parte, la aplicación de umcoeficiente de conversión de 2 habitantes por vienda permite aumentar las densidades, púsibilitando no solo dupticar, sino induso cuadruplicar la cantidad de viiendas por hectárez en aquellos casos de viiendas de menor tamaño —inferiores a 90 m²—, condición ampliamente presente en la comuna.

Observación 5: En la comuna de Paine, donde la propuesta ya permite duplicar o incluso cuadruplicar la cantidad de viviendas por hectires (especialmente en viviendas menores a 90 m²), este cambio actúa como un incentivo adicional para maximizar los proyectos; así, en zonas cercanas a paraderos o a la Estación de tren, donde además se reducen los estacionamientos, los desarrolladores tienen más heramientas pára aumentar la cantidad de unidades en un mismo predio; en áreas consolidadas, esto

puede traducirse en proyectos más compactos y con mayor carga sobre infraestructura existente, mientras que en áreas no consolidadas, refuerza la viabilidad económica de desarrollos más intensivos, acelerando su urbanización.

160. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: “Guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea.”

- Por regla general, los Planos Reguladores Comunales definen la densidad bruta en número de habitantes por hectárea. Esta es una atribución de los municipios, y no se afecta por la modificación propuesta a la OGUC.
- La densidad bruta (medida en habitantes por hectárea) se convierte a “viviendas por hectárea” utilizando un coeficiente definido en la OGUC, que indica el número de habitantes por vivienda a utilizar. Actualmente, este coeficiente tiene el valor de 4 habitantes por vivienda.
- El coeficiente vigente dista significativamente de la realidad demográfica actual. Según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, y el 21,8% de los hogares son unipersonales.
-

Se propone modificar el guarismo de “4” a “2”, para recoger de manera adecuada la demografía actual. Además, para proyectos de viviendas económicas (sujeto a condiciones particulares), el guarismo será “1”.

OBSERVACIÓN AU-EC:

Al contrario de lo que se plantea, al modificar en la OGUC el guarismo de densidad bruta de “4” a “2” o de “4” a “1” si se afecta lo dispuesto en los Planes Reguladores Comunales (PRC).

En el caso de Estación Central, si se considera que el 100% de las nuevas viviendas corresponden a Viviendas Económicas, se aplicaría la conversión de 4 a 1, lo que cuadruplicará la densidad bruta definida en el PRC. Esta alteración, al no considerar los procesos de participación ciudadana, ni análisis de capacidad vial, suficiencia de áreas verdes, equipamientos (salud, educación, seguridad, etc.) e infraestructura sanitaria, anula de facto lo establecido en el PRC.

Observación 2: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC.

Observación 3: Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m²) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 4: Para esta propuesta de modificación se plantea lo mismo que se planteó en la “OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.1.22.”.

La posición municipal es de rechazo categórico a la modificación propuesta al artículo 2.4.1. de la OGUC. El argumento central es que esta modificación se basa en un análisis sesgado (solo enfocado en transporte y valor del suelo) y, específicamente para Estación Central, agravará la crisis vial y de congestión existente. Se vincula directamente con la crítica a la modificación del Art. 2.1.22. (densidad), señalando que la reducción de estacionamientos, sumada al potencial aumento de densidad habitacional, intensificará la saturación de infraestructura, equipamiento y espacio público, para lo cual la comuna no está preparada.

161. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: “Guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea.”

- Por regla general, los Planos Reguladores Comunales definen la densidad bruta en número de habitantes por hectárea. Esta es una atribución de los municipios, y no se afecta por la modificación propuesta a la OGUC.
- La densidad bruta (medida en habitantes por hectárea) se convierte a “viviendas por hectárea” utilizando un coeficiente definido en la OGUC, que indica el número de habitantes por vivienda a utilizar. Actualmente, este coeficiente tiene el valor de 4 habitantes por vivienda.
- El coeficiente vigente dista significativamente de la realidad demográfica actual. Según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, y el 21,8% de los hogares son unipersonales.
-

Se propone modificar el guarismo de “4” a “2”, para recoger de manera adecuada la demografía actual. Además, para proyectos de viviendas económicas (sujeto a condiciones particulares), el guarismo será “1”.

OBSERVACIÓN AU-EC:

Al contrario de lo que se plantea, al modificar en la OGUC el guarismo de densidad bruta de “4” a “2” o de “4” a “1” si se afecta lo dispuesto en los Planes Reguladores Comunales (PRC).

En el caso de Estación Central, si se considera que el 100% de las nuevas viviendas corresponden a Viviendas Económicas, se aplicaría la conversión de 4 a 1, lo que cuadruplicará la densidad bruta definida en el PRC. Esta alteración, al no considerar los procesos de participación ciudadana, ni análisis de capacidad vial, suficiencia de áreas verdes, equipamientos (salud, educación, seguridad, etc.) e infraestructura sanitaria, anula de facto lo establecido en el PRC.

Observación 2: Para esta propuesta de modificación se plantea lo mismo que se planteó en la “OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.1.22.”.

La posición municipal es de rechazo categórico a la modificación propuesta al artículo 2.4.1. de la OGUC. El argumento central es que esta modificación se basa en un análisis sesgado (solo enfocado en transporte y valor del suelo) y, específicamente para Estación Central, agravará la crisis vial y de congestión existente. Se vincula directamente con la crítica a la modificación del Artículo 2.1.22. (densidad), señalando que la reducción de estacionamientos, sumada al potencial aumento de densidad habitacional, intensificará la saturación de infraestructura, equipamiento y espacio público, para lo cual la comuna no está preparada.

162. 523_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial. Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE.

Observación 2: Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollo densos en torno a vías como Concha y Toro, Camilo, Henríquez, Eyzaguirre; sin generar mitigaciones adecuadas al entorno. En ese sentido, la medida propuesta no viene acompañada de una política pública adecuada para mejorar la movilidad y el transporte público. En la actualidad, la comuna cuenta con graves problemáticas de movilidad de ejecución de ejes viales estructurantes ya que solo el 50% de la vialidad estructurante está completamente materializada en el perfil proyectado, un 27% de la vialidad se encuentra parcialmente consolidada y un 23% de la vialidad falta por materializar en el territorio comunal. De la vialidad faltante por materializar, se puede agrupar por ubicación de la siguiente manera: el 61% en el sector de piedemonte, el 29% en la zona industrial y el 10% en el resto del territorio comunal (ver Imagen N°2). Estas discontinuidades y carencias de la red impactan la circulación, seguridad vial y eficiencia del transporte público y privado. Por lo anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficit estructurales de la movilidad. Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna.

Observación 3: Imagen 1: Buffer de densidades en torno a metro y paraderos en ejes estructurantes. Fuente: Elaboración propia

Con la modificación de la Ordenanza, se considera una distancia de 600 metros para estaciones de metro (en naranja) y paraderos de buses de ejes estructurantes (amarillo) para la rebaja del coeficiente a 2 y 1, respectivamente. Esto conlleva a un aumento en las densidades habitacionales. En la imagen 1 se muestra el área de cobertura de esas distancias según el acceso al transporte público, en donde se evidencia que el área de aumento de densidades abarca alrededor del 70% del territorio comunal.

Observación 4: a) La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el desarrollo armónico de la comuna sobre la base de estudios técnicos, participación ciudadana y coordinación interinstitucional.

- b) La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros

para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

- c) Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.
- d) La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.
- e) La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos.
- f) El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar de condicionar mayores beneficios constructivos a contrapartidas concretas en materia de espacio público, urbanización, mitigaciones viales y provisión de equipamientos, la propuesta tiende a otorgar incrementos automáticos de edificabilidad, lo que reduce el margen de regulación del municipio y limita la efectividad de los instrumentos de planificación territorial para mejorar la calidad urbana y la integración socioespacial.

163. 584_Esteban_Yuretic_.pdf

Observación 1: • La propuesta de modificación a la OGUC, en particular en lo relativo a la disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 habitantes por vivienda en la actualidad a 2 habitantes, y a 1 para proyectos de vivienda económica, recogiendo la demografía actual según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2024, y considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, podría implicar en el futuro la construcción de proyectos habitacionales que, en la práctica, duplicarían o incluso cuadruplicarían la cantidad de viviendas. Esto podría traducirse en edificaciones con un mayor número de departamentos, generando problemáticas similares a los denominados “guetos verticales”, con unidades habitacionales de menor superficie. Se propone reconsiderar el valor de 1, elevándolo al menos al promedio de 2,8 habitantes por hogar, cercano a 3, dado que dicho valor podría estar subestimando la cantidad de habitantes en los hogares más vulnerables. Para ello es fundamental analizar la composición de los hogares más vulnerables del país, para con ello, analizar cuál sería el coeficiente más cercano a la realidad.

Observación 2: • Desde el punto de vista normativo, la propuesta afecta uno de los componentes fundamentales de los planes reguladores comunales, al modificar los parámetros que inciden en la determinación de densidades y condiciones de edificación. Esto genera una desalineación entre las disposiciones de la Ordenanza General y los instrumentos locales, debilitando el principio de coherencia normativa vertical y horizontal.

Observación 3: • Como consecuencia, las tablas de edificación contenidas en los instrumentos vigentes y recientemente aprobados pierden validez, quedando parcialmente obsoletas frente a los nuevos criterios. Esto afecta la predictibilidad del desarrollo urbano, introduce incertidumbre en la evaluación de proyectos y tensiona la capacidad de los municipios para conducir procesos de planificación acordes a sus realidades territoriales.

Observación 4: • La propuesta duplica e incluso, cuatuplica la densidad. Con esto la densidad promedio se dispara, lo que pudiera generar que la densidad sea mayor a la dispuesta por el instrumento metropolitano.

Observación 5: • Esta propuesta, de materializarse, debilita las competencias de los PRC al intervenir las normas urbanísticas de densidad, constructibilidad. Así también al permitir la disminución del número de estacionamientos supeditado solamente a la distancia de 600 m respecto de un paradero de transporte público para viviendas de 90 m² o menos superficie.

164. 659_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: _“Guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea. _

- _ Por regla general, los Planos Reguladores Comunes definen la densidad bruta en número de habitantes por hectárea. Esta es una atribución de los municipios, y no se afecta por la modificación propuesta a la OGUC. _
- _ La densidad bruta (medida en habitantes por hectárea) se convierte a “viviendas por hectárea” utilizando un coeficiente definido en la OGUC, que indica el número de habitantes por vivienda a utilizar. Actualmente, este coeficiente tiene el valor de 4 habitantes por vivienda. _
- _ El coeficiente vigente dista significativamente de la realidad demográfica actual. Según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, y el 21,8% de los hogares son unipersonales. _

Observación 2: Se propone modificar el guarismo de “4” a “2”, para recoger de manera adecuada la demografía actual. Además, para proyectos de viviendas económicas (sujeto a condiciones particulares), el guarismo será “1”.

OBSERVACIÓN AU-EC:

Al contrario de lo que se plantea, al modificar en la OGUC el guarismo de densidad bruta de “4” a “2” o de “4” a “1” si se afecta lo dispuesto en los Planes Reguladores Comunes (PRC).

En el caso de Estación Central, si se considera que el 100% de las nuevas viviendas corresponden a Viviendas Económicas, se aplicaría la conversión de 4 a 1, lo que cuadruplicará la densidad bruta definida en el PRC. Esta alteración, al no considerar los procesos de participación ciudadana, ni análisis de capacidad vial, suficiencia de áreas verdes, equipamientos (salud, educación, seguridad, etc.) e infraestructura sanitaria, anula de facto lo establecido en el PRC.

Observación 3: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC. Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m2) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 4: _Artículo 2.1.22. _

_ Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 4. El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial. _

_3) Artículo 2.1.22. _

_ Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2. El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial. _ _Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. _

Observación 5: Esta medida generaría una “densidad falsa” que agravaría la realidad migratoria y las condiciones de hacinamiento en la comuna. Aunque en el papel se proyecte una densidad de 1 habitante por vivienda, la realidad es que estas seguirán siendo habitadas por más de 4 personas, como ocurre actualmente en condominios verticales donde la carga de ocupación real es significativamente superior a la normativa (más de 4 personas en lugar de 2) en departamentos de 28,8 m2, exacerbado por la crisis migratoria.

165. 660_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: _“Guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea. _

- _ Por regla general, los Planos Reguladores Comunes definen la densidad bruta en número de habitantes por hectárea. Esta es una atribución de los municipios, y no se afecta por la modificación propuesta a la OGUC. _

- _ La densidad bruta (medida en habitantes por hectárea) se convierte a “viviendas por hectárea” utilizando un coeficiente definido en la OGUC, que indica el número de habitantes por vivienda a utilizar. Actualmente, este coeficiente tiene el valor de 4 habitantes por vivienda. _
- _ El coeficiente vigente dista significativamente de la realidad demográfica actual. Según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, y el 21,8% de los hogares son unipersonales. _

Observación 2: Se propone modificar el guarismo de “4” a “2”, para recoger de manera adecuada la demografía actual. Además, para proyectos de viviendas económicas (sujeto a condiciones particulares), el guarismo será “1”.”

OBSERVACIÓN AU-EC:

Al contrario de lo que se plantea, al modificar en la OGUC el guarismo de densidad bruta de “4” a “2” o de “4” a “1” si se afecta lo dispuesto en los Planes Reguladores Comunales (PRC).

En el caso de Estación Central, si se considera que el 100% de las nuevas viviendas corresponden a Viviendas Económicas, se aplicaría la conversión de 4 a 1, lo que cuadruplicará la densidad bruta definida en el PRC. Esta alteración, al no considerar los procesos de participación ciudadana, ni análisis de capacidad vial, suficiencia de áreas verdes, equipamientos (salud, educación, seguridad, etc.) e infraestructura sanitaria, anula de facto lo establecido en el PRC.

Observación 3: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC. Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m2) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 4: _Artículo 2.1.22. _

_ Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 4. El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial. _

_3) Artículo 2.1.22. _

_ Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2. El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial. _ _Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. _

Observación 5: Esta medida generaría una "densidad falsa" que agravaría la realidad migratoria y las condiciones de hacinamiento en la comuna. Aunque en el papel se proyecte una densidad de 1 habitante por vivienda, la realidad es que estas seguirán siendo habitadas por más de 4 personas, como ocurre actualmente en condominios verticales donde la carga de ocupación real es significativamente superior a la normativa (más de 4 personas en lugar de 2) en departamentos de 28,8 m2, exacerbado por la crisis migratoria.

166. 707_Daniel_Reyes_.pdf

Observación 1: Junto con saludar, la presente tiene por objeto exponer algunas observaciones a la propuesta de Modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en diversas materias, con el objetivo de su modernización y actualización, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe, actualmente en proceso de participación ciudadana. La comuna de La Florida posee un plan regulador comunal desde el año 2001, que ha velado por promover un desarrollo armónico, que aprovecha y potencia las características propias del territorio comunal, resguardando por, sobre todo, el bienestar y calidad de vida de los habitantes de la comuna, quienes han formado parte de los procesos de actualización del instrumento, entendiendo la Importancia y beneficios asociados al dinamismo del desarrollo urbano, económico y social de la comuna. 1. Respecto a la densidad habitacional, La propuesta de modificación a la OGUC Art, 2.1.27, en particular en lo relativo a la disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 a 2 habitantes por vivienda, y a 1 para proyectos de vivienda económica, recogiendo la demografía actual según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2024, y considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, podría implicar en el futuro la construcción de proyectos habitacionales que, en la práctica, duplicarían o Incluso cuadruplicarían la cantidad de viviendas. Esto podría traducirse en

edificaciones con un mayor número de departamentos, generando problemáticas de convivencia comunitaria, similares a las denominados “quetos verticales”, con unidades habitacionales de menor superficie, Se propone reconsiderar el valor de los coeficientes de densidad, usando el coeficiente 3, más cercano al promedio de 2,8 habitantes por hogar, y no subestimar la cantidad de habitantes en los hogares más vulnerables, considerando a lo menos un coeficiente de 2,

Observación 2: Artículo 2,1,22. Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente.

El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial,

3) **Artículo 2.1.22. Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2**

El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial solo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial.

2) De acuerdo al artículo 35 de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad. De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas, La Política Municipal de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades.

Por tal motivo, no es factible que el aumento de la cuantificación de la densidad por parte del MINVE, afecte retroactivamente a los Planes Reguladores Comunales vigentes; ya que estaría realizando una modificación de ese instrumento de planificación, para lo cual no tiene competencia legal y contravendría el artículo 5 de la Ley N° 18.575. que obliga a los órganos del Estado a cumplir sus cometidos coordinadamente sin duplicidad de funciones.

Observación 3: 14) Artículo transitorio, 10) De acuerdo al artículo 3° aquellos planes confección del plan reguladores comunales que regulador comunal es una establezcan la norma función privativa de la urbanística de densidad en Municipalidad. De acuerdo al viviendas por hectárea, artículo 41 de la LGUC, el corresponderá multiplicar desarrollo armónico de la el respectivo factor por 4 — comuna, se realiza por constituyendo el resultado medio de las disposiciones de dicha operación, para el plan regulador comunal, todos efectos a que hubiere que se refieren a densidad, estacionamientos, —

167. 795_Catalina_San Martín_.pdf

Observación 1: 4. 2.1.22. Los guarismos propuestos, tanto para disminuir a 2 hab/viv o a 1 hab/viv, este último si la vivienda no posee una superficie superior a los 90 m², impacta fuertemente en la forma urbana que el instrumento de planificación posee, con acuerdo a un proceso participativo con la comunidad. Si la idea es actualizar el parámetro de densidad, la norma debería distinguir entre comunas. Así, como 4 hab/viv no refleja la ![[image_svkYL7Im1LvJleKWnPeJWQ==]

Observación 2: a.2. Reducción del número de habitantes por vivienda (4 a 2) o a 1 en viviendas de hasta 90 m². a.3. Propone áreas de densificación comunal asociadas a la red de transporte Público. a.4. Reemplazo de la Densidad Neta (viviendas/hectárea), como es el caso del plan regulador comunal de Las Condes, por densidad Bruta. a.5. Multiplicar la densidad Neta (viviendas/hectárea), como en el caso del plan regulador comunal de Las Condes por el factor 4.

Observación 3: desconcierto en las comunidades al desconocer la dispersión del área para radicar nuevos proyectos. Pero la propuesta además de la dispersión, y en particular para la Comuna de Las Condes, es más gravosa aún, por cuanto, al existir un volumen de construcción fijo y aumentarse el número de viviendas siempre por 4, a diferencia de otras comunas, que norman habitantes por hectárea, se está permitiendo rebajar el tamaño de las unidades de vivienda en un 100%. En las otras comunas, al rebajar el factor referido a la cantidad de personas por vivienda, de 4 personas establecido en el artículo 2.1.22. de la OGUC a 2, se rebaja el tamaño de la vivienda en un 50% y a 1, 75% para viviendas económicas de hasta 90 m², no alcanzando el 100%. En relación con la norma urbanística referida al coeficiente de constructibilidad, el proyecto dispone varias estrategias: i. Cambia la forma general de medición de la superficie edificada para efectos de calcular al coeficiente de constructibilidad, la que actualmente y de acuerdo con el artículo 1.1.2, se calcula por el exterior de los muros de la edificación, siendo particularmente beneficiosa la propuesta para proyectos acogidos a Copropiedad Inmobiliaria. De acuerdo con cálculos propios este factor es un incremento variable dado que se debe combinar con factores como el coeficiente de ocupación de suelo y la constructibilidad. ii. Elimina el Artículo 2.6.8 de la OGUC, que entendía incluido en los beneficios de constructibilidad del “Conjunto Armónico” aquellos provenientes de la fusión predial. Entendemos que la eliminación del artículo tiene por objeto la suma de tales beneficios.

iii. Establece beneficios adicionales para los conjuntos que califiquen como “Conjunto Armónico”, siempre y cuando se trate de viviendas económicas que no superen los 90 m² y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o trocales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, teleférico, o un paradero

de la red de transporte público. Sorprende el hecho de que en la redacción señale la regulación mediante el mecanismo de “los predios que enfrentan vías expresas o troncales”, dicha fórmula, empleada en el PRC de la Comuna, fue observada por la Contraloría General de la República, señalado que la regulación de la norma urbanística debe corresponder a zonas, subzonas o sectores. Así, la normativa para los casos que singulariza proyectos de viviendas económicas que no superen los 90 m² y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, teleférico, o un paradero de la red de transporte público, les incorpora un beneficio de un 25% más de constructibilidad por sobre el 50% en la norma vigente alcanzando el guarismo del 75%. Asimismo, agrega a estos proyectos calificados de “Conjunto Armónico”, un 25% más de altura sobre el 25 % existente en la norma vigente, alcanzando el guarismo de 50%. Este último aspecto es especialmente sensible con un PRC, que regula las alturas máximas como el caso de Las Condes. Sin embargo, es importante tener en cuenta que todos los beneficios normativos, en general son traspasados directamente al valor de suelo dada la relación entre edificabilidad y valor del suelo, y por tal razón nos parece que el proyecto requiere de un proceso de discusión técnica. Mayoritariamente, la literatura de economía urbana ha establecido de manera sólida que, el precio del suelo urbano depende de su capacidad de generar renta, la cual está directamente determinada por las condiciones normativas que regulan su aprovechamiento. En este sentido, autores como William Alonso (1964) y, previamente, en 1817, David Ricardo (en su libro: Principios de economía política y tributación), sostienen que:

Observación 4: En relación con la norma urbanística de la densidad, el proyecto en el caso de la Comuna de Las Condes, que mantiene en su Plan Regulador Comunal la densidad, expresada en viviendas por hectárea, propone la multiplicación de ella por un factor de 4. Ello implica cuadruplicar la cantidad de viviendas permitidas, considerando que la Comuna ya está sometida a un proceso de densificación. Esto impacta negativamente en dos sentidos, el primero en la extensión de la aplicación de una distancia de 600 metros caminable en modo peatón a una estación de Metro, teleférico o paradero del sistema de transporte público mayor, involucra como área de intervención o potencial transformación el 100% del territorio comunal, lo que generará incertidumbre y

Observación 5: En relación con la norma urbanística referida al coeficiente de constructibilidad, el proyecto dispone varias estrategias: i. Cambia la forma general de medición de la superficie edificada para efectos de calcular al coeficiente de constructibilidad, la que actualmente y de acuerdo con el artículo 1.1.2, se calcula por el exterior de los muros de la edificación, siendo particularmente beneficiosa la propuesta para proyectos acogidos a Copropiedad Inmobiliaria. De acuerdo con cálculos propios este factor es un incremento variable dado que se debe combinar con factores como el coeficiente de ocupación de suelo y la constructibilidad. ii. Elimina el Artículo 2.6.8 de la OGUC, que entendía incluido en los beneficios de constructibilidad del “Conjunto Armónico” aquellos provenientes de la fusión predial. Entendemos que la eliminación del artículo tiene por objeto la suma de tales beneficios.

iii. Establece beneficios adicionales para los conjuntos que califiquen como “Conjunto Armónico”, siempre y cuando se trate de viviendas económicas que no superen los 90 m² y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, teleférico, o un paradero de la red de transporte público.

168. 796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf

Observación 1: Artículo 2.1.22.

Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 4.

El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial.

Artículo 2.1.22.

Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea y se entenderá que su equivalencia o conversión en número de viviendas será igual al valor que resulte de dividir la densidad establecida por el coeficiente 2.

El parámetro de densidad establecido en los instrumentos de planificación territorial sólo se aplicará al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial.

Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 2: De acuerdo con la primera parte (factor 2), sin embargo en desacuerdo con la segunda. (Factor 1)

A futuro el guarismo 2 se podría reemplazar por el promedio nacional de habitantes por vivienda que entregue el último censo (hoy 2,4).

Entendiendo el sentido del coeficiente 1 creemos que el objetivo de densificar los corredores de transporte y otras vías y espacios de carácter intercomunal, se podría realizar sin sacrificar el concepto de “lugar”, tan importante en urbanismo y arquitectura. Además esta norma (densidad) no se aplicaría a los proyectos de integración social. (Ver proposición artículos finales)

Consideramos que la necesidad de incorporar el coeficiente 1, podría acotarse a predios cercanos a las estaciones o paraderos, usando el mismo criterio hoy existente en el segundo inciso del artículo 2.4.2.

Por otra parte, es posible y sería positivo considerar aumentar la cantidad de unidades de vivienda sin afectar las densidades que señalan los IPT.

Para ello se podría establecer una tabla que señale la cantidad de habitantes que debe considerarse según el tamaño de las viviendas proyectadas, por ejemplo:

Superficie vivienda / Habitantes

Hasta 40 m²: 1

Sobre 40 y hasta 80 m²: 2

Sobre 80 y hasta 120 m²: 3

Más de 120 m²: 4

169. 856_Victoria_Pino_.pdf

Observación 1: a) La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el desarrollo armónico de la comuna sobre la base de estudios técnicos, participación ciudadana y coordinación interinstitucional.

Observación 2: b) La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

Observación 3: c) Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.

Observación 4: d) La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

Observación 5: _ Con la modificación de la Ordenanza, se considera una distancia de 600 metros para estaciones de metro (en naranja) y paraderos de buses de ejes estructurantes (amarillo) para la rebaja del coeficiente a 2 y 1, respectivamente. Esto conlleva a un aumento en las densidades habitacionales. En la imagen 1 se muestra el área de cobertura de esas distancias según el acceso al transporte público, en donde se evidencia que el área de aumento de densidades abarca alrededor del 70% del territorio comunal. _![][image_4NGqg2k9KWPZG/arHS6i/A==]

Observación 6: Por lo anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficit estructurales de la movilidad.

Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna.!![[image_4H4m9ASf/+kUXH+sDhU2ow=]]

..

170. 864_Vicente_Burgos_.pdf

Observación 1: Esta propuesta modifica en la práctica el contenido normativo de todos los planes reguladores del país sin consultar a los municipios ni garantizar su participación. Los cambios al coeficiente de densidad (Art. 2.1.22) y la derogación del Art. 2.6.19 — que contiene la facultad municipal de moderar los Conjuntos Armónicos— tienen efectos equivalentes a una modificación de plan regulador, pero sin ninguno de sus procedimientos ni contrapesos. Como ejemplo cabe destacar que cualquier plan regulador comunal que contenga un incremento de densidad de 20% o más, requiere Evaluación Ambiental Estratégica. En esta modificación se está incrementando la densidad en, al menos, un 100%, sin considerar evaluación estratégica alguna.

En consecuencia, consideramos necesario que cualquier modificación normativa con efectos sobre los instrumentos de planificación territorial contemple instancias formales de consulta y participación a los municipios y sus alcaldes y ciudadanos, en cumplimiento de los principios reconocidos por el artículo 28 decies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y que sustentan la planificación urbana chilena.

Observación 2: 8. Conclusión: Alterar por secretaría los planes reguladores es un retroceso para la planificación urbana y la democracia

Las modificaciones más importantes de este paquete —el cambio al coeficiente de densidad y la ampliación del conjunto armónico— tienen el efecto práctico de reescribir el contenido normativo de los planes reguladores de todo el país. Sin evaluación ambiental estratégica, sin participación ciudadana, sin consulta a los municipios, sin diagnóstico territorial.

Los cambios unilaterales a la normativa urbanística contravienen los principios que sustentan la planificación territorial en Chile, considerados en el Artículo 28 decies que fue incluido en la Ley de Transparencia de Mercado de Suelo. A su vez, la Ley N°21.807 que modernizó la Planificación Territorial,, publicada este año, entregó herramientas modernas para densificar apuntando exactamente a los sectores que requieren vivienda de interés público, con escala territorial adecuada y participación ciudadana. Ignorar esas nuevas herramientas para optar por un decreto de efecto universal no es modernización: es un retroceso para la planificación urbana y para la democracia en Chile.

Más preocupante aún son los efectos a mediano plazo que esta modificación desencadenará. Ante una duplicación o cuadruplicación de la densidad efectiva sin participación ni consulta, la respuesta predecible de los municipios será modificar sus planes reguladores a la baja, reduciendo densidades y restringiendo el Conjunto Armónico al mínimo posible, como mecanismo de autodefensa frente a una norma que perciben como impuesta. Ese proceso de blindaje comunal no distinguirá entre proyectos mal planteados y proyectos bien diseñados: cerrará la puerta a ambos. El resultado será una planificación urbana convertida en campo de batalla binario —municipios que restringen al máximo versus desarrolladores que maximizan la norma— sin espacio para los acuerdos, los planes de remodelación y los instrumentos colaborativos que la última década de política urbana había comenzado a construir. La paradoja final es que esta propuesta, presentada como una medida para facilitar la construcción de viviendas, puede terminar generando más restricciones, no menos.

Rumbo Colectivo deja constancia de estas observaciones como parte del proceso de participación ciudadana, y se reserva el derecho de hacerlas valer en los próximos trámites administrativos y judiciales que esta modificación pudiera originar.

Observación 3: Art. 2.1.22

Materia: Coeficiente de conversión de densidad bruta (guarismo 4 → 2, y guarismo 1 para casos especiales).

La propuesta confunde el coeficiente de conversión con un parámetro demográfico. Sin embargo, la densidad y su cálculo es un instrumento de planificación que expresa la carga que un sector puede soportar en términos de movilidad, equipamiento e infraestructura. Su cambio por decreto duplica en la práctica la densidad efectiva de todos los planes reguladores comunales del país, sin diagnóstico territorial, sin participación ciudadana y sin los procedimientos que exige cualquier modificación de instrumento de planificación territorial.

El argumento demográfico (promedio 2,8 personas por hogar, CENSO 2024) está mal aplicado: el coeficiente no busca reflejar el tamaño promedio de los hogares actuales, sino dimensionar la infraestructura necesaria para el futuro. Con todo, utilizar el Censo para los parámetros propuestos resulta evidentemente exagerado. No hay ninguna justificación técnica para duplicar la densidad o cuadruplicarla con un criterio de cercanía muy laxo.

El aumento generalizado de densidad producirá casi de inmediato un alza en el valor del suelo, neutralizando el efecto esperado sobre el precio de la vivienda.

Los municipios que quieran mantener su densidad real tendrán que dividir por dos sus parámetros, desencadenando modificaciones de PRC a la baja que generarán más restricción en el mediano plazo.

El guarismo 1 carece de todo respaldo técnico o demográfico. No está vinculado a un tipo de demanda.

La Ley N°21.807 ya entrega herramientas para densificar de forma focalizada a través de los planes metropolitanos e intercomunales. Este decreto las ignora.

Observación: Se solicita la eliminación de esta modificación y el uso y reglamentación de las herramientas de planificación territorial vigentes incorporadas por la Ley 21.807, con participación ciudadana y estudios de soporte, para abordar la densificación donde se necesita. Al mismo tiempo, se propone -si de verdad se quiere reducir el precio de la vivienda para que más familias puedan acceder a ellas- estudiar modificaciones legales para asegurar que las primeras viviendas tengan prioridad sobre inversión inmobiliaria, a los que desde ya ofrecemos nuestra colaboración.

Observación 4: Artículo transitorio

Materia: Conversión de planes reguladores que expresan densidad en viviendas/hectárea.

El artículo transitorio establece que los PRC que expresen densidad en viviendas por hectárea deberán multiplicar ese factor por 4 para obtener la densidad aplicable bajo las nuevas normas. Si bien la intención es evitar una reducción abrupta de la densidad normativa en esas comunas, la redacción genera una norma de interpretación compleja que multiplicará los conflictos ante las DOM y creará incertidumbre jurídica para proyectos en tramitación.

Además, la disposición confirma el efecto real de la modificación al Art. 2.1.22: que los planes reguladores quedarán con normas distintas a las que sus respectivos municipios definieron, sin que medie ningún proceso de revisión o participación.

Observación: La existencia de este artículo transitorio es evidencia adicional de que la modificación al Art. 2.1.22 tiene efectos equivalentes a una reforma masiva de los planes reguladores comunales de manera retroactiva. Se reitera la solicitud de eliminación de dicha modificación.

171. 924_Maria_Larenas_.pdf

Observación 1: Art. 2.1.22

Alcance real de la modificación del guarismo (De 4 a 2, hasta 1 persona por vivienda)

La propuesta sostiene que no altera las normas urbanísticas de los IPT, ya que la densidad (hab/há) sigue siendo fijada por éstos. Sin embargo, el cambio del guarismo en la OGUC modifica el parámetro de conversión entre densidad y número de viviendas, determinando la intensidad efectiva de ocupación del suelo.

En la práctica, sin cambiar la densidad del plan, se habilita un aumento sustantivo de unidades por hectárea, lo que constituye una re-zonificación indirecta por vía reglamentaria. Este mecanismo traslada decisiones sustantivas que son propias de la planificación mediante el respectivo IPT hacia un parámetro general de la OGUC, afectando la capacidad de gestión local. Desfase estructural entre densidad urbanística y carga de ocupación (art. 4.2.4 OGUC)

La densidad utilizada para efectos urbanísticos se redefine (menos “habitantes por vivienda”), mientras que la carga de ocupación del art. 4.2.4, índice con el cual se calculan materias relacionadas con seguridad, evacuación, resistencia al fuego, anchos de circulación, entre otros, permanece sin alteraciones.

Esto genera dos mediciones divergentes para un mismo proyecto:

“Persona urbanística” (reducida) para efectos de densidad y aportes.

“Persona de seguridad” (estándar OGUC) para exigencias técnicas.

Consecuencia: un proyecto puede ser “de baja intensidad” en lo urbanístico pero “de alta ocupación” en lo funcional, en contraposición de la lógica del sistema. Este desfase debilita la motivación técnica de los actos administrativos, genera incertidumbre interpretativa y abre espacio a controversias sobre cuál parámetro debe prevalecer según el objetivo regulatorio. Impacto en el sistema de aportes al espacio público (Ley 20.958)

Observación 2: Al reducirse la densidad normativa, considerando menos habitantes por vivienda, sin reducción equivalente de la ocupación efectiva, se subestima el impacto y disminuye el porcentaje de cesión.

Efectos:

Menor aporte exigible en proyectos más intensivos.

Debilitamiento de la proporcionalidad (Mayores externalidades con menores aportes)

Reducción de ingresos municipales destinados a movilidad y espacio público.

Esto traslada costos de esa misma cartera de proyectos públicos a los municipios y reduce la captura pública de plusvalías generadas por la propia norma.

5. Impacto económico: capitalización del suelo y efecto contagio

En el corto plazo, el aumento de edificabilidad efectiva se capitaliza en el valor del suelo (lógica de valor residual). El propietario captura la ganancia normativa, elevando el precio del terreno.

En el mediano plazo, este efecto se propaga al mercado (contagio de precios), especialmente en contextos en donde la brecha entre demanda potencial y demanda solvente ya es muy alta. Por tanto, no es esperable una baja inmediata de precios de vivienda; por el contrario, pueden intensificarse presiones al alza del suelo urbano.

6. Diferenciación territorial de impactos según situación normativa hoy

Zonas restrictivas: mayor impacto inmediato (aumento de valor del suelo y activación de proyectos).

Zonas con IPT desactualizados o menos restrictivos: impacto acotado en el corto plazo; efectos diferidos por expectativas de mercado.

Efecto agregado: incremento de desigualdades territoriales y presión sobre áreas con mejor accesibilidad..

Reducción de la capacidad de gestión local

Aunque no se eliminan formalmente atribuciones, en la práctica se reduce la capacidad municipal de gestionar la intensidad:

El parámetro que traduce densidad en viviendas ya no es controlado localmente.

Se habilita mayor concentración predial sin herramientas equivalentes de control.

Observación 3: Consulta Ciudadana — Modificación OGUC Anexo de Ejemplos Numéricos

Simulaciones mediante método residual del suelo para ilustrar los efectos de las modificaciones propuestas a los artículos 2.1.22, 2.6.4–2.6.8 y 5.1.18 de la OGUC. Los parámetros de mercado utilizados corresponden a rangos representativos del mercado inmobiliario de comunas urbanas de Chile.

CASO 1 — Art. 2.1.22 · Modificación del guarismo de conversión de densidad Se simula un terreno de 2.000 m² en zona residencial urbana con densidad de 500 hab/há, CUS 2,5 y altura de 21 m (7 pisos). La densidad es la norma activa bajo el coeficiente 4. Al reducirse el coeficiente, las unidades permitidas aumentan y el valor residual del suelo se incrementa sin ninguna modificación del instrumento de planificación territorial.

Terreno 2.000 m² Densidad PRC 500 hab/há CUS 2,5 COS / Altura 0,70 / 21 m (7 pisos) Sup. por unidad 52 m² Circulaciones 20% Precio venta 42 UF/m² vendible Costo construcción 27 UF/m² construido Costos blandos 14% s/construcción Margen promotor 18% s/ingresos Indicador Coef. 4 (vigente) Coef. 2 (propuesta gral.) Coef. 1 (propuesta econ.) Δ coef. 4→2 Δ coef. 4→1 Unid. por densidad 25,0 viv. 50,0 viv. 100,0 viv. +25 (+100%) +75 (+300%) Unid. efectivas (mín.) 25,0 viv. 50,0 viv. 76,9 viv. +25 (+100%) +52 (+208%) Restricción activa Densidad Densidad CUS — — Ingresos proyecto 54.600 UF 109.200 UF 168.000 UF +54.600 (+100%) +113.400 (+208%) Costo construcción 43.875 UF 87.750 UF 135.000 UF +43.875 (+100%) +91.125 (+208%) Costos blandos 6.142 UF 12.285 UF 18.900 UF — — Margen promotor 9.828 UF 19.656 UF 30.240 UF — — Valor residual suelo -5.246 UF -10.491 UF -16.140 UF -5.246 (100%) -10.894 (208%) Valor suelo / m² terreno -2,6 UF/m² -5,2 UF/m² -8,1 UF/m² -3 (100%) -5 (208%) Lectura: Con las mismas normas del PRC, el valor residual del suelo aumenta +100,0% (-5.246 UF) al pasar al coeficiente 2, y +207,7% (-10.894 UF) al coeficiente 1. Este incremento se produce sin inversión del propietario y es capturado íntegramente antes de cualquier transacción. La oferta de vivienda aumenta, pero el precio del suelo —insumo del proyecto— también, trasladando el incremento al costo final de la vivienda.

Observación 4: CASO 3 — Interacción IVA transitorio + capitalización del suelo · efecto sobre precio final Se analiza el efecto combinado de la rebaja del IVA y el aumento del valor del suelo sobre el precio final de una vivienda. La eliminación transitoria del IVA (19%) opera sobre el stock existente y reduce el precio de compra; simultáneamente, el cambio del guarismo capitaliza el suelo al alza para los proyectos futuros. Se simula una vivienda de 2.800 UF.

Escenario Precio referencia (UF) Costo suelo por unidad (UF) Efecto neto para comprador Quién captura el beneficio Stock actual CON IVA (situación de partida) 2.800 -210 UF — — Stock actual SIN IVA (rebaja IVA transitoria) 2.353 -210 UF Ahorro 447 UF por unidad (beneficio inmediato, 12 meses) Comprador (corto plazo) Proyecto nuevo coef. 2 (OGUC modificada) 2.353 -210 UF Precio +0 UF respecto stock sin IVA Propietario suelo (alza de terreno) Proyecto nuevo coef. 1 (vivienda económica) 2.353 -210 UF Precio +0 UF respecto stock sin IVA Propietario suelo (alza de terreno) Lectura: La rebaja del IVA genera un alivio real e inmediato para el comprador del stock existente, pero opera durante solo 12 meses y no incide en los proyectos futuros. La oferta nueva que habilita la OGUC modificada llegará al mercado en un horizonte de 3–5 años, cuando el suelo ya habrá capitalizado el nuevo potencial edificatorio. El

efecto neto esperado es que el ahorro del IVA es absorbido por el mercado en el corto plazo y los proyectos futuros llegan con mayor costo de suelo incorporado, neutralizando o revirtiendo la baja temporal. Ninguna de las dos medidas cuenta con un mecanismo de recuperación de plusvalías que asegure la traslación del beneficio normativo al precio final de la vivienda.

Nota metodológica: Las simulaciones aplican el método residual del suelo (Ingresos – Costos de construcción – Costos blandos – Margen promotor = Valor del suelo). Los parámetros de mercado utilizados son representativos de comunas urbanas de Chile; los efectos cuantitativos variarán según la norma local de cada zona. El objetivo del ejercicio es ilustrar la dirección e intensidad probable de los efectos, no establecer valores de tasación.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado en relación al artículo 2.1.22. de la OGUC y Artículo Transitorio:

1. 7 RAMON SANTELICES TELLO

Observación 1: 3° ¿Podría especificarse el guarismo que permite afirmar que se llega a disminuir el precio entre el 10% y 15% con la aplicación del conjunto de las normas que se contienen en esta iniciativa?

Observación 2: 4° Si bien en general la modificación de sustituir el guarismo 4 a 2 ó 1 me parece acorde con la realidad vigente desde hace varios años, me parece que debiera estudiarse algo más de manera de evitar una mayor densidad que la existente en las viviendas sociales.

Observación 3: La actual densidad en los conjuntos de menor valor es mayor que en las viviendas de mayor valor, provocando la sobrepoblación en los conjuntos destinados a los más pobres, que por tener menor nivel educacional tienen menores prácticas de convivencia que vecinal.

Observación 4: Si se aumenta la densidad en esos sectores aumentarán los conflictos personales entre los vecinos;

Observación 5: si la densidad se traduce en mayor altura en esos conjuntos irá en contra el interés de la política del Minsitro que ha manifestado las razones por qué prefiere la construcción en extensión, entre otras aumenta los costos de los gastos comunes y la mantención de maquinarias, generadores eléctricos, ascensores, etc.

2. 25 Fernando Marín Cruchaga

Observación 1: Comprendo y estoy de acuerdo con las modificaciones planteadas a la OGUC excepto con bajar a 1 el guarismo en casos de unidades de menos de 90m². Creo que compensa bajar a 2 en general teniendo en cuenta que el censo indica 2,7 personas por hogar.

3. 58 Sebastian Sepúlveda

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

4. 59 MARIA DE LA LUZ LARRAIN

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

5. 60 PEDRO PAROT URRUTIA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

6. 62 Florencia Alonso

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

7. 63 Florencia Alonso

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

8. 64 Roberto Hugo Ostuni

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

9. 65 Alejandra Contreras Altmann

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

10. 66 Dacia Egas Pourailly

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

11. 67 Josefina Hughes

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

12. 68 Canales Díaz

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

13. 69 Azucena Rubio Canales

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

14. 70 ignacio salgado

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

15. 71 Maria Eugenia Boetsch

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

16. 72 Herrera Arriagada

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

17. 73 Jorge López Gálvez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

18. 74 Lorena

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

19. 76 ALVARO RAMIREZ BERAUN

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

20. 77 Bernardita beatriz escaff martinez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

21. 78 Christian Stefan Haup Hillock

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

22. 80 Luz Croxatto

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

23. 81 Bruno Berrios

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

24. 82 Maria Sahr Barros

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

25. 86 Rosa Maria Guerrero

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

26. 87 Claudia Suazo Rojas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

27. 88 Daniela Chávez Alegría

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

28. 89 Maria Valentina Galvez Donoso

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

29. 90 Carla Vera Caro

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

30. 92 Jorge Saelzer

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

31. 93 RAUL IVAN ROJAS MASNU

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

32. 94 Armando Enrique Leiton Clavijo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

33. 95 Mijail Villagra

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

34. 96 María Teresa Santibáñez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

35. 97 Sonia Guzman

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

36. 98 Miroslav Tadic

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

37. 99 Constanza Heyermann

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

38. 100 Romina Casorzo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

39. 101 Ignacia Bastias Grunwald

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

40. 102 Patricio Andrés Kurte Marinovic

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

41. 103 Alejandra Vives Vergara

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

42. 104 Carolina Duran Sierra

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

43. 105 Luis Roman Torres

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

44. 106 Valentina Saavedra

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

45. 107 Florence perrault

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

46. 108 clara budnik

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

47. 109 Isabel del campo mullins

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

48. 110 Belén García McClure

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

49. 111 Pilar del Real

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

50. 112 Francisca Figueroa

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

51. 113 Silvia Aguilera

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

52. 114 Mariana del Real

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

53. 115 ALEJANDRO BERNALES

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

54. 116 Raúl lillo cerda

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

55. 118 Elizabeth del Rosario Tomasovic Cortes

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

56. 119 Tarek Juan Sadd Numan

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

57. 120 Loreto Lyon

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

58. 122 Pedro Lluch

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

59. 123 Maria urrejola correa

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

60. 124 Carmen Figueroa

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

61. 127 Claudia Bahamonde

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

62. 128 PAULA URRUTIA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

63. 129 max nunez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

64. 136 Mauro Huenupi

Observación 1: b) Perfeccionar las tasas de inducción de flujos de los proyectos de interés de manera que no dependan del número de viviendas sino que del número de habitantes puesto que al modificar en el artículo 2.1.22 el coeficiente 4 a 2 o incluso a 1, los proyectos de interés tendrán más viviendas que antes y eso incrementará los flujos inducidos si se aplican las tasas vigentes (que dependen del número de viviendas), aumentándose con eso la proporción de IMIV de categoría intermedia o mayor, lo que provocaría una tramitación más larga para esos proyectos.

65. 137 Manuela Baldovino

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

66. 140 paulina wendt

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

67. 141 Francisca Vidal

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

68. 142 AMELIA DEL VILLAR

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

69. 143 Nadine Paule Bárbara Dejong

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

70. 144 velasco

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

71. 145 velasco

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

72. 147 Sebastian Lopez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

73. 148 Luis Ibacache Silva

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

74. 152 Daniel Ignacio Corvillon Achondo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

75. 153 Tomás Alejandro Cornejo Field

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

76. 154 Marcela Chacon

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

77. 155 Ignacio Figueroa Egas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

78. 156 Cecilia Osorio Gonnet

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

79. 157 Jorge Carrasco

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

80. 158 Sofia Matte Izquierdo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

81. 162 alberto Sato

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

82. 164 Ivan Santibanez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

83. 165 Catalina Lartiga

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

84. 168 Alejandra cortazar

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

85. 169 Melina Alfaro

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

86. 173 ANA MARÍA LOPEZ

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

87. 175 isabella martínez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

88. 176 isabella martínez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

89. 177 Joaquin Gonzalez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

90. 179 Maite De Cea

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

91. 181 Rosario Avaria

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

92. 182 Alejandro Beals

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

93. 183 Macarena Solari Tagle

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

94. 184 Javiera bustos

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

95. 186 MARCELA PAZ FERNANDEZ ROJAS

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

96. 188 Ximena Baeza Roos

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

97. 192 marta infante barros

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

98. 194 Maria Teresa Rivas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

99. 195 Nicolas Pablo Yopo Osorio

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

100. 196 Felipe Apablaza Echeverría

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

101. 198 JUAN ALEJANDRO MALDONADO BEROIZ

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

102. 199 Monica Larrea Trumper

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

103. 200 Ségolène Touzé

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

104. 201 monica larrea

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

105. 202 Javiera Maino

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

106. 204 Pilar Irribarra

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

107. 207 alejandra Aguilar

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

108. 208 Esteban Yuretic Orellana

Observación 1: • La propuesta de modificación a la OGUC, en particular en lo relativo a la disminución del coeficiente utilizado para el cálculo de la densidad bruta (habitantes por hectárea), de 4 habitantes por vivienda en la actualidad a 2 habitantes, y a 1 para proyectos de vivienda económica, recogiendo la demografía actual según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2024, y considerando que el tamaño promedio de los hogares es de 2,8 personas, podría implicar en el futuro la construcción de proyectos habitacionales que, en la práctica, duplicarían o incluso cuadruplicarían la cantidad de viviendas.

Observación 2: Para ello es fundamental analizar la composición de los hogares más vulnerables del país, para con ello, analizar cuál sería el coeficiente más cercano a la realidad.

Observación 3: Riesgo de aumento de congestión o falta de capacidad vial entorno al proyecto (considerando aumento de densidad y constructibilidad).

Observación 4: • La propuesta introduce un proceso de desregulación que incide directamente en la planificación urbana comunal, afectando la coherencia entre los planes reguladores comunales y la imagen urbana planificada, alterando las relaciones entre

intensidad de uso de suelo, morfología urbana y capacidad de soporte del territorio, comprometiendo la articulación entre densidad, volumetría edificatoria y espacio público.

Observación 5: • La propuesta duplica e incluso, cuatricula la densidad. Con esto la densidad promedio se dispara, lo que pudiera generar que la densidad sea mayor a la dispuesta por el instrumento metropolitano.

Observación 6: • Esta propuesta, de materializarse, debilita las competencias de los PRC al intervenir las normas urbanísticas de densidad, constructibilidad.

109. 209 JUAN PABLO PIZARRO ITURRIAGA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

110. 210 FELIPE ANDRES NAVARRO PARDO

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

111. 212 catalina moya gacitua

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

112. 213 alejandra maldonado miranda

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

113. 214 Myriam Mancilla Fernández

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

114. 215 Diego Gil Mc Cawley

Observación 1: Primero, la propuesta modifica el coeficiente que convierte la densidad definida en los planes reguladores comunales en número de viviendas por hectárea.

Observación 2: El coeficiente vigente es de cuatro habitantes por vivienda;

Observación 3: Se reduce a la mitad la superficie mínima para acceder a este régimen, se aumentan los premios de densidad para proyectos de vivienda económica y —lo más relevante— se elimina la facultad que hoy tienen los municipios de restringir su aplicación en sus territorios.

115. 216 catalina moya gacitua

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

116. 222 Paz González Adorni

Observación 1: 1. Modificación del coeficiente de conversión de densidad (art. 2.1.22)

Observación 2: La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 implica, en términos prácticos, una duplicación potencial del número de viviendas permitidas bajo una misma densidad bruta.

Observación 3: Asimismo, la introducción de coeficientes aún menores (como 1 habitante por vivienda en ciertos casos) carece de respaldo empírico suficiente, considerando la realidad demográfica y los patrones de ocupación habitacional del país.

117. 223 Jessica Argandoña

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

118. 224 Andres Morales Zambra

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad

119. 226 Marlene Riethmuller Quintana

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

120. 227 Andrea Moletto

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

121. 229 MÓNICA VOGEL ÁLVAREZ

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

122. 231 MARIANA ROSA TOCORNAL BRAVO

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

123. 232 Enrique Schmidt Crnosija

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

124. 233 Alexander Schmidt Díaz

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

125. 234 Daniela Caballero García

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

126. 235 Eduardo albornoz sanhueza

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

127. 236 vicente albornoz

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

128. 237 Javier Torres

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

129. 239 Cristina Eugenia Solervicens Rojas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

130. 240 Christian Jordan Calico Hesketh

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

131. 241 Miguel Marino

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.S6

132. 242 Andrea Muller Benoit

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

133. 243 María del Pilar Heiremans Cosmelli

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

134. 245 Gustavo Price Elton

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

135. 247 Catherine Moiny

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

136. 248 Karen Andrea Muñoz Concha

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad

137. 250 Nora Martinez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

138. 252 Francisco Poblete Rivas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 2 o 1, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Por todo lo anterior, se solicita mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

139. 253 Mónica Baeza

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó por tanto: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

140. 254 Alberto Rodrigo Catalán Salazar

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

141. 255 Dafne Bodenhöfer

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 ó 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: - Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

142. 260 Jose Salazar Cabrera

Observación 1: Reducir el divisor de densidad a 1 para viviendas económicas de hasta 90 m² asume irrealmente que en ellas vivirá solo una persona.

Observación 2: 1.Rechazar el divisor 1 (Art. 2.1.22) y basar el aumento de la cabida máxima de viviendas en un análisis real de la capacidad de la infraestructura barrial, no en la ocupación ficticia de un habitante por vivienda.

143. 261 Francisca Ducassou

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

144. 263 Maria del Pilar Marambio Marambio

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

145. 267 NICOLE UTEAU

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad

146. 272 Fernando Marchant

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

147. 274 MANUEL EDUARDO TRONI SANTA MARÍA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Porf lo expuesto, solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

148. 275 Rocio Guerrero

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

149. 277 Mariana Lopez Fernandez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

150. 280 FRANCISCO DELPIANO ALONSO

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 ó 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

151. 281 Trinidad Alliende

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

152. 282 Fabrice Pérez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

153. 284 Ema Delpiano

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

154. 285 David Dussart

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

155. 286 Rodrigo Gomara

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

156. 287 Nicolás Delpiano

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

157. 288 Viena Covarrubias Escobar

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

158. 291 Andres Jose Calvo Rodriguez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

159. 292 Pedro Weinstein

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

160. 293 Clara Weinstein Muller

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

161. 294 Christine

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

162. 296 Josefina Hughes

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

163. 298 Carmen p

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

164. 299 Manuel Delpiano

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

165. 300 Álvaro Zavaleta

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

166. 301 Victor Patricio Cornejo Barrios

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

167. 303 Claudia Alejandra Field Alvarez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

168. 304 pablo cid

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

169. 306 Gonzalo Puga Larrain

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

170. 308 Joaquín Mantelli

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

171. 310 Claudio Pérez-García Cortés

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

172. 311 marina Salamé

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

173. 313 Paola Herrera Fuenzalida

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

174. 314 Jasper Staig

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

175. 317 Carolina Mejía Mendoza

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

176. 318 Héctor Carlos Luna Arquero

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

177. 320 Mariana Quintana Vaccaro

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

178. 325 José Antonio Silva Portell

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

179. 327 Marianne Riethmuller Quintana

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

180. 333 Anamaría Lyon Moreno

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

181. 334 Camila Sepúlveda Taulis

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

182. 340 maria isabel courbis bascuñan

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

183. 341 Marcela Guevara

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

184. 342 Angelica Benoit

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

185. 347 Paulina kalwitz

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

186. 350 Galia Escaff

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 4: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

187. 353 marta flores

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

188. 354 Ana Cheyre

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

189. 355 Nelson Nunez Fuster

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

190. 356 Glenys Rojo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

191. 357 Isabella Guida Martinez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

192. 358 Oscar Nicolás Guarda Arriagada

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

193. 359 Carmen p

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

194. 361 Arturo Hillerns Eltit

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

195. 367 Alexandra Inés Rojas Gonzalez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

196. 370 Alexandra Inés Rojas Gonzalez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

197. 371 Alberto Bartolome Solervicens Mortara

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

198. 373 Tomás Fabián González Olavarría

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

199. 377 Jose Antonio Silva Portell

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

200. 378 Rodrigo Carlos García González

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

201. 379 Daniel Machuca

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

202. 383 Marco Cornejo Cabrera

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

203. 385 MARIA JOSE GALAZ MONSALVE

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

204. 386 José Joaquín Prieto Suárez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

205. 387 Paul Birke Abaroa

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

206. 390 Gricel Gutiérrez Loyola

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

207. 392 aldo sandoval cofre

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

208. 393 Nestor Alejandro Jara Chamorro

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

209. 396 Luis Alejandro Pulgar Cruchett

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (Zonas inundables, descarga de aguas lluvias, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

210. 397 Félix Lártiga

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

211. 400 Alfonsina Galati

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

212. 402 Nelson Cortés Ponce

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

213. 403 Cristobal Barros

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

214. 404 Nicolas Miguel Castillo Avendaño

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (Zonas inundables, descarga de aguas lluvias, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad

215. 407 Carola Fredes

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

216. 412 waleska Jacqueline Castillo López

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

217. 413 waleska Jacqueline Castillo López

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

218. 414 Paula Rodríguez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

219. 418 Italo mansilla

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

220. 421 Adriana

Observación 1: La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 y 1 habitante por vivienda implica, en términos prácticos, un aumento significativo del número de viviendas por hectárea sin modificar los instrumentos de planificación territorial, generando una intensificación efectiva del uso del suelo sin evaluación integral de su capacidad de carga.

221. 424 Constanza Almendra Badillo Astudillo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

222. 425 Claudia Andrea Sepúlveda Briones

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

223. 426 Álvaro Gallegos Díaz

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

224. 428 Adriana Huerta Catalán

Observación 1: La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 y 1 habitante por vivienda implica, en términos prácticos, un aumento significativo del número de viviendas por hectárea sin modificar los instrumentos de planificación territorial, generando una intensificación efectiva del uso del suelo sin evaluación integral de su capacidad de carga.

225. 429 Héctor Marcial Hidalgo Ferroni

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

226. 430 valeria andrea Melipillán Figueroa

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

227. 442 Charlotte Hermant

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

228. 443 Carolina Andrea Morales Garcia

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

229. 445 Eduardo Andrés Cornejo Cornejo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

230. 456 ANA VELOZO PAPEZ

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

231. 460 Sergio Castillo Manriquez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

232. 462 Maria Paz Ross

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

233. 465 Amancai Potocnjak

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

234. 466 Ricardo Cristian Aros Lisboa

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

235. 468 gabriela gonzalez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

236. 472 María Teresa Román Verdugo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

237. 476 Catalina Mihovilovic Alvarado

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

238. 477 Amanda Bastias

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

239. 479 Mónica Cifuentes Tarraza

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

240. 484 Veronica Leticia Gauna

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

241. 485 Eduardo Escaff Gacitua

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

242. 494 Jose Frias

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

243. 496 Valentin Alonso Bustos Apablaza

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

244. 497 Mercedes Guajardo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

245. 509 MARÍA CONSTANZA LOYOLA VARAS

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

246. 512 Rosanna Caldana Fulss

Observación 1: Artículo 2.1.22 – Modificación del coeficiente de densidad

Observación 2: La reducción del coeficiente de conversión de densidad de 4 a 2 y 1 habitante por vivienda implica, en términos prácticos, un aumento significativo del número de viviendas por hectárea sin modificar los instrumentos de planificación territorial, generando una intensificación efectiva del uso del suelo sin evaluación integral de su capacidad de carga.

247. 513 Trinidad Amparo Capellan Silva

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

248. 517 Sergio Esteban Medina Zapata

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

249. 520 Stephania Azolas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

250. 534 Javiera Villena Lizama

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

251. 544 Camila Zepeda

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

252. 545 Tamara Barrera Langer

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

253. 546 MARIA PAZ GALVEZ BAEZA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

254. 549 Isabel Tagle

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

255. 551 Julian Hohenwart

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

256. 560 Pablo Reyes Pizarro

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

257. 562 Anita Lizana Meneses

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

258. 571 Matias Madsen Jaime

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

259. 572 Adelita Bacarreza Ovalle

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

260. 579 Suilan Chia Covarrubias

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

261. 582 Paulina Fernández

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

262. 585 Arturo murua

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

263. 589 isabel andrea barías céspedes

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

264. 594 jorge pérez roldán

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

265. 596 Javiera Muñoz

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

266. 600 AGUSTIN GALVEZ L

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

267. 604 viviana stuardo

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

268. 607 Manuel Hernán Fernández López

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

269. 610 Gabriela Paz MOLINA ESPINOZA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

270. 612 Daniela negrete

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

271. 623 End Vargas Norambuena

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

272. 626 Tomas Chavez Schuffeneger

Observación 1: Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

273. 637 Chavez Ricardo Andre

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

274. 646 Constanza Fernández

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

275. 649 Mirtha Urutia

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

276. 687 Felipe López

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

277. 689 Maria Luisa Urrutia Lizama

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

278. 690 Nelson Muñoz Guerrero

Observación 1: La modificación del factor de conversión de densidad, de coeficiente 4 a coeficientes 1 o 2, no constituye un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: En la práctica, esta medida permite cuadruplicar la densidad habitacional permitida en las zonas urbanas residenciales contempladas en los Planes Reguladores Comunales.

279. 701 MARÍA SOFÍA UBILLA SALINAS

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

280. 702 Ximena Villegas

Observación 1: El cambio propuesto en el cálculo de densidad (de 4 a 2, e incluso a 1 para viviendas económicas) multiplicará drásticamente la cantidad de viviendas permitidas sin considerar cosas tan básicas como la factibilidad sanitaria.

281. 703 Carolina Fariña

Observación 1: El cambio propuesto en el cálculo de densidad (de 4 a 2, e incluso a 1 para viviendas económicas) multiplicará drásticamente la cantidad de viviendas permitidas sin considerar cosas tan básicas como la factibilidad sanitaria.

282. 733 Claudio Pietro Poggini Fernandez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

283. 741 Andrés Stewart

Observación 1: En el marco de la propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, se plantea un cambio significativo en el factor de conversión de densidad, reduciéndolo de 4 a 2, con el objetivo de aumentar el número de viviendas por unidad de suelo y así contribuir a disminuir el déficit habitacional y el precio de las viviendas.

Observación 2: Sin embargo, dicha modificación resulta insuficiente si no se acompaña de ajustes en las normas de altura y constructibilidad, toda vez que el aumento de densidad permitido no necesariamente se traduce en una mayor capacidad efectiva de edificación.

Observación 3: En otras palabras, incrementar la densidad sin flexibilizar la altura genera una contradicción normativa, en la que se permite un mayor número de viviendas, pero sin otorgar las condiciones físicas necesarias para materializarlas.

Observación 4: En este contexto, se hace necesario complementar la propuesta con mecanismos que permitan una densificación efectiva y coherente, integrando de manera armónica los parámetros de densidad, altura y constructibilidad.

284. 769 Catherine Blanche

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

285. 777 Cristina Pérez Vasquez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

286. 780 Mónica Ayala G.

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

287. 784 Inés Walker Casanova

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

288. 785 Valentina Astete

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

289. 789 María José Borroni

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

290. 819 Tabata Lasana Opazo Acevedo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

291. 821 Tabata Lasana Opazo Acevedo

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

292. 824 Marcela Guevara

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

293. 825 daniela cortes

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 ó 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: - Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

294. 831 Sonia Calderón

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

295. 841 Andrea Urbina Julio

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

296. 843 Isabel Margarita Palma Navarrete

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

297. 848 Loreto del Rosario Acuña Verdugo

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

298. 857 Claudia Lourdes Hurtado Ligarius

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

299. 859 DAMIAN PALMA CORREA

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

300. 862 Marina Maite Fernandez Hurtado

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

301. 863 Catalina Chávez

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

302. 867 Ana Gomez Uriarte

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

303. 870 Alejandra Pino

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

304. 876 Miriam Pérez Atenas

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

305. 884 María Andrea Moreno Pirard

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

306. 885 Alvaro Eraso Ortega

Observación 1: Reducir a la mitad el coeficiente de densidad residencial (de 4 a 2 personas por vivienda en general, y de 4 a 1 en el caso de las llamadas "viviendas económicas") no es una simple actualización estadística, sino una decisión que, en la práctica, permite duplicar o cuadruplicar el número de viviendas que pueden construirse en un mismo terreno.

Observación 2: Este aumento desmedido de la densidad sin una planificación integral derivará en un grave colapso de los servicios básicos, equipamientos, áreas verdes, red de transporte y espacios públicos, afectando directamente la calidad de vida de los habitantes actuales y futuros de nuestras comunas.

Observación 3: 2. Exceso de densidad sin sustento técnico ni concordancia con políticas vigentes

Observación 4: La norma propuesta, al modificar un guarismo sin una discusión profunda sobre el tipo de ciudad que queremos, atenta directamente contra los principios de planificación territorial contenidos en la LGUC y en los Planes Reguladores Comunes (PRC) vigentes.

Observación 5: Tal como se ha señalado desde el propio Minvu, la densidad no es una norma que funcione por sí sola y debe combinarse armónicamente con la altura, la constructibilidad y otras normas urbanísticas;

Observación 6: sin embargo, el cambio unilateral del coeficiente de habitantes por vivienda genera una distorsión total de los instrumentos de planificación vigentes.

Observación 7: Al cambiar el factor de conversión, la OGUC impone una realidad distinta a la planificada localmente, subordinando los instrumentos locales a una lógica centralizadora y desreguladora que vacía de contenido la autonomía municipal en materia de planificación territorial.

Observación 8: No se trata solo de densidad.

307. 892 Valentina Pires Almarza

Observación 1: 1. Aumento significativo de densidad sin evaluación de capacidad de soporte

Observación 2: La modificación del coeficiente de conversión de densidad, desde 4 a 2 o incluso 1 habitante por vivienda, no constituye únicamente un ajuste demográfico, sino que implica un aumento sustantivo en la intensidad de ocupación del suelo.

Observación 3: • Incrementar significativamente el número de viviendas por hectárea

Observación 4: Si bien la modificación del coeficiente de densidad recoge tendencias demográficas actuales (reducción del tamaño promedio de los hogares), su aplicación normativa puede generar efectos estructurales en la composición de la oferta habitacional.

Observación 5: • La estandarización de tipologías orientadas a hogares unipersonales o de baja densidad

Observación 6: • Densidad

Observación 7: • Vincular ciertos beneficios (como aumentos de constructibilidad o densidad) a compromisos de precio, arriendo o acceso, especialmente en proyectos de interés público o en suelos con alta valorización

Observación 8: 3. Incorporar la exigencia de estudios de impacto urbano para aumentos significativos de densidad, especialmente en áreas urbanas consolidadas.

308. 901 rafael patricio gana barrops

Observación 1: "Guarismo para la conversión de densidad bruta de habitantes por hectárea".

Observación 2: Por regla general, los Planos Reguladores Comunales definen la densidad bruta en número de habitantes por hectárea. Esta es una atribución de los municipios, y no se afecta por la modificación propuesta a la OGUC.

Observación 3: La densidad bruta (medida en habitantes por hectárea) se convierte a "viviendas por hectárea" utilizando un coeficiente definido en la OGUC, que indica el número de habitantes por vivienda a utilizar.

Observación 4: Actualmente, este coeficiente tiene el valor de 4 habitantes por vivienda.

Observación 5: El coeficiente vigente dista significativamente de la realidad demográfica actual. Según el último CENSO (2024), el tamaño promedio de los hogares es 2,8 personas, y el 21,8% de los hogares son unipersonales.

Observación 6: Se propone modificar el guarismo de "4" a "2", para recoger de manera adecuada la demografía actual. Además, para proyectos de viviendas económicas (sujeto a condiciones particulares), el guarismo será "1".

Observación 7: Les Solicitó presentar un desglose por comunas, especialmente las que soportan concentraciones altas de familias inmigrantes, para avalar la disminución del "guarismo", ya que permitiría duplicar la densidad de viviendas por hectárea sin asegurar que no exista el hacinamiento existente en algunas comunas de la RM.

309. 903 Natalia Lártiga

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

310. 904 Elisa Rafaela Micheletti Mateluna

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

311. 905 Elisa Rafaela Micheletti Mateluna

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

Observación 3: Solicitó: Mantener el requisito de calzada de 14m, no eliminar el Art. 2.6.19 y realizar estudios de impacto urbano previos a cualquier aumento de densidad.

312. 907 Juan Pablo Sallato Carmona

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

313. 918 Javier Celedon Meneghello

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

314. 921 FRANCISCA LARENAS

Observación 1: 1. Art. 2.1.22 – Guarismo de densidad (Desde 4 a 2 y hasta 1)

Observación 2: Se presenta como ajuste no urbanístico, pero en la práctica modifica el parámetro que convierte densidad en número de viviendas, aumentando la intensidad real sin modificar el PRC.

Observación 3: Además, genera un desfase estructural entre densidad urbanística (reducida) y carga de ocupación (art.

Observación 4: El sistema se basa en la densidad de como proxy de impacto.

Observación 5: Al reducirse la densidad pero no la carga de ocupación normativa, se genera una subestimación del impacto y una disminución del porcentaje de cesión.

Observación 6: La coexistencia de parámetros divergentes (densidad vs.

315. 926 Daniel Araya Guerra

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

316. 935 María Eugenia Pino García

Observación 1: El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro.

Observación 2: Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en zonas residenciales consolidadas sin considerar la capacidad de la infraestructura existente (agua, alcantarillado y vialidad).

317. 952 Ignacio Hernandez

Observación 1: OGUC., que altera el coeficiente de conversión de habitantes a unidades de vivienda (bajándolo de 4 a 2), lo que en la práctica duplicaría la cantidad de viviendas planificadas en cada zona, (bajando de 4 a 1 en casos de viviendas de menos de 90m2 que enfrentes las vías que se indican el mismo apartado normativo propuesto) podría, en mi opinión, implicar lo siguiente:

Observación 2: a) Que en zonas reguladas solo por densidad (algunos PRC), el cambio operaría como un aumento inmediato de la intensidad edificatoria en términos de unidades, pudiendo generar diversas sobrecargas locales (ruidos, residuos, espacio público, etc), también impactos en la movilidad, o en los requerimientos de dotación de servicios, al resultar una densidad no planificada por el instrumento.

Nota

En el traspaso del documento original a formato Word, algunos caracteres se alteraron y afectaron la escritura de ciertas palabras. Las palabras restituidas se indican subrayadas en el texto. La restitución no alteró el contenido de las observaciones, que se transcriben sin corrección editorial.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULO 2.4.1. DE LA OGUC (ESTACIONAMIENTOS)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación del artículo 2.4.1. de la OGUC en materia de estacionamientos. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas al artículo 2.4.1. de la OGUC.

138 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 2.4.1. de la OGUC en materia de estacionamientos.

11 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 2.4.1. de la OGUC en materia de estacionamientos.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre este artículo: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta ajusta la regla de rebaja de la dotación mínima de estacionamientos eliminando la posibilidad de que el Instrumento de Planificación Territorial (PT) prohíba esta rebaja. Mantiene que la dotación base la fija el IPT, pero establece que los proyectos ubicados a no más de 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público hacia estaciones de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, y también hacia paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, podrán rebajar hasta la mitad la dotación exigida.

2. Principales posiciones y argumentos:

A. Posición crítica o contraria (rechazo total o parcial):

- Se cuestiona duramente la aplicación homogénea de esta iniciativa, a nivel nacional, dada la heterogeneidad territorial en cobertura, frecuencia y capacidad del transporte en las distintas ciudades del país.
- Se advierte que ante la ausencia de estacionamiento en los proyectos que generan dicha obligación, y a la insuficiencia de políticas e incentivos para la utilización del transporte público, el déficit de estacionamientos se trasladará al Bien Nacional de Uso Público (calzadas), generando saturación, deterioro y conflictos, afectando incluso a vehículos de emergencia.
- Se observa la falta de fundamentos técnicos que sustenten la propuesta (porcentaje 50% y radio 600 m) y se solicita evaluación de impactos o requisitos previos.
- Al igual como sucede con otros artículos que forman parte de la presente modificación, se cuestiona fuertemente el debilitamiento del rol local de la planificación (IPT/PRC) para moderar o prohibir la excepción, lo cual podría generar un potencial desajuste respecto de estudios de los estudios de capacidad vial o movilidad urbana que sustentaron las decisiones de planificación de los respectivos PRC.
- Se considera una problemática y un riesgo la inclusión de los paraderos de buses como elemento de referencia por su variabilidad (ya que aparecen o se suprimen de un momento a otro, generando incerteza sobre la aplicación de una norma que debiera ser objetiva) y porque se corre el riesgo de generalizar la excepción considerando que en muchas comunas tanto en la región Metropolitana como en otras regiones, aplicar la norma de excepción en base a los paraderos de transporte público, implica aplicarla en todo el territorio comunal, sin excepción.

- Se mencionan tensiones con la Ley de Copropiedad Inmobiliaria respecto de mínimos exigibles en determinados proyectos (p. ej., viviendas de interés público).

B. Posición favorable:

- Se valora alinear la norma con políticas de movilidad sustentable y enfoques de densificación orientada al transporte.
- Se estima que la rebaja reduce costos (especialmente en vivienda) y puede mejorar viabilidad de proyectos en zonas bien conectadas.
- Algunas observaciones proponen incluso avanzar hacia estándares máximos o rebajas mayores en áreas de alta accesibilidad, pero con criterios técnicos y resguardos debidamente fundamentados.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Precisar el concepto “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” (y quién lo determina) para evitar discrecionalidad por parte de las Direcciones de Obras Municipales.
- Aclarar método de medición del “recorrido peatonal” y la acreditación (puntos de inicio/término).
- Resguardar la potestad de los IPT/PRC para restringir o moderar la rebaja según realidad local.
- Condicionar la rebaja a accesibilidad efectiva (frecuencia/capacidad) y/o a evaluaciones de impacto; en algunos casos, pedir pronunciamiento técnico DOM/SERVIU sobre capacidad del entorno.
- Limitar aplicación en barrios residenciales consolidados y territorios con alta dependencia del automóvil; y evitar efectos acumulativos con otros incentivos (densidad/constructibilidad/altura).
- Vincular la medida a movilidad activa y medidas complementarias (p. ej., ciclistas), para reducir externalidades.

4. En síntesis:

Hay acuerdo en modernizar la referencia a infraestructura y promover movilidad sustentable, pero predominan fuertes críticas a una rebaja amplia y poco calibrada territorialmente. La mayoría solicita precisión normativa, resguardo de atribuciones locales y exigencias técnicas (accesibilidad efectiva y evaluación de impactos) para prevenir externalidades negativas sobre espacio público y calidad de vida urbana.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado de las normas del artículo 2.4.1. de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. 11_Arturo_Rinaldi_.pdf

Observación 1: 3. 2.4.1 Si bien se concuerda con incorporar a la redacción del artículo 2.4.1 mención directa a la infraestructura de movilidad actual, se considera relevante mantener la potestad que tienen los IPTs de prohibir la reducción de la dotación de estacionamientos requerida para un proyecto. Lo anterior debido a que las características de ciudades intermedias y menores, en términos de su infraestructura de movilidad, son mucho menos variadas que las de ciudades metropolitanas, lo que se traduce en baja frecuencia en el tránsito de micros y autobuses, ausencia de metro o trenes de acercamiento, uso de colectivos los cuales no siempre tienen rutas y paraderos definidos.

2. 13_Noel_Avendaño_.pdf

Observación 1: 3. 2.4.1 autos en la calle saturación vial conflicto vecinal Chile no tiene transporte suficientemente robusto en muchas ciudades. En resumen problemas de conectividad futura

3. 17_Claudio_Riffo_.pdf

Observación 1: 4. ART. 2.4.1 La disminución de estacionamientos y aumento de área libre, las edificaciones proyectadas deberán acogerse a las disposiciones del artículo 2.1.31 de la OGUC.

Observación 2: enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 3: enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 4: cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.

Observación 5: 10. ART. 2.6.9 Considerar la siguiente modificación: Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y además, TRATÁNDOSE DE PROYECTOS DE INTERÉS PÚBLICO, DE

RECONSTRUCCIÓN, O DE PROGRAMAS HABITACIONALES DE CARÁCTER ESTATAL EJECUTADOS POR EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO O POR LOS SERVICIOS DE VIVIENDA Y URBANIZACIÓN, INCLUYENDO AQUELLOS EMPLAZADOS EN ZONAS AFECTADAS POR CATÁSTROFES DECLARADAS OFICIALMENTE, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo.

4. 22_Mauricio_Espinoza_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1 - Sobre la reducción de estacionamiento, debe haber coincidencia con lo establecido en el Reglamento (Art. 43) de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (21.442) - Se sugiere evaluar el parámetro de exención de antigüedad de la vía, ya que da para que todo inmueble proyectado al interior de cualquier casco histórico de una ciudad de mas de 100 años se exceptúe de la norma, debiendo establecer parámetros copulativos mas allá de los definidos en la DDU 260, utilizando restricciones tales como el concepto de Carga Desproporcionada que se definió para la Accesibilidad Universal. Debe haber una aplicación restrictiva, ya que sino la gente se estaciona en la vía pública. - En caso de no acoger la propuesta, se solicita aplicar parámetros objetivos para la aplicación de la excepción, como la prohibición expresa de aplicación en uso de suelo Actividad Productiva, Infraestructura o restrictiva en Comercio. - Se solicita prohibir la aplicación de excepción parcial y que el saldo se destine a parking o arriendo comercial. - Con todo, se debe definir parámetros técnicos de las distintas tipologías de estacionamiento que describe la OGUC, como son el de Carga y Descarga, Camiones, Buses, etc.

5. 26_Pablo_Rodriguez_.pdf

Observación 1: 2. Artículo 2.4.1. En proyecto para la clase media debe considerarse el que todo proyecto provea al menos un estacionamiento por unidad, en el caso de los segmentos D, C3, C2, y C1 mínimo 2, independiente de la ubicación, ya que no se puede desconocer que el parque automotriz ha aumentado y en algún lugar deben ser estacionados esos vehículos. De no darse una alternativa irán en la calle lo que provocará congestión, contaminación ambiental y aumento de la inseguridad y los delitos relacionados. Se debe considerar la obligatoriedad de las empresas constructoras o inmobiliarias de proveer alternativas de estacionamiento a las unidades que no los tengan o que requieran más estacionamientos de los contemplados.

Observación 2: 4. Artículo 2.6.9. Los 600 metros deben ir decreciendo, propongo que a los 200 de la del proyecto de viviendas económicas no supere el 25%, a las 400 el 15% y a los 600 0%.

6. 31_Benjamin_Osorio_.pdf

Observación 1: - 3. 2.4.1

Al igual que en la observación N°2, ruego considerar la diferencia entre teleféricos turísticos y de transporte público.

7. 32_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1. No se presentan observaciones de fondo, sin embargo, se considera necesario evaluar los efectos indirectos de la reducción de estacionamientos, y cómo esto puede afectar a la planificación actual, relativo a la dotación mínima

de ciclistas o la cantidad de estacionamientos para personas con Discapacidad, entre otros, los cuales están proyectados en función de las exigencias de estacionamientos.

8. 39_Macarena_Garrido_.pdf

Observación 1: 2.4.1 De acuerdo con la reducción de exigencia de estacionamientos, solo me preocupa en este punto, los casos que se acojan a los beneficios sociales del Conjunto Armónico, como van a lidiar con la escasez de estacionamientos, sube constructibilidad y densidad mas no se definen sistemas para incentivar el transporte público o la caminata por ej. Lo que derivara en mal uso y deterioro del BNUP (estacionamientos espontáneos como platabandas, o la vialidad)

9. 43_Yannira_Bugueño_.pdf

Observación 1: 2. 2.4.1 Debe considerar que estas zonas de infraestructura de transporte detonan el uso de estacionamientos por largos periodos para realizar el intercambio modal. Por tanto, requiere dotación de estacionamientos en lo que hoy se experimenta en los flujos vehiculares intercomunales.

10. 44_Antonio_Menendez_.pdf

Observación 1: 1. 2.1.22. 2.4.1. No queda clara la definición de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Creo sería necesario agregar la definición o como se determina para evitar discrecionalidad en las DOM.

11. 47_Joaquin_Chauriye_.pdf

Observación 1: - 1. 1.1.2. Se sugiere incorporar definición de “_eje estructurante del sistema de transporte público mayor_” del art. 6.6.2. N° 2 de la OGUC, a fin de evitar interpretaciones diversas según cada Dirección de Obras Municipales.

Observación 2: - 3. - 2.4.1. Inciso 3° Establecer que para las viviendas económicas de hasta 90 m2 de superficie no se podrá exigir más de un estacionamiento por unidad; y que respecto de aquellos instrumentos de planificación territorial que establezcan una exigencia mayor, se aplicará el estándar de un estacionamiento por unidad (casos como La Cisterna incluso con la disminución del 50% quedaría con una alta exigencia).

12. 180_María_Urzuu_.pdf

Observación 1: respecto de la cantidad de habitantes por hectárea prevista por los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) lo que para todos los efectos significa, en los hechos, en un cambio de la norma urbanística de densidad, aunque se pretenda indicar que solo se modifica el guarismo de conversión. Como ya se indicó, la modificación sería neutra _solo si mantiene inalterado el número de personas por hectárea_, lo cual se plantea solo nominalmente pero no en términos prácticos y reales. La situación así construida vulnera el espíritu de toda la reglamentación aplicable.

Adicionalmente se afecta la potestad de _zonificación_, ya que uno de los cambios del coeficiente de conversión va asociado a una variable de ubicación:

“Se considerará un coeficiente de 1 habitante por vivienda en aquellos proyectos de viviendas económicas cuyas unidades no superen los 90 m 2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” _

Lo anterior genera _de facto _una zonificación, ya que se define un área donde las normas urbanísticas son distintas a sus zonas adyacentes, esto en contradicción con el artículo 2.1.10 de la misma OGUC, que establece “_El Plan Regulador Comunal será confeccionado, _en calidad de función privativa_, por la Municipalidad respectiva”_. Lo anterior en concordancia con el Artículo 43º de la LGUC que obliga en la misma línea.

Observación 2: generar o alterar la zonificación urbana; superponiéndose a, o modificando en la práctica, aquellas zonas que fueron previamente delimitadas por los Instrumentos de Planificación Territorial. Cualquier cambio en la localización de un paradero de buses sobre un eje estructurante del transporte público, o las decisiones de ubicación de estaciones de metro o teleférico, generarían en un radio de 600m una zona con normas urbanísticas distintas a las de su área adyacente.

13. 197_Nicolas_Mancilla_.pdf

Observación 1: 7. 2.4.2001 Sesgo centralista en la reducción de estacionamientos: Permitir la rebaja de hasta la mitad de la dotación de estacionamientos por cercanía a "estaciones de metro, tren, teleférico" o "ejes estructurantes" ignora la realidad del transporte en regiones. En ciudades donde el transporte público mayor no tiene dicha infraestructura y la movilidad depende de colectivos o vehículos particulares, esta medida no desincentivará el uso del automóvil, sino que saturará las calzadas con autos estacionados en la vía pública, reduciendo la capacidad vial, deteriorando pavimentos y traspasando el problema al espacio público comunal.

14. 244_María_Correa_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1 Saturación vial y de seguridad: La rebaja del 50% en estacionamientos fomenta el estacionamiento permanente en la vía pública. Esto genera atochamientos y obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, degradando la calidad de vida de los barrios. En comunas que cuentan con una trama vial deficiente, esto viene a necrotizar urbanísticamente los barrios, generando distorsiones desajustadas en el uso de platabandas, áreas verdes e invadiendo el espacio público con vehículos estacionados. Espacios públicos que con mucho esfuerzo se han recuperado en post del bienestar. El Estado no puede subsidiar la rebaja del precio de las viviendas privatizando las calles de las comunas y condenando a los vecinos a vivir en zonas intransitables. PETICIÓN: Se solicita rechazo y reformulación de la modificación al Artículo 2.4.1. No se debe incluir la tipología de

Observación 2: "_paradero de buses_" como condición suficiente para rebajar la dotación de estacionamientos, ya que su proliferación hace incontrolable la excepción. Asimismo, la rebaja de estacionamientos jamás debe ser aplicable a proyectos que ya estén haciendo uso de los incentivos de mayor constructibilidad, densidad o altura por Conjuntos Armónicos (Arts. 2.6.5 al 2.6.9), evitando así el efecto acumulativo que garantiza el colapso vial del entorno.

15. 246_Mariangeles_Robinson_.pdf

Observación 1: 4. Artículo 2.4.1 Ya hay suficientes normas de excepción que permiten disminuir la cantidad de estacionamientos, de hecho, el mismo inciso que se propone reemplazar propone excepciones bastante generosas, pero acá lo que se propone es que todo proyecto podría bajar a la mitad los estacionamientos si está a menos de 600 metros de un paradero del sistema de buses, o sea, se permitirá prácticamente en toda la ciudad de Santiago y en las grandes ciudades. ¿Por qué no se es más transparente o transparente y se dice que se bajan a la mitad la dotación que exigen los IPTS?

16. 258_Jorge_Zomosa_.pdf

Observación 1: 2. 2.4.1 Al disminuir la cantidad de estacionamientos a la mitad, en la práctica se eliminan los estacionamientos de visita y también de algunas propietarios, considero que la distancia de 600 mts a una estación de metro es excesiva para la disminución de los estacionamientos, 300 mts parece razonable

17. 268_María_Valenzuela_.pdf

Observación 1: La modificación amplía la rebaja de hasta 50% en la dotación de estacionamientos a proyectos ubicados a 600 metros de paraderos de la red de transporte público en ejes estructurantes. Se observa que esta medida, aunque coherente con políticas de movilidad sostenible, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública. Se consulta: Según Art. 2.1.10. de la OGUC ¿Qué estudio técnico sustenta el porcentaje de rebaja?, ¿se requiere algún informe técnico o IMIV específico para acceder a esta rebaja, o basta la sola proximidad física al paradero? En caso de que no se exija estudio de impacto, se solicita incorporar como requisito un pronunciamiento de la DOM o del SERVIU respecto de la disponibilidad de estacionamiento en el espacio público del entorno inmediato.

18. 269_Felipe_Errazuriz_.pdf

Observación 1: 5. 2.4.1. ESTACIONAMIENTOS En la misma línea de lo propuesto a través de la modificación al inciso tercero del artículo 2.4.1., y con el objetivo adicional de fomentar movilidades alternativas a la motorizada, se propone pasar a permanente el artículo transitorio asociado al DS 109 (DO 04.06.15) que permiten reducir hasta en un tercio la dotación de estacionamientos como compensación por incorporar estacionamientos de bicicleta. Esta posibilidad debiera ser independiente de si el PRC contempla o no dotación de estacionamientos de bicicleta

19. 307_Guillermo_Villegas_.pdf

Observación 1: El texto propuesto presenta un grado relevante de indeterminación al considerar como supuesto habilitante la cercanía a "un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor", sin precisar qué paraderos se entienden comprendidos ni cuál es el órgano competente para definir dichos ejes. Para su correcta aplicación, la norma debiera identificar expresamente como se verifica tales hitos, por un aparte el Ministerio de Transporte o Departamento de tránsito municipal y en el caso de la vialidad, por el PRC vigente. Lo anterior, a fin de evitar interpretaciones disímiles.

Observación 2: La indicación agregada "... o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida", agrega la dificultad indicada en punto anterior, respecto de la definición o determinación de "sistema de transporte público mayor". La eliminación de la cuota de estacionamiento genera externalidades negativas sobre los espacios públicos, la mayoría de las veces ya saturados por la cantidad de vehículos existentes.

Se recomienda reponer texto eliminado: "Dicha distancia se medirá a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público".

20. 323_Magdalena_Valdivieso_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1. Definición más precisa de Ejes o vías estructurantes

Observación 2: 8. 2.4.1 Si el Plan Regulador Comunal tiene prohibiciones expresas que no se puede acoger al descuento de los estacionamientos por el artículo 2.4.1. de la OGUC vigente (300 metros recorrido peatonal a una estación de metro), con esta modificación, ¿se podrá descontar por cercanía a paraderos en ejes estructurantes?

21. [324_Joel_Olmos_.pdf]

Observación 1: 3. Artículo 2.4.1 (reducción de estacionamientos) La ampliación del radio a 600 metros y la inclusión de diversas tipologías de transporte como criterio para reducir estacionamientos homogeniza situaciones urbanas diversas, sin distinguir niveles de servicio, frecuencia ni capacidad del sistema de transporte. Esto podría derivar en un traslado de la demanda de estacionamientos hacia el espacio público, afectando su funcionalidad y generando externalidades negativas en el entorno inmediato.

Observación 2: 15. Modificación en general Las modificaciones propuestas introducen ajustes simultáneos en densidad, constructibilidad, altura, exigencias de estacionamientos y vigencia normativa, cuyos efectos combinados pueden amplificar significativamente la intensidad de ocupación del suelo urbano. Sin embargo, no se incorporan mecanismos equivalentes de evaluación, mitigación o adaptación territorial, lo que podría generar impactos acumulativos no previstos en la calidad de vida urbana y en la capacidad de gestión de los gobiernos locales. Cabe mencionar que la Ley 18.695 señala como función privativa de los municipios la planificación y regulación urbana del territorio comunal, por tanto, estas medidas van en quitar funciones propias de los municipios, que son los que deben administrar su territorio.

22. [331_María_Castillo_.pdf]

Observación 1: Sobre la reducción de la exigencia de estacionamientos.

Si bien esta medida está en la línea de incentivar los modos sustentables de movilidad que Providencia ha venido trabajando hace años, el problema que se puede suscitar es que los propietarios de los automóviles estacionen en la calle, saturando el espacio público que en muchos casos ya se encuentran sobreexigido.

Al igual que en el comentario anterior, punto c), se debiera definir con mayor precisión la expresión “algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” para que esta disposición no quede a interpretación de las DOM.

23. [332_Jose_Cortinez_.pdf]

Observación 1: Estacionamientos: Al duplicar la distancia para proyectos de vivienda e incorporar los buses de transporte público se afecta especialmente a las comunas con población de menores recursos, donde se observan recurrentes problemas de obstrucción de las vías por el estacionamiento en calles y pasajes, por carecer de estacionamiento en los predios. En cambio, en las propiedades de mayor valor, el mercado evitará la reducción de estacionamientos pues estos tienden a ser un atractivo para la venta. Por lo señalado, se debe mantener la potestad que tienen los IPTs de prohibir la reducción de la dotación de estacionamientos.

Eliminar de la propuesta el incremento a 600 m de distancia y la incorporación de paraderos de buses. Mantener la disposición actual de que “dicha distancia se medirá a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público”.

24. [336_Felipe_Aguilera_.pdf]

Observación 1: 2. 2.4.1 – 2.6.5 – 2.6.6 – 2.6.7 – 2.6.9 Se indica la observación en relación a las modificaciones en torno a la medición de 600 metros peatonales, tanto para densidad, estacionamientos y conjunto armónico (dimensión, altura y localización), en el sentido de dar a conocer que esta situación aplicaría a un gran porcentaje del territorio comunal. San Miguel, al ser una comuna peri central, sostiene una gran cantidad de movilidad urbana, con una gran cantidad de paraderos y conexiones de transporte público, al ser un territorio conformado por importantes avenidas, principalmente de corredores Transantiago. Al realizar el ejercicio de radio propuesto, no se observaría un crecimiento y ordenamiento medido, sometiéndose a situaciones que modificarían drásticamente zonas residenciales y de comercio localizado, característica de esta comuna. Se suman nuevos proyectos de movilidad, como lo es el caso de nueva línea 9 de METRO a través de Avenida Santa Rosa, que ya someterá a la comuna a una modificación territorial compleja, y que, sumado a esta nueva normativa, se deberá analizar aún más el comportamiento de nuevos procesos urbanos. Se requiere el re análisis de esta medición propuesta, utilizando instrumentos territoriales como base, que permitan ver estos detalles según cada comuna, como lo podría ser el PRMS. Igualmente lo que dice relación con los conjuntos armónicos, en lo posible utilizar instrumentos territoriales que sustenten lugares para su aplicación, y no de forma generalizada, pudiendo verse afectados zonas altamente residenciales.

25. [351_Jimena_Thayer_.pdf]

Observación 1: _Se exige el rechazo y eliminación de la modificación propuesta al Artículo 2.1.22. La alteración a las densidades comunales debe ser el resultado de estudios técnicos de capacidad de carga vial y sanitaria a través de la actualización de los Planes Reguladores Comunales, evitando el costo del colapso urbano a las municipalidades y sus vecinos. _4. 2.4.1 La rebaja del 50% en estacionamientos en comunas donde existe una red generosa de líneas de metro y buses, pero donde aún existen distancias y servicios que requieren del uso del automóvil y las distancias pueden llegar a ser extremas por lo extendido de nuestras ciudades, se tendrán estacionamientos permanentes en la vía pública, especialmente en comunas donde no se den las condiciones y recursos para la construcción de estacionamientos públicos. Esto genera atochamientos y obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, degradando la calidad de vida de los barrios. En comunas que cuentan con una trama vial deficiente se tenderá a tener situaciones graves de saturación vehicular y seguridad vial. Los espacios públicos estarán invadidos por vehículos estacionados. No se puede subsidiar la rebaja del precio de las viviendas privatizando las calles de las comunas y condenando a los vecinos a vivir en zonas intransitables.

Observación 2: OBSERVACIÓN_: Se solicita rechazo o reformulación de la modificación al Artículo 2.4.1. La norma en sí puede ser favorable, pero existen situaciones a discriminar y condicionar para poder aplicar esta rebaja. La existencia de paraderos de buses no puede ser un parámetro para la rebaja de estacionamientos ya que la frecuencia puede variar y los paraderos modificarse esto, aunque se encuentren en vías estructurantes. Además se debe definir que es un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Asimismo, la rebaja de estacionamientos jamás debe ser aplicable a proyectos que ya estén haciendo uso de los incentivos de mayor constructibilidad, densidad o altura por Conjuntos Armónicos (Arts. 2.6.5 al 2.6.9), evitando así el efecto acumulativo que garantiza el colapso vial del entorno.

26. [366_Pablo_Andrade_.pdf]

Observación 1: Se propone considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. La consulta se realiza para el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros actuales que proponen los citados artículos, no son suficientes para optar a rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.

27. [376_Claudio_Mesa_.pdf]

Observación 1: 2.4.1 Para efectos de la rebajar la cantidad de estacionamientos requerida en un proyecto, se sugiere considerar una distancia de 900 mts. de recorrido peatonal hacia un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Esta sugerencia toma como referencia el caso específico de la calle Álvaro Casanova (Vía Troncal), comuna de la Reina, considerando que tiene una cobertura menor de transporte público. La calle Álvaro Casanova tiene un tramo sin calles intermedias con acceso al transporte público de 2.200 metros lineales aproximados, entre la calle María Monvel y Alcalde Fernando Castillo Velasco, por lo que los 600 metros considerados originalmente resultarían insuficientes para dar cobertura adecuada a dicha zona.

La ampliación del alcance de la modificación permitiría una mayor cobertura para zonas de borde urbano o con menor densidad de transporte público.

28. 382_Christian_Oyarce_.pdf

Observación 1: - 2.

2.4.1.

Sobre el nuevo inciso 3º: No existe correlación entre la disminución del costo de construcción de estacionamientos y el acceso a la vivienda. Nuevo inciso pasa por alto además la forma de medir la distancia y puede inducir a un problema grave de accesibilidad al transporte público en consideraciones que puede existir una gran cantidad de barreras de acceso por rutas peatonales aun cuando el proyecto se emplace colindante con una vía de tránsito público

29. 409_Jose_Vargas_.pdf

Observación 1: 2. 2.4.1 El quitar la posibilidad a los instrumentos de planificación territorial el prohibir la aplicación de esta disposición, de acuerdo al texto modificado, también implicará el incremento de la intensidad de uso de suelo sin ser acompañado de una forma de mitigación concreta, que es el proveer de estacionamientos en una cantidad acorde al destino proyectado.

30. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: 5. 2.4.1 Sobre reducir los estacionamientos para los proyectos que se instalen a 600 metros próximos a medios de locomoción, no es una idea nueva, solo que es más de lo mismo. Aparenta como si se quisieran generar artilugios para permitir más unidades de vivienda poco funcionales para las necesidades del mercado, ¿quién quiere comprar hoy en día y ya hace muchos años una vivienda que no tiene estacionamiento? o ¿un servicio o comercio que no tenga estacionamiento? Nuevamente se fomenta la

construcción de lo que no se necesita o para casos muy excepcionales. Por otra parte, pareciera que el que fomenta estas ideas no sabe que el Metro funciona hasta las 23:00 hrs y la locomoción pública disminuye sustancialmente después de esa hora, agravado con el ambiente de inseguridad que se vive. Por lo tanto debiera ser rechazada esta modificación.

31. 427_Adolfo_Lopez_.pdf

Observación 1: - 2.

Artículo 2.4.1.

Respecto del artículo 2.4.1, referir lo siguiente:

Tratándose de aspectos centrados en zonas patrimoniales, de conservación histórica, la posibilidad de dotar menos estacionamientos para proyectos, bajo similares condicionantes a las descritas en el Art. 2.1.22, estas propuestas de modificaciones, deben necesariamente argüir como concepto básico, la participación local y regenerativa para aquellos sectores en específico, siendo un asunto previo a resolver antes de elaborar algún tipo de propuesta.

32. 433_Ana_Vergara_.pdf

Observación 1: - 3.

2. 4.1.

Modificar incorporando: La reducción de estacionamientos solo podrá aplicarse cuando exista infraestructura de movilidad integrada, incluyendo transporte público de alta frecuencia y redes continuas de movilidad activa (acera peatonal y ciclovía como mínimo). Todo proyecto habitacional deberá contemplar, al menos, un estacionamiento de bicicleta por vivienda.

33. 454_Catalina_Ruiz_.pdf

Observación 1: 3

Art. 2.4.1 (Mod. N° 4)

La modificación amplía la rebaja de hasta 50% en la dotación de estacionamientos a proyectos ubicados a 600 metros de paraderos de la red de transporte público en ejes estructurantes. Se observa que esta medida, aunque coherente con políticas de movilidad sostenible, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, lo que generará una serie de externalidades negativas como ocupación del BNUP como lugares de estacionamiento, además Al indicar “emplazados a 600 metros de un eje de transporte público estructurante” esto implicaría a casi todas a todos los territorios de las comunas urbanas donde existe transporte público podría aplicarse sin importar la calidad de transporte o frecuencia que este tenga, ya que no solo se aplicaría a las estaciones de tren o metro, por lo que se estaría densificando en territorios que no necesariamente cuente con buena calidad de transporte público generando problemas de movilidad

34. 469_Michelle_Caceres_.pdf

Observación 1: - • En este sentido, la propuesta de modificación al art. 2.1.22, en primera instancia duplica la densidad en todo el país, sin incorporar ningún análisis del impacto que esto generará en el territorio. En ese sentido, cabe señalar que, aunque se considere una propuesta de disminución de la exigencia de estacionamientos como lo proponen los cambios en el art. 2.4.1, los vehículos no desaparecen, lo cual se traduce, al aumentar la densidad, en un incremento que, en el mejor de los casos, duplicará la cantidad de vehículos, lo cual generará una saturación en las vialidades de cada comuna, situación que no se sustenta mediante ningún estudio de capacidad y/o movilidad urbana. Los instrumentos de planificación y las capacidades de los territorios no resisten este aumento, sin medidas adicionales que mitiguen este impacto.

Observación 2: - 2.

Artículo 2.4.1

SE SOLICITA NO MODIFICAR ARTÍCULO 2.4.1 REDUCIENDO HASTA EN UN 50% LOS ESTACIONAMIENTOS PARA PROYECTOS CERCANOS A RED DE INFRAESTRUCTURA, INCLUYENDO PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

La exigencia de estacionamientos es una de las disposiciones que norma el Plan Regulador Comunal según el destino de las edificaciones, de acuerdo con lo que establece el art. 2.1.10 bis de la OGUC. Dicho cálculo se funda en los estudios técnicos del Plan Regulador Comunal, en particular, en el Estudio de Capacidad Vial o Estudio de Movilidad Urbana.

Téngase presente que la evolución del parque automotriz en Chile evidencia una tendencia sostenida y significativa al alza. En efecto, para el año 2023 el parque automotriz nacional registró un incremento acumulado de a lo menos un 57% desde el año 2012 (Fuente:

INE, Diario USACH). Asimismo, según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en el año 2025 el parque automotriz chileno alcanzó 6.592.807 vehículos, lo que se traduce a escala país, a una tasa aproximada de un vehículo por cada 3,05 habitantes.

Conforme a los resultados del CENSO 2024, la población de Lo Barnechea corresponde a 112.620 habitantes, y la cantidad de permisos de circulación registrados para el año 2025 en la comuna asciende a 115.059 unidades, lo que equivale a 1,02 vehículos por persona. Esta proporción resulta significativamente superior al promedio nacional, y se debe principalmente a la ausencia de transporte público masivo, como Metro, lo cual genera una presión sobre la infraestructura vial y hace insuficiente la red de infraestructura asociada a los paraderos de buses.

Asimismo, la atracción de viajes hacia la comuna hace imprescindible establecer exigencias adecuadas de provisión de estacionamientos, tanto para los polos de equipamiento como para los usos de suelos residenciales. De lo contrario, al no prever estos espacios conforme a los usos, los automóviles se estacionarán en las calles, saturando las vías e impidiendo la circulación expedita.

La evidencia empírica ha demostrado que no considerar el auto, o subdimensionarlo en la planificación urbana es un error, pues la reducción de la cantidad de estacionamientos para los proyectos cercanos a red de infraestructura no hará que los autos desaparezcan. En particular, barrios completos y sectores que originalmente no contemplaron estacionamientos en sus requerimientos y diseño, hoy se encuentran con problemas de acceso, los habitantes ocupan las calles o platabandas para estacionar, bloqueando las vías y generando graves problemas de congestión y seguridad, como es el caso de barrios más vulnerables de Lo Barnechea como Cerro 18 y Las Ermitas.

Como respuesta a estas externalidades negativas en la ciudad, la normativa se ha ido actualizando, incorporando los estacionamientos transversalmente como parte de los requerimientos básicos de la vivienda. En ese sentido, la nueva Ley de Copropiedad N°21.442 en su art. 60, obliga a incorporar 1 estacionamiento por vivienda para el caso de las viviendas de interés público.

En la práctica, tal y como las cifras lo demuestran, el parque automotriz sólo crece, y en todas las clases sociales. En ese sentido, la propuesta se conforma como una medida discriminatoria y asimétrica, pues en los proyectos destinados a segmentos de mayores ingresos, la provisión de estacionamientos tiende a autorregularse por la propia lógica del mercado, en la medida que la oferta inmobiliaria incorporará, de todos modos, la cantidad de estacionamientos requerida para asegurar la rentabilidad, competitividad y atractivo comercial de los productos ofrecidos, independiente de la ubicación de los proyectos. Lo anterior, en desmedro de los proyectos más económicos, los cuales, al no contar con la exigencia normativa,

- perjudicarán a sus usuarios, en el sentido de no contemplar estacionamiento para su vehículo, generando un problema urbano saturando la vialidad local al estacionar en las calles, o bien a incurrir en costos adicionales asociados al arriendo de estacionamientos en ubicaciones distintas de su lugar de residencia.

En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada. Se debe tener en consideración que, en muchos casos los vehículos son parte de la fuente de ingreso de muchas familias: conductores de taxis, aplicaciones de transporte, transportistas escolares, repartidores y trabajadores independientes, para quienes el automóvil constituye una fuente directa de ingreso y subsistencia. Adicionalmente, los proyectos de equipamiento mayor tales como centros comerciales y mall, que se emplacen en vialidades estructurantes con transporte público, atraen viajes de otras comunas también, y al contar con la mitad de capacidad de estacionamientos, generará un impacto negativo en los barrios donde se emplazan. En este escenario, la reducción sustantiva de la capacidad de estacionamientos producirá un desplazamiento del problema hacia el espacio público, incrementando la presión sobre los barrios colindantes, saturando la vialidad local y afectando negativamente la calidad de vida, la seguridad vial y el funcionamiento urbano del entorno inmediato.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz, y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a redes de infraestructura tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

35. [471_María_García_.pdf]

Observación 1: 2.4.1

La propuesta incorpora como criterio de rebaja de estacionamientos la cercanía a paraderos de buses en ejes estructurantes, además de las estaciones de metro, tren o teleférico. Si bien la modernización del criterio respecto a la infraestructura de movilidad actual es bienvenida, la inclusión de paraderos de buses presenta objeciones técnicas relevantes:

A diferencia del metro o el tren, cuya frecuencia y permanencia están garantizadas institucionalmente, los recorridos y paraderos de buses son gestionados por operadores privados y pueden ser modificados, reducidos o eliminados por decisiones de mercado o de política tarifaria.

La reducción de estacionamientos en zonas donde el transporte público no tiene la densidad ni la frecuencia suficiente para absorber la demanda generará externalidades viales negativas en los barrios aledaños.

La decisión de rebajar la dotación de estacionamientos debería estar condicionada a evaluaciones de impacto en movilidad (IMIV) rigurosas, no a una simple proximidad geométrica.

En el caso de la comuna de Ñuñoa una reducción de estacionamientos en barrios interiores donde es más factible encontrar paraderos de micros, otorgara una saturación de vehículos flotantes de los propietarios de la nueva densificación propuesta.

36. [480_Valentina_Caiconte_.pdf]

Observación 1: 4. 2.4.1 Ley de copropiedad 21.442 del año 2022 está por sobre la ordenanza. Se indica que la dotación de estacionamientos es 1 a 1, pudiendo solicitar la rebaja en los casos estipulados por el reglamento de la misma ley, el cual entra en vigencia en el año 2025. Esta a su vez establece que queda a criterio de la DOM aprobar la cuota de rebaja. De debe considerar que una cuota que quede en la mitad de dotación generará graves problemas comunitarios en los conjuntos habitacionales, además de mala utilización de espacio público, dado que el espíritu de la modificación a la antigua ley de copropiedad 19.537 referido a este tema en particular repara en cierta medida dichos problemas.

37. [504_Pablo_Guzman_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.4.1.

Es muy extraño encontrar instrumentos de planificación que utilicen la facultad de prohibir de manera expresa la aplicación de las facultades que confiere el artículo 2.4.1,

Con todo resultaba llamativo que la exigencia de reducción de estacionamiento fuese más permisiva para equipamientos que para vivienda.

Se reitera observaciones anteriores respecto de la redacción, en particular lo relativo a la inclusión de definiciones que no encuentran una aplicación clara como parámetro de localización, por ejemplo, “un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

La falta de claridad respecto de este punto marca la diferencia entre una entidad urbana mayor respecto de una menor, puesto que 600 lineales es una distancia considerable para muchas ciudades del país.

Observación 2: Artículo 2.6.5

Es incoherente en su redacción por cuanto los dos primeros incisos refieren a la generalidad y contiene los casos específicos señalados en el inciso tercero del mismo artículo.

¿Cuál es fundamento técnico que explica la utilización del guarismo 90 m2 para diferenciar una tipología de viviendas económicas?

Utiliza definiciones que no se ajustan al ordenamiento jurídico vigente, por ejemplo “un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”.

El radio de 600 m está pensado en sistema urbanos de grandes dimensiones, este parámetro no se ajusta a ciudades de dimensiones menores, 1200 m de diámetro podría cubrir la totalidad de un área urbana como Talagante, lo que demuestra falta de sustento técnico en la propuesta y una mirada metropolitana y centralista de la planificación.

No se observan los fundamentos técnicos en la propuesta que sustenten el guarismo de incremento de un 75% del coeficiente de constructibilidad. Toda modificación normativa requiere de antecedentes fundados que la respalden de lo contrario los actos de la administración pueden resultar arbitrarios. Los proyectos de modificación normativa deben justificar las modificaciones propuestas, el documento puesto a disposición no hace mención alguna de los parámetros de aplicación de las normas de conjunto armónico.

38. [508_Ana_Carvalho_.pdf]

Observación 1: 2.4.1

Estacionamientos: reducción por cercanía a Transporte

Modificación OGUC indica “reducción de hasta 50% para proyectos a 600 mts. peatonales, a estaciones de metro, tren, ..., o paradero de bus eje estructurante “

No queda claro que se define como “Eje Estructurante “por lo que, de no definirse esta clasificación mejor, podría en esta Comuna interpretarse, que las escasas Vías Troncales existentes, proyectadas en 25 mts., pero actualmente de no más de 15 mts. de perfil, corresponden a Ejes Estructurantes, por lo que sería aplicable la rebaja en estacionamientos de hasta un 50%.

La cantidad de estacionamientos proyectados en el actual PRC, sumaría un total de 8.668 (para 5.356 viv.)

Con esta modificación, se exigirían los mismos 8.668 estacionamientos para un total de 10.717 viviendas.

En caso de viviendas “económicas”, es decir de menos de 90 m2, para 21.433 unidades, que se podrían proyectar en la Zona Urbana, se exigirían sólo 5.348 Estacionamientos.

Cabe destacar, que Pirque como Comuna Rural, no cuenta con Calles y/o Avenidas donde los vehículos pudieran estacionarse, por lo que esta propuesta se hace inviable. Debemos volver a destacar que las Vías Estructurales actuales sirven a la Comuna completa y se encuentran saturadas.

Si bien los números citados parecen insignificantes al compararlos con Comunas de mayor tamaño, no deben relativizarse por cuanto para el propio territorio son de alto impacto.

39. [518_María_Noguera_.pdf]

Observación 1: 4 Art. 2.4.1 (Mod. N° 4) Se consulta qué estudios técnicos sustentan el porcentaje de rebaja propuesto y si para su aplicación se requiere algún informe técnico específico o evaluación de impacto vial (IMIV), o si basta la sola proximidad al paradero. En caso de no exigirse evaluación de impacto, se solicita evaluar la incorporación de un pronunciamiento técnico por parte de la Dirección de Obras Municipales o del SERVIU respecto de la capacidad del entorno para absorber la demanda de estacionamiento.

Observación 2: 11 Artículo General / Observación Transversal Las modificaciones propuestas a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones introducen cambios estructurales en parámetros clave del desarrollo urbano —tales como densidad, constructibilidad, altura y exigencias de estacionamientos— cuyos efectos se aplican de manera directa sobre los Planes Reguladores Comunales vigentes, sin mediar procesos de adecuación local. En este sentido, se observa que la propuesta puede generar una pérdida de eficacia de los instrumentos de planificación territorial a nivel comunal, al alterar sus condiciones base sin considerar las particularidades urbanas, sociales y de capacidad de soporte de cada territorio. Se sugiere evaluar la incorporación de mecanismos que permitan a los municipios adecuar o modular la aplicación de estas disposiciones en función de sus instrumentos de planificación vigentes, resguardando la coherencia entre la normativa nacional y la planificación local, así como el desarrollo urbano equilibrado de las comunas.

40. [521_CCHC_.pdf]

Se considera positiva la propuesta de rebajar a la mitad la exigencia de estacionamientos en las zonas establecidas. Sin embargo, es necesario tener presente la exigencia especial contenida en el artículo 60 de la Ley 21.442 sobre Copropiedad Inmobiliaria y que limitará la aplicación de las modificaciones propuestas para el caso de proyectos de viviendas de interés público, al exigir que contemplen, al menos, un estacionamiento por cada unidad de vivienda.

Por otra parte, se estima necesario precisar qué se entiende por "eje estructurante del sistema de transporte público mayor", debido a que no corresponde a ninguno de los tipos de vías definidos en la OGUC, así como revisar el cumplimiento de estos requisitos a nivel de las ciudades de las diversas regiones del país, analizando si existe en cada caso vías que cumplan esta categoría.

Asimismo, es necesario precisar si al referirse a “estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público”, se trata de infraestructuras existentes, proyectadas o en construcción.

Por último, Se sugiere mantener como requisitos copulativos la exigencia relativa a que los predios enfrenten vías troncales o expresas, y la exigencia relativa a la cercanía al transporte público.

41. [522_Francisca_Salazar_.pdf]

Observación 1: Art. 2.4.1

La reducción de hasta un 50% en la dotación de estacionamientos incentiva el uso de la vía pública como estacionamiento permanente, afectando la operatividad de las vías, contribuyendo al deterioro del entorno urbano (tratamiento de espacio público) y aumentar la vulnerabilidad territorial frente a dinámicas de inseguridad y conflictos vecinales.

Se sugiere haber coincidencia con lo establecido en el Reglamento (Art. 43) de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (21.442)

Se sugiere evaluar el parámetro de exención de antigüedad de la vía, ya que da para que todo inmueble proyectado al interior de cualquier casco histórico de una ciudad de más de 100 años se exceptúe de la norma, debiendo establecer parámetros copulativos más allá de los definidos en la DDU 260, incorporando restricciones tales como el concepto de “carga desproporcionada” utilizado en materia de Accesibilidad Universal. Lo anterior permitiría una aplicación más restrictiva y controlada de la exención, evitando externalidades como el incremento del estacionamiento en la vía pública.

Aclarar parámetros técnicos de las distintas tipologías de estacionamiento que describe la OGUC, como son el de Carga y Descarga, Camiones, Buses, etc.

Observación 2: - Aclarar la determinación de la condición de “eje estructurante”, en aquellos casos en que este no corresponda a una vía metropolitana definida por el PRMS. En particular, se solicita precisar si dicha condición quedará sujeta

- a las clasificaciones de vías establecidas en el artículo 2.3.2 de la OGUC y propuestas por el PRC, así como definir explícitamente hasta qué categoría vial resultará aplicable, dado que actualmente su interpretación queda abierta y puede generar criterios disímiles en su aplicación.

42. [525_Enrique_Matuschka_.pdf]

Observación 1: 3. Art. 2.4.1. (Estacionamientos) Se propone rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos a menos de 600 metros de estaciones de metro, tren o paraderos de buses en ejes estructurantes.

Se comprende el beneficio de la reducción de hasta la mitad en la exigencia de estacionamientos a menos de 600 metros de la red de transporte, ya que avanza en la dirección correcta hacia políticas de movilidad sustentable y desincentivo del automóvil. Para asegurar el éxito de esta medida en el tiempo y proteger el espacio público de barrios con baja capacidad de absorción en superficie, sugerimos perfeccionar su aplicación.

Proponemos vincular esta rebaja a criterios territoriales objetivos, evaluando la accesibilidad efectiva al transporte público y el cumplimiento de estándares de accesibilidad a Bienes Públicos Urbanos (BPU). En casos de proyectos de mayor intensidad, sugerimos incorporar una evaluación simplificada de impacto local (sin requerir necesariamente un IMIV completo). De hecho, con esta focalización técnica, estaríamos a favor de potenciar esta medida y permitir una reducción aún mayor (incluso total) en áreas de alta accesibilidad y baja motorización, impulsando verdaderamente los modelos de movilidad sostenible.

43. [526_Adriana_Larsen_.pdf]

Observación 1: 5. 2.4.1 El transporte no funciona realmente en todos los rincones de la ciudad, tanto a nivel de frecuencia como en calidad, por lo tanto, para poder efectivamente aplicar esta reducción de dotación en estacionamientos, hay que identificar indicadores objetivos de accesibilidad y desempeño del sistema de transporte.

44. [527_Daniel_Moreno_.pdf]

Observación 1: <page_2>

<table>

</table>

</page_2>

<page_3>

<table>

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) <tr>

<td>

del hogar no debiera confundirse con una validación normativa de unidades más pequeñas o intensivas si ello afecta la calidad de vida.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 4.

</th>

<td>

2.4.1

</td>

<td>

La reducción de exigencias de estacionamiento en entornos con buena accesibilidad es, en principio, coherente con una lógica de integración entre uso de suelo y transporte. Sin embargo, la redacción propuesta usa un criterio demasiado grueso, basado esencialmente en distancia a infraestructura, sin considerar calidad de servicio, frecuencia, capacidad, saturación de la red ni dotación de equipamientos urbanos del entorno. Asimismo, no toda vía expresa o troncal equivale a buena accesibilidad en transporte público. Sería recomendable condicionar esta rebaja a estándares efectivos de accesibilidad y a una evaluación más integral del entorno urbano.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 5.

</th>

<td>

2.6.4

</td>

<td>

La disminución del umbral para acceder a la calidad de Conjunto Armónico desde 5.000 m² a 2.500 m², junto con la eliminación del requisito de ancho de calzada, amplía de manera significativa el universo de proyectos que pueden acogerse a este régimen excepcional. Ello puede facilitar operaciones de alta intensidad en predios relativamente pequeños, debilitando el control urbano sobre implantación, escala y relación con el entorno. Dado que esta herramienta permite variar constructibilidad y altura respecto del plan regulador, convendría mantener requisitos más exigentes o, al menos, condicionar su uso a una evaluación de capacidad de soporte urbano y compatibilidad morfológica.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 6.

</th>

<td>

2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.8

</td>

<td>

La propuesta incrementa fuertemente los premios de constructibilidad para proyectos de viviendas económicas, llevándolos hasta 75%, y además busca hacer complementario ese incremento con el aumento por fusión de terrenos. En la práctica, esto puede traducirse en intensidades edificatorias muy superiores a las previstas originalmente por los instrumentos locales. La combinación de menores requisitos de acceso a Conjunto Armónico, mayores bonos de constructibilidad y acumulación con la fusión predial puede producir efectos urbanos muy relevantes,

</td>

</tr>

![[image_ChRNHiuH/F762xP24kySuQ==]] </table>

</page_3>

<page_4>

<table>

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) <tr>

<td>

especialmente en áreas con fuerte presión inmobiliaria. Sería aconsejable revisar estos porcentajes, eliminar la referencia a vías expresas o troncales como criterio equivalente a accesibilidad, y supeditar cualquier incentivo adicional a condiciones verificables de transporte, equipamientos y habitabilidad.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 7.

</th>

<td>

2.6.9

</td>

<td>

El aumento del premio de altura hasta 50% para ciertos proyectos de viviendas económicas refuerza aún más la intensificación edificatoria derivada del régimen de Conjunto Armónico. Esta medida es especialmente sensible porque la altura tiene efectos directos sobre asoleamiento, ventilación, privacidad, forma urbana y carga sobre infraestructura y servicios. Un incentivo de esta magnitud no debiera operar de manera prácticamente automática por localización o tipología de proyecto, sino estar sujeto a criterios más estrictos de inserción urbana, disponibilidad de equipamientos y calidad del espacio residencial resultante.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 8.

</th>

<td>

2.6.19

</td>

<td>

No parece conveniente derogar la facultad de los planes reguladores comunales para disminuir los premios de altura y constructibilidad aplicables a Conjuntos Armónicos. Esa facultad constituye precisamente un resguardo para adecuar estos incentivos a las características específicas de zonas o subzonas, reconociendo que no todos los territorios tienen la misma capacidad de absorber incrementos de intensidad urbana. Su eliminación debilita la autonomía regulatoria local y homogeneiza una excepción que debiera seguir siendo territorialmente modulable. Se sugiere mantener este artículo vigente.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 9.

</th>

<td>

5.1.18

</td>

<td>

La propuesta permite que proyectos con permiso ya otorgado y sin recepción final puedan acogerse a nuevas disposiciones de la OGUC sin quedar obligados, por ese solo hecho, a acogerse a nuevas disposiciones de los instrumentos de planificación territorial. Además, eleva desde 5% a 25% el margen para modificar superficie edificada manteniendo las normas originales del proyecto. Ambas modificaciones, en conjunto, pueden generar un desajuste importante entre la planificación territorial vigente y los proyectos efectivamente ejecutados, favoreciendo

</td>

</tr>

</table>

</page_4>

45. [532_Jose_Cortinez_.pdf]

Observación 1: <page_2>

<table>

<tr>

<td>

4. Se debe eliminar de la propuesta (en este artículo y en los otros en que se menciona) “_un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, _considerando que dicho concepto no tiene una clara definición en la LGUC y OGUC que permita mayor claridad sobre la aplicación de dicha disposición. Por lo demás, en la mayoría de las áreas urbanas del país no está clasificada la vialidad y, lo que parece pensado para el área metropolitana de Santiago, tiene inciertos efectos en el resto del país. En general, sumar los paraderos de buses transforma la excepción en norma generalizada.

</td>

</tr>

</table>

Observación 2: <tr>

<th>

- 3.

</th>

<td>

2.4.1

</td>

<td>

Estacionamientos: Al duplicar la distancia para proyectos de vivienda e incorporar los buses de transporte público se afecta especialmente a las comunas con población de menores recursos, donde se observan recurrentes problemas de obstrucción de las vías por el estacionamiento en calles y pasajes. En cambio, en las comunas donde predomina población de estratos más altos, el mercado evitará la reducción de estacionamientos pues estos tienden a ser un atractivo para la venta. Por lo señalado, se debe mantener la potestad que tienen los IPTs de prohibir la reducción de la dotación de estacionamientos.

</td>

</tr>

Observación 3: <tr>

<th>

- 4.

</th>

<td>

2.6.4

</td>

<td>

Más allá de errores en la formulación de los textos propuestos y de observaciones que merecen estas medidas por separado, la acumulación de medidas de incremento excepcional de constructibilidad hace que éstas dejen de ser excepcionales y como conjunto invaliden en gran parte la planificación comunal.

En efecto, la real dimensión del problema se produce en la sumatoria de las medidas propuestas: aumento de la cantidad de unidades posibles de construir, al doble o al cuádruple; aumento de la constructibilidad 50% o 75%; aumento de la altura de 25% y 50%; disminución de tamaño de predios a la mitad para conjuntos armónicos, a 2500 m²; suma de 30% de la constructibilidad por fusión de predios; Duplicar la distancia (a 600 m) en proyectos de vivienda respecto de equipamiento y redes de transporte; agregar a éstas los paraderos de buses de transporte público: Esta acumulación de medidas puede deformar seriamente el ordenamiento urbano de las comunas.

</td>

</tr>

46. [538_Francisca_Celis_.pdf]

Observación 1: <page_3>

<table>

<tr>

<td>

Un cambio por decreto no puede anular la planificación urbana y el trabajo correcto de los Planes Reguladores en todo el país. Lo anterior, para garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 2.

</th>

<td>

Artículo 2.4.1

</td>

<td>

SE SOLICITA NO MODIFICAR ARTÍCULO 2.4.1 REDUCIENDO HASTA EN UN 50% LOS ESTACIONAMIENTOS PARA PROYECTOS CERCANOS A RED DE INFRAESTRUCTURA, INCLUYENDO PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

La exigencia de estacionamientos es una de las disposiciones que norma el Plan Regulador Comunal según el destino de las edificaciones, de acuerdo con lo que establece el art. 2.1.10 bis de la OGUC. Dicho cálculo

</td>

</tr>

![[image_RS1g0m7NP1gJrAFyK4fbIQ==]] </table>

</page_3>

Observación 2: <page_5>

<table>

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) <tr>

<td>

- un problema urbano saturando la vialidad local al estacionar en las calles, o bien a incurrir en costos adicionales asociados al arriendo de estacionamientos en ubicaciones distintas de su lugar de residencia.

En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada. Se debe tener en consideración que, en muchos casos los vehículos son parte de la fuente de ingreso de muchas familias: conductores de taxis, aplicaciones de transporte, transportistas escolares, repartidores y trabajadores independientes, para quienes el automóvil constituye una fuente directa de ingreso y subsistencia. Adicionalmente, los proyectos de equipamiento mayor tales como centros comerciales y mall, que se emplacen en vialidades estructurantes con transporte público, atraen viajes de otras comunas también, y al contar con la mitad de capacidad de estacionamientos, generará un impacto negativo en los barrios donde se emplazan. En este escenario, la reducción sustantiva de la capacidad de estacionamientos producirá un desplazamiento del problema hacia el espacio público, incrementando la presión sobre los barrios colindantes, saturando la vialidad local y afectando negativamente la calidad de vida, la seguridad vial y el funcionamiento urbano del entorno inmediato.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

Tener presente que, este tipo de modificaciones sin estudios asociados atenta contra un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

</td>

</tr>

</table>

</page_5>

47. [547_Dominique_Chadwick_.pdf]

Observación 1: <page_3>

<table>

<tr>

<td>

Un cambio por decreto no puede anular la planificación urbana y el trabajo correcto de los Planes Reguladores en todo el país. Lo anterior, para garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

</td>

</tr>

<tr>

<th>

- 2.

</th>

<td>

Artículo 2.4.1

</td>

<td>

SE SOLICITA NO MODIFICAR ARTÍCULO 2.4.1 REDUCIENDO HASTA EN UN 50% LOS ESTACIONAMIENTOS PARA PROYECTOS CERCANOS A RED DE INFRAESTRUCTURA, INCLUYENDO PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

La exigencia de estacionamientos es una de las disposiciones que norma el Plan Regulador Comunal según el destino de las edificaciones, de acuerdo con lo que establece el art. 2.1.10 bis de la OGUC. Dicho cálculo

</td>

</tr>

![][image_RS1g0m7NP1gJrAFyK4fbIQ==] </table>

</page_3>

Observación 2: <page_5>

<table>

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) <tr>

<td>

- un problema urbano saturando la vialidad local al estacionar en las calles, o bien a incurrir en costos adicionales asociados al arriendo de estacionamientos en ubicaciones distintas de su lugar de residencia.

En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada. Se debe tener en consideración que, en muchos casos los vehículos son parte de la fuente de ingreso de muchas familias: conductores de taxis, aplicaciones de transporte, transportistas escolares, repartidores y trabajadores independientes, para quienes el automóvil constituye una fuente directa de ingreso y subsistencia. Adicionalmente, los proyectos de equipamiento mayor tales como centros comerciales y mall, que se emplacen en vialidades estructurantes con transporte público, atraen viajes de otras comunas también, y al contar con la mitad de capacidad de estacionamientos, generará un impacto negativo en los barrios donde se emplazan. En este escenario, la reducción sustantiva de la capacidad de estacionamientos producirá un desplazamiento del problema hacia el espacio público, incrementando la presión sobre los barrios colindantes, saturando la vialidad local y afectando negativamente la calidad de vida, la seguridad vial y el funcionamiento urbano del entorno inmediato.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

Tener presente que, este tipo de modificaciones sin estudios asociados atenta contra un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

</td>

</tr>

</table>

</page_5>

48. 550_Alejandra_Sepulveda_.pdf

Observación 1: Plantear la premisa de “_se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor_” resulta ambigua y centralista, ya que omite la diversidad y calidad de los sistemas de transporte en distintos territorios.

Observación 2: 4. 2.4.1 Dado que los ejes estructurantes de la comuna de el Tabo no pertenecen a un sistema de transporte público mayor, no hay observaciones a este artículo.

49. 554_Lucia_Valencia_.pdf

Observación 1: -SE SOLICITA NO MODIFICAR ARTÍCULO 2.4.1 REDUCIENDO HASTA EN UN 50% LOS ESTACIONAMIENTOS PARA PROYECTOS CERCANOS A RED DE INFRAESTRUCTURA, INCLUYENDO PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN:

La exigencia de estacionamientos es una de las disposiciones que norma el Plan Regulador Comunal según el destino de las edificaciones, de acuerdo con lo que establece el art. 2.1.10 bis de la OGUC. Dicho cálculo

- se funda en los estudios técnicos del Plan Regulador Comunal, en particular, en el Estudio de Capacidad Vial o Estudio de Movilidad Urbana.

Téngase presente que la evolución del parque automotriz en Chile evidencia una tendencia sostenida y significativa al alza. En efecto, para el año 2023 el parque automotriz nacional registró un incremento acumulado de al menos un 57% desde el año 2012 (Fuente: INE, Diario USACH). Asimismo, según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en el año 2025 el parque automotriz chileno alcanzó 6.592.807 vehículos, lo que se traduce a escala país, a una tasa aproximada de un vehículo por cada 3,05 habitantes.

Conforme a los resultados del CENSO 2024, la población de Lo Barnechea corresponde a 112.620 habitantes, y la cantidad de permisos de circulación registrados para el año 2025 en la comuna asciende a 115.059 unidades, lo que equivale a 1,02 vehículos por persona. Esta proporción resulta significativamente superior al promedio nacional, y se debe principalmente a la ausencia de transporte público masivo, como Metro, lo cual genera una presión sobre la infraestructura vial y hace insuficiente la red de transporte asociada a los paraderos de buses.

Asimismo, la atracción de viajes hacia la comuna hace imprescindible establecer exigencias adecuadas de provisión de estacionamientos, tanto para los polos de equipamiento como para los usos de suelos residenciales. De lo contrario, al no prever estos espacios conforme a los usos, los automóviles se estacionarán en las calles, saturando las vías e impidiendo la circulación expedita.

La evidencia empírica ha demostrado que no considerar el auto, o subestimarlos en la planificación urbana es un error, pues la reducción de la cantidad de estacionamientos para los proyectos cercanos a red de infraestructura no hará que los autos desaparezcan. En particular, barrios completos y sectores que originalmente no contemplaron estacionamientos en sus requerimientos y diseño, hoy se encuentran con problemas de acceso, los habitantes ocupan las calles o platbandas para estacionar, bloqueando las vías y generando graves problemas de congestión y seguridad, como ya ha sucedido en el caso de los barrios más vulnerables de Lo Barnechea como Cerro 18 y Las Ermitas.

Como respuesta a estas externalidades negativas en la ciudad, la normativa se ha ido actualizando, incorporando los estacionamientos transversalmente como parte de los requerimientos básicos de la vivienda. En ese sentido, la nueva Ley de Copropiedad N°21.442 en su art. 60, obliga a incorporar 1 estacionamiento por vivienda para el caso de las viviendas de interés público.

En la práctica, tal y como las cifras lo demuestran, el parque automotriz sólo crece, y en todas las clases sociales. En ese sentido, la propuesta se conforma como una medida discriminatoria y asimétrica, pues en los proyectos destinados a segmentos de mayores ingresos, la provisión de estacionamientos tiende a autorregularse por la propia lógica del mercado, en la medida que la oferta inmobiliaria incorporará, de todos modos, la cantidad de estacionamientos requerida para asegurar la rentabilidad, competitividad y atractivo comercial de los productos ofrecidos, independiente de la ubicación de los proyectos. Lo anterior, en desmedro de los proyectos más económicos, los cuales, al no contar con la exigencia normativa, perjudicarán a sus usuarios, en el sentido de no contemplar estacionamiento para su vehículo, generando

Observación 2: - En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia

cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada. Se debe tener en consideración que, en muchos casos los vehículos son parte de la fuente de ingreso de muchas familias: conductores de taxis, aplicaciones de transporte, transportistas escolares, repartidores y trabajadores independientes, para quienes el automóvil constituye una fuente directa de ingreso y subsistencia. Adicionalmente, los proyectos de equipamiento mayor tales como centros comerciales y mall, que se emplacen en vialidades estructurantes con transporte público, atraen viajes de otras comunas también, y al contar con la mitad de capacidad de estacionamientos, generará un impacto negativo en los barrios donde se emplazan. En este escenario, la reducción sustantiva de la capacidad de estacionamientos producirá un desplazamiento del problema hacia el espacio público, incrementando la presión sobre los barrios colindantes, saturando la vialidad local y afectando negativamente la calidad de vida, la seguridad vial y el funcionamiento urbano del entorno inmediato.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m).

Tener presente que, este tipo de modificaciones sin estudios asociados atenta contra un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

50. 567_Guillermo_Condemarín_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1. El rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos, falta definir qué se entiende por “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” y falta determinar el texto legal (¿IPT? donde se fundamenta la exigencia de la dotación de estacionamientos requerida. ¿Podemos entender respecto a la dotación mínima para edificios colectivos de interés social?

51. 570_Cristina_Venegas_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1. inciso 3 La modificación no considera como afectará la falta de estacionamientos el libre movimiento de peatones, ciclistas y conductores en las calles aledañas a las viviendas con pocos estacionamientos. No reconoce la planificación urbana de los lugares en los que se podrían emplazar estas viviendas.

52. [578_Lyzette_Gyorgy_.pdf]

Observación 1: 6. 2.4.1 Disminuir exigencia de estacionamiento respecto de distancias de 600 mts a los paraderos, recorridos peatonales por vías de tránsito público, implica: - En el caso de La Serena, cerca del 80 % del área urbana, verá arbitrariamente reducida la exigencia de estacionamiento definida y regulada por el PRC vigente, generando la saturación de la red vial de barrios de todo tipo, para absorber la demanda de estacionamientos que corresponde asuman los privados por proyecto de vivienda o equipamiento; presionando además la seguridad pública. Otra facultad propia de la planificación local coartada por imposición de regla general.

53. [590_Lorena_Meneses_.pdf]

Observación 1: La actualización de criterios de rebaja de estacionamientos carece de parámetros objetivos y cuantificables, lo que genera discrecionalidad en su aplicación por parte de la DOM. Existe riesgo de externalización de impactos al espacio público (congestión, ocupación indebida) sin evaluación técnica previa ni coherencia con planificación de transporte.

Discrecionalidad en aplicación por DOM.

Externalización del problema al espacio público (congestión, ocupación indebida).

Falta de integración con planificación de transporte (SECTRA, EOD).

54. [603_Carolina_Luna_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.4.1 -SE SOLICITA NO MODIFICAR ARTÍCULO 2.4.1 REDUCIENDO HASTA EN UN 50% LOS ESTACIONAMIENTOS PARA PROYECTOS CERCANOS A RED DE INFRAESTRUCTURA, INCLUYENDO PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO. FUNDAMENTACIÓN: • La exigencia de estacionamientos es una de las disposiciones que norma el Plan Regulador Comunal según el destino de las edificaciones, de acuerdo con lo que establece el art. 2.1.10 bis de la OGUC. Dicho cálculo

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) se funda en los estudios técnicos del Plan Regulador Comunal, en particular, en el Estudio de Capacidad Vial o Estudio de Movilidad Urbana. • Téngase presente que la evolución del parque automotriz en Chile evidencia una tendencia sostenida y significativa al alza. En efecto, para el año 2023 el parque automotriz nacional registró un incremento acumulado de a lo menos un 57% desde el año 2012 (Fuente: INE, Diario USACH). Asimismo, según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en el año 2025 el parque automotriz chileno alcanzó 6.592.807 vehículos, lo que se traduce

a escala país, a una tasa aproximada de un vehículo por cada 3,05 habitantes. • Conforme a los resultados del CENSO 2024, la población de Lo Barnechea corresponde a 112.620 habitantes, y la cantidad de permisos de circulación registrados para el año 2025 en la comuna asciende a 115.059 unidades, lo que equivale a 1,02 vehículos por persona. Esta proporción resulta significativamente superior al promedio nacional, y se debe principalmente a la ausencia de transporte público masivo, como Metro, lo cual genera una presión sobre la infraestructura vial y hace insuficiente la red de transporte asociada a los paraderos de buses. Asimismo, la atracción de viajes hacia la comuna hace imprescindible establecer exigencias adecuadas de provisión de estacionamientos, tanto para los polos de equipamiento como para los usos de suelos residenciales. De lo contrario, al no prever estos espacios conforme a los usos, los automóviles se estacionarán en las calles, saturando las vías e impidiendo la circulación expedita. • La evidencia empírica ha demostrado que no considerar el auto, o subestimarlos en la planificación urbana es un error, pues la reducción de la cantidad de estacionamientos para los proyectos cercanos a red de infraestructura no hará que los autos desaparezcan. En particular, barrios completos y sectores que originalmente no contemplaron estacionamientos en sus requerimientos y diseño, hoy se encuentran con problemas de acceso, los habitantes ocupan las calles o platabandas para estacionar, bloqueando las vías y generando graves problemas de congestión y seguridad, como ya ha sucedido en el caso de los barrios más vulnerables de Lo Barnechea como Cerro 18 y Las Ermitas. • Como respuesta a estas externalidades negativas en la ciudad, la normativa se ha ido actualizando, incorporando los estacionamientos transversalmente como parte de los requerimientos básicos de la vivienda. En ese sentido, la nueva Ley de Copropiedad N°21.442 en su art. 60, obliga a incorporar 1 estacionamiento por vivienda para el caso de las viviendas de interés público.

En la práctica, tal y como las cifras lo demuestran, el parque automotriz sólo crece, y en todas las clases sociales. En ese sentido, la propuesta se conforma como una medida discriminatoria y asimétrica, pues en los proyectos destinados a segmentos de mayores ingresos, la provisión de estacionamientos tiende a autorregularse por la propia lógica del mercado, en la medida que la oferta inmobiliaria incorporará, de todos modos, la cantidad de estacionamientos requerida para asegurar la rentabilidad, competitividad y atractivo comercial de los productos ofrecidos, independiente de la ubicación de los proyectos. Lo anterior, en desmedro de los proyectos más económicos, los cuales, al no contar con la exigencia normativa, perjudicarán a sus usuarios, en el sentido de no contemplar estacionamiento para su vehículo, generando

Observación 2: un problema urbano saturando la vialidad local al estacionar en las calles, o bien a incurrir en costos adicionales asociados al arriendo de estacionamientos en ubicaciones distintas de su lugar de residencia. • En particular, cabe señalar que, la reducción de exigencias de estacionamientos asociada a la localización de proyectos a una distancia de hasta 600 metros respecto de MOBILIARIO URBANO correspondiente a paraderos de transporte público —al igual que el criterio utilizado para el aumento de normas de densidad— produce un efecto territorial de amplia cobertura, abarcando prácticamente la totalidad de los territorios con este beneficio. Esta situación produce una generalización del incentivo, desnaturalizando su carácter focalizado e invalidando los criterios de planificación definidos por los planes reguladores, en cuanto a la adecuada relación entre intensidad de uso de suelo, provisión de infraestructura y capacidad efectiva del sistema de transporte público.

Por todo lo expuesto, la modificación al art. 2.4.1 es inaplicable desde una perspectiva urbana, social y funcional. Los sectores más vulnerables son los que resultan más perjudicados, al no tener opción ante la propuesta realizada. Se debe tener en consideración que, en muchos casos los vehículos son parte de la fuente de ingreso de muchas familias: conductores de taxis, aplicaciones de transporte, transportistas escolares, re

partidores y trabajadores independientes, para quienes el automóvil constituye una fuente directa de ingreso y subsistencia. Adicionalmente, los proyectos de equipamiento mayor tales como centros comerciales y mall, que se emplacen en vialidades estructurantes con transporte público, atraen viajes de otras comunas también, y al contar con la mitad de capacidad de estacionamientos, generará un impacto negativo en los barrios donde se emplazan. En este escenario, la reducción sustantiva de la capacidad de estacionamientos producirá un desplazamiento del problema hacia el espacio público, incrementando la presión sobre los barrios colindantes, saturando la vialidad local y afectando negativamente la calidad de vida, la seguridad vial y el funcionamiento urbano del entorno inmediato.

CONCLUSIÓN: Conforme a los argumentos descritos, se sugiere reconsiderar la medida propuesta, tomando en cuenta la evolución del parque automotriz y las nuevas regulaciones. Se sugiere considerar algún tipo de incentivo o disminución vinculada principalmente a usos de suelo asociados a infraestructura de transporte, tales como estaciones de metro y ferrocarril, con áreas de influencia similares a la norma anteriormente vigente (300 m). Tener presente que, este tipo de modificaciones sin estudios asociados atenta contra un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio y el bienestar de las comunidades.

Observación 3: 3. Artículo 2.6.5 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO. FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial.

Observación 4: Artículo 2.6.6 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO. FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial. 5. Artículo 2.6.7 SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 75% DEL COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado en el Bien Nacional de Uso Público o faja vial, MODIFICABLE en el tiempo, y que no se encuentra incorporado en el Instrumento de Planificación Territorial. 6.

Artículo 2.6.8. SE SOLICITA MANTENER ARTÍCULO. FUNDAMENTACIÓN: A los incrementos que ya están contemplando para la modificación en conjunto armónico no debería sumarse otro incentivo de fusión, pues podría llegar a un 105% de aumento respecto de la norma del instrumento de planificación territorial, situación que es excesiva para la distribución de las cargas en el territorio. 7. Artículo 2.6.9. SE SOLICITA MODIFICAR PARCIALMENTE, ELIMINANDO DE LA PROPUESTA EL INCREMENTO DEL 50% DE LA ALTURA MÁXIMA PARA LOS PROYECTOS QUE SE ENCUENTREN A 600 METROS DE RECORRIDO PEATONAL A UN PARADERO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO. FUNDAMENTACIÓN: Esta medida está sujeta a condiciones urbanas transitorias, que no se encuentran establecidas dentro de las normas urbanísticas asociadas a un predio. En ese sentido, cabe precisar que, su aplicabilidad hace referencia a un MOBILIARIO URBANO vinculado a un “paradero de transporte público”, que corresponde a un elemento emplazado

55. [609_Gabriela_Pappini_.pdf]

Observación 1: 3. 2.4.1 (Mod. N° 4) Reducción del 50% en la dotación de estacionamientos por proximidad (600m) a paraderos de la red de transporte público en ejes estructurantes, medida coherente con políticas de movilidad sostenible, es importante señalar que existe en muchas comunas la carencia para absorber la demanda de estacionamientos en la vía pública. Para ello es importante incorporar a dicha propuesta de modificación, el pronunciamiento de la Municipalidad respecto de la disponibilidad de estacionamientos en el espacio público del entorno inmediato, según la capacidad del entorno urbano, como requisito para obtener dicha reducción.

Observación 2: Se solicita que el MINVU, establezca mediante el acto administrativo correspondiente, el listado de ejes estructurantes por región o que delegue esa definición en los instrumentos de planificación territorial correspondiente.

56. [615_Ariel_Loncomil_.pdf]

Observación 1: 4. 2.4.1 Amplía rebaja de estacionamientos a paraderos de transporte público en ejes estructurantes. La propuesta de modificación considera el mismo criterio de distancia para el acceso a un paradero que a una estación de metro, sin considerar que son dos medios de transporte con distintas frecuencias, tiempos de viaje y capacidad. Además, según encuesta Cadem, en Puente Alto el 71% de los hogares posee vehículo. Reducir los estacionamientos de los proyectos habitacionales porque se encuentran a menos de 600 metros de un paradero no se condice con la necesidad y realidad de la comuna. De esta manera, reducir los estacionamientos por proyecto, generará más autos estacionados en las calles, lo que generaría condiciones de inseguridad. La reducción de estacionamientos difiere de lo establecido en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (Artículo 8) que aumenta los estacionamientos requeridos para los proyectos de vivienda de interés público, que responde a requerimientos y necesidades de los habitantes de la comuna. Se requiere revisar y evaluar la compatibilidad de ambos cuerpos legales, según corresponda.

Observación 2: 3. 2.1.22 Coeficiente de densidad cambia de 4 a 2 hab/viv y a 1 para viviendas $\leq 90m^2$ cerca de transporte. Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial. Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por ámbitos de competencia según lo

establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE. Actualmente en dicho sector se permite una densidad baja, pensado para un desarrollo de casas, ahora con la misma densidad se podrán construir edificios en altura, cuando antes las normas del PRC limitaban ese desarrollo (ver Imagen N° 1 y 2). Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollos

Observación 3: a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas. b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura. c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local. d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos. e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar

Observación 4: Quedará a criterio del desarrollador (o privado) regirse por las nuevas normas de la OGUC o por aquellas que determine el IPT. Esto disminuye la coherencia entre los instrumentos de planificación de escala comunal (PRC) y de escala nacional (OGUC). 9. 1.1.2 / 5.1.11, 1.4.17, 2.1.22, 2.4.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.9, 5.1.18

La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

57. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1 Amplía rebaja de estacionamientos a paraderos de transporte público en ejes estructurantes. La propuesta de modificación considera el mismo criterio de distancia para el acceso a un paradero que a una estación de metro, sin considerar que son dos medios de transporte con distintas frecuencias, tiempos de viaje y capacidad. Además, según encuesta Cadem, en Puente Alto el 71% de los hogares posee vehículo. Reducir los estacionamientos de los proyectos habitacionales porque se encuentran a menos de 600 metros de un paradero no se condice con la necesidad y realidad de la comuna. De esta manera, reducir los estacionamientos por proyecto, generará más autos estacionados en las calles, lo que generaría condiciones de inseguridad. La reducción de estacionamientos difiere de lo establecido en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (Artículo 8) que aumenta los estacionamientos requeridos para los proyectos de vivienda de interés público, que responde a requerimientos y necesidades de los habitantes de la comuna. Se requiere revisar y evaluar la compatibilidad de ambos cuerpos legales, según corresponda. Para el caso de Puente Alto, existen condiciones críticas de espacios públicos reducidos, donde se generan condiciones de inseguridad e invisibilidades, como por ejemplo: entorno Estación Hospital Sotero del Río. Cuya condición podría ser agudizada con desarrollo de proyectos con mayor densidad sin resguardos ni mejora espacios públicos adecuados a una mayor carga de habitantes. La propuesta no considera incentivos para el

mejoramiento de espacios públicos en torno a estaciones de metro que permitan fortalecer los intercambios de modalidad de transportes (metro, vehículos, bicicletas, etc), de acuerdo a recomendaciones de Desarrollos Orientados al Transporte (DOT); como referencia de un modelo urbano compacto de mediana y alta densidad.

Observación 2: a. La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

b. Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.

c. La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

d. La propuesta normativa afecta directamente la potestad municipal para definir densidades, alturas y sistemas de incentivos urbanísticos a través del PRC, lo que redundaría en una pérdida de autonomía para ejercer la función de planificación y desarrollo urbano comunal que la Ley N° 18.695 la reconoce como función privativa del municipio. Esto entra en tensión con la orientación de la Ley N° 21.807, que busca fortalecer y modernizar la planificación territorial, reforzando el rol de los gobiernos locales y la coherencia entre los distintos niveles de instrumentos.

e. El aumento generalizado de coeficientes de densidad y los bonos de constructibilidad y altura, aplicables a gran parte del territorio comunal por la regla de los 600 metros, debilitan la posibilidad de utilizar los incentivos urbanísticos como herramientas finas de gestión, conforme a los Artículos 34, 183 y 184 de la LGUC. En lugar

de condicionar mayores beneficios constructivos a contrapartidas concretas en materia de espacio público, urbanización, mitigaciones viales y provisión de equipamientos, la propuesta tiende a otorgar incrementos automáticos de edificabilidad, lo que reduce el margen de regulación del municipio y limita la efectividad de los instrumentos de planificación territorial para mejorar la calidad urbana y la integración socioespacial.

58. 622_Catalina_Medina_.pdf

Observación 1: Respecto a la reducción de estacionamientos, es necesario considerar las particularidades socioespaciales de Pedro Aguirre Cerda que condicionan la aplicación de esta medida:

Movilidad condicionada por el diseño urbano: El automóvil en nuestra comuna no representa un bien de lujo, sino una respuesta a una planificación urbana históricamente deficitaria. La presencia de la vía férrea y autopistas genera una segregación física que limita la permeabilidad de la comuna. Al existir pocos puntos de cruce vehicular y peatonal, el vehículo particular se vuelve una necesidad para mitigar la baja conectividad interna y los tiempos de desplazamiento.

Brechas en la Red de Transporte Público: Si bien el Metro es un eje estructurante valioso, el sistema de buses presenta debilidades en cuanto a recorridos transversales, frecuencias y horarios. Mientras no se asegure una alternativa de transporte público consistente y capilar, la desincentivación forzada del estacionamiento privado no frenará la adquisición de vehículos.

Presión sobre el Bien Nacional de Uso Público: Históricamente, la falta de previsión de espacios de estacionamiento en viviendas antiguas ha derivado en la ocupación de veredas y bandejes. Una reducción adicional de espacios formales en nuevos proyectos intensificará esta tendencia, promoviendo el uso irregular del espacio público y dificultando la gestión de áreas verdes y circulación peatonal.

59. 625_Manuel_Pedrerros_.pdf

Observación 1: Se solicita eliminar esta propuesta. La norma vigente permite que a través de una determinación de nivel local (plan regulador) se dirija adecuadamente la excepción/rebaja en la cuota de estacionamientos. El inciso propuesto no sólo elimina el nivel de decisión local, centralizando la excepción, sino que amplía su alcance, toda vez que refiere a proyectos en general (no solo residencial y equipamiento), contemplando nuevos supuestos que requieren una ponderación específica atendida la diversidad de ciudades y sistemas urbanos del país.

60. 631_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1 Reducción de estacionamientos por cercanía a transporte

Se considera necesario evaluar los efectos indirectos de la reducción de estacionamientos, y cómo esto puede afectar a la planificación actual, relativo a la dotación mínima de ciclistas o la cantidad de estacionamientos para personas con Discapacidad, entre otros, los cuales están proyectados en función de las exigencias de estacionamientos.

El cambio introduce un criterio homogéneo a nivel nacional, sin considerar la heterogeneidad territorial en accesibilidad al transporte público, lo que genera inequidad normativa. En este sentido, no resulta una medida adecuada para comunas de carácter periurbano o rural como Buin, donde el sistema de transporte público es limitado y no presenta una cobertura ni frecuencia suficiente para sustituir el uso del vehículo particular.

Si bien la comuna cuenta con servicio de metrotren, este presenta frecuencias que no permiten absorber de manera eficiente la demanda de movilidad, lo que genera que una parte importante de la población utilice el auto como medio de acceso a las estaciones de metro tren, empleando los entornos de estas como áreas de estacionamiento informal o de apoyo.

Por otro lado, la reducción de estacionamientos en proyectos habitacionales o de equipamiento podría agravar esta situación, aumentando la presión sobre el espacio público, generando externalidades negativas en barrios residenciales cercanos y deteriorando las condiciones de movilidad local.

Por lo tanto, la medida no se considera adecuada para territorios con baja cobertura de transporte público estructurante, ya que no reconoce las dinámicas reales de desplazamiento de la población ni la dependencia existente del vehículo particular.

61. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 1: 4. Artículo 2.4.1. Se propone reemplazar la oración “o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” por la de “o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor”, con el fin de asegurar que las viviendas se encuentren cercanas a ejes de desplazamiento de transporte público masivos que permitan absorber adecuadamente las necesidades de transporte privado.

Observación 2: 6. Artículo 2.6. 5. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder el coeficiente de constructibilidad, que las viviendas se acojan a proyectos de integración social y se ubiquen a menos de 600 metros de un corredor del sistema de transporte público. Así, se propone reemplazar el tercer párrafo por lo siguiente: “Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso o del segundo inciso del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

Observación 3: 7. Artículo 2.6. 6. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder el coeficiente de constructibilidad, que las viviendas se acojan a proyectos de integración social y se ubiquen a menos de 600 metros de un corredor del sistema de transporte público. Así, se propone reemplazar el tercer párrafo por lo siguiente: “Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

Observación 4: 8. Artículo 2.6. 7. Dado que se están disminuyendo los requisitos para que un proyecto se acoja a Conjunto Armónico, se propone mantener el porcentaje que se permite exceder el coeficiente de constructibilidad, que las viviendas se acojan a proyectos de integración social y se ubiquen a menos de 600 metros de un corredor del sistema de transporte público. Así, se propone reemplazar el tercer párrafo por lo siguiente: “Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior del presente artículo, y, además, consistan en proyecto de viviendas económicas y de integración social, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un

paradero de la red de transporte público emplazada en algún corredor del sistema de transporte público mayor, podrán exceder hasta en un 50% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo.”

62. 652_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: 4. Artículo 2.4.1. Reducción de estacionamientos por cercanía a transporte

Se considera necesario evaluar los efectos indirectos de la reducción de estacionamientos, y cómo esto puede afectar a la planificación actual, relativo a la dotación mínima de ciclistas o la cantidad de estacionamientos para personas con Discapacidad, entre otros, los cuales están proyectados en función de las exigencias de estacionamientos.

El cambio introduce un criterio homogéneo a nivel nacional, sin considerar la heterogeneidad territorial en accesibilidad al transporte público, lo que genera inequidad normativa. En este sentido, no resulta una medida adecuada para comunas de carácter periurbano o rural como Buin, donde el sistema de transporte público es limitado y no presenta una cobertura ni frecuencia suficiente para sustituir el uso del vehículo particular. Si bien la comuna cuenta con servicio de metrotren, este presenta frecuencias que no permiten absorber de manera eficiente la demanda de movilidad, lo que genera que una parte importante de la población utilice el auto como medio de acceso a las estaciones de metro tren, empleando los entornos de estas como áreas de estacionamiento informal o de apoyo. Por otro lado, la reducción de estacionamientos en proyectos habitacionales o de equipamiento podría agravar esta situación, aumentando la presión sobre el espacio público, generando externalidades negativas en barrios residenciales cercanos y deteriorando las condiciones de movilidad local.

Por lo tanto, la medida no se considera adecuada para territorios con baja cobertura de transporte público estructurante, ya que no reconoce las dinámicas reales de desplazamiento de la población ni la dependencia existente del vehículo particular.

Observación 2: Se rechaza modificación: El aumento de un 75 % a la constructibilidad, para proyectos de viviendas económicas, presenta riesgos relevantes, en la medida que no garantiza que dichos proyectos corresponden efectivamente a viviendas de interés público. Se valora la intención de fomentar el desarrollo de viviendas económicas, sin embargo, esta condición muchas veces no cumple con su vocación, permitiendo que desarrollos inmobiliarios se acojan a esta normativa cumpliendo formalmente con sus requisitos, cumpliendo con la normativa legal, distancias mínimas y reducción de estacionamientos, pero no responden a su objetivo social, por el contrario, pueden ser proyectos privados de alto estándar.

Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicados frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan.

63. 656_Rodrigo_Soto_.pdf

Observación 1: El texto propuesto vulnera la normativa urbanística vigente en el artículo 12 del Plan Regulador Comunal de Pudahuel (D.O. 05.02.2021), por tanto, esta entidad no es partidaria de introducir modificaciones a los instrumentos de planificación en lo relativo a estándares de estacionamiento, que se funda en el Estudio de Capacidad Vial correspondiente.

Lo anterior, por cuanto las rebajas de estacionamientos no asegura que el transporte público soporte la demanda real, lo que podría generar una utilización del espacio público para estacionamientos informales, conflictos en la comunidad y presión sobre barrios existentes.

64. 658_Carolina_Rivera_.pdf

Observación 1: - 2.

2. 4.1.

El texto propuesto vulnera la normativa urbanística vigente en el artículo 12 del Plan Regulador Comunal de Pudahuel (D.O. 05.02.2021), por tanto, esta entidad no es partidaria de introducir modificaciones a los instrumentos de planificación en lo relativo a estándares de estacionamiento, que se funda en el Estudio de Capacidad Vial correspondiente.

Lo anterior, por cuanto las rebajas de estacionamientos no asegura que el transporte público soporte la demanda real, lo que podría generar una utilización del espacio público para estacionamientos informales, conflictos en la comunidad y presión sobre barrios existentes.

65. 664_Pablo_Lopez_.pdf

Observación 1: 4. art. 2.4.1

La propuesta amplía los supuestos para rebajar hasta en un 50% la dotación de estacionamientos en función de cercanía a estaciones o paraderos de transporte público.

Observaciones relevantes

La medida asume una homogeneidad del sistema de transporte público que no existe en todo el territorio nacional.

En comunas con baja frecuencia, condiciones climáticas adversas o alta dependencia del automóvil, la reducción de estacionamientos puede generar congestión residencial y conflictos urbanos.

No queda suficientemente claro cómo se aplica la rebaja en loteos habitacionales con estacionamientos exigidos por unidad. -

Conclusión Se estima adecuado mantener un rol activo de los Planes Reguladores Comunes y evitar una aplicación automática de la rebaja.

66. 665_Claudia_Campodonico_.pdf

Observación 1: - 2.

2. 4.1.

El texto propuesto vulnera la normativa urbanística vigente en el artículo 12 del Plan Regulador Comunal de Pudahuel (D.O. 05.02.2021), por tanto, esta entidad no es partidaria de introducir modificaciones a los instrumentos de planificación en lo relativo a estándares de estacionamiento, que se funda en el Estudio de Capacidad Vial correspondiente.

Lo anterior, por cuanto las rebajas de estacionamientos no asegura que el transporte público soporte la demanda real, lo que podría generar una utilización del espacio público para estacionamientos informales, conflictos en la comunidad y presión sobre barrios existentes.

67. 668_Jaime_Carbonel_.pdf

Observación 1: - 4.

Artículo 2.4.1.

Reducción de estacionamientos por cercanía a transporte

Se considera necesario evaluar los efectos indirectos de la reducción de estacionamientos, y cómo esto puede afectar a la planificación actual, relativo a la dotación mínima de ciclistas o la cantidad de estacionamientos para personas con Discapacidad, entre otros, los cuales están proyectados en función de las exigencias de estacionamientos.

El cambio introduce un criterio homogéneo a nivel nacional, sin considerar la heterogeneidad territorial en accesibilidad al transporte público, lo que genera inequidad normativa. En este sentido, no resulta una medida adecuada para comunas de carácter periurbano o rural como Buin, donde el sistema de transporte público es limitado y no presenta una cobertura ni frecuencia suficiente para sustituir el uso del vehículo particular.

Si bien la comuna cuenta con servicio de metrotren, este presenta frecuencias que no permiten absorber de manera eficiente la demanda de movilidad, lo que genera que una parte importante de la población utilice el auto como medio

de acceso a las estaciones de metro tren, empleando los entornos de estas como áreas de estacionamiento informal o de apoyo.

En este contexto, la reducción de estacionamientos en proyectos habitacionales o de equipamiento podría agravar esta situación, aumentando la presión sobre el espacio público, generando externalidades negativas en barrios residenciales cercanos y deteriorando las condiciones de movilidad local.

Por lo tanto, la medida no se considera adecuada para territorios con baja cobertura de transporte público estructurante, ya que no reconoce las dinámicas reales de desplazamiento de la población ni la dependencia existente del vehículo particular.

68. 669_Melvin_Vidal_.pdf

Observación 1: Obs. DOM: De acuerdo al Capítulo 4 del Título 2 de la OGUC, ya se establecía un beneficio por reducción de cuota de estacionamientos por cercanía al Metro. Este beneficio, introdujo el resguardo específico, para que los municipios decidieran sobre su aplicación efectiva dentro de la comuna.

Tal como se prevé en la modificación, este punto resulta en uno de los más preocupantes del proyecto de ley, ya que toda la externalidad por no contar con la cantidad suficiente de estacionamientos, se verá reflejada sobre el espacio público de cada conjunto. En efecto, se podrá observar automóviles estacionados de forma provisional o permanentemente sobre las calzadas, aceras, veredas o áreas verdes. Para poder evitar esto, los municipios deberán duplicar esfuerzos en materia de fiscalización permanente en las calles, con el consecuente perjuicio sobre otras necesidades en la comuna.

Esta reducción de estacionamientos, sumada al aumento de la densidad, significará un conflicto sobre la movilidad, principalmente en las áreas más alejadas de las estaciones de Metro.

Nuñoa cuenta con una de las mejores redes de conectividad a nivel metropolitano, razón por la cual, la modificación normativa, deja de ser un incentivo y se transforma en nuestra comuna en la regla general, pasando por sobre el PRC vigente, en todas sus zonas.

Observación 2: Obs. DOM: En este punto y primero que nada, señalar que, existen sendos dictámenes por parte de la CGR, que cuestionan la forma en la cual los IPT establecen coeficientes condicionados al entorno, tal como puede ser el tamaño de vía que enfrentan, el tamaño predial, o como podría ser en este caso, la distancia de un recorrido. Lo anterior, podría quitarle certeza jurídica a cualquier permiso aprobado en base a esta norma específica.

Por otro lado, para Nuñoa, donde casi todos los departamentos cuentan con menos de 90m², y donde se observa una densa red de conexión vial; considerando además que el rango de 600m entre vías estructurantes cubriría aparentemente toda la comuna; el cambio normativo viene en la práctica, a triplicar las densidades habitacionales que el PRC consideró al momento de su aprobación. El resultado en consecuencia, será el aumento de proyectos en todo el territorio comunal, destinados a arriendo y la reducción de una tasa ya baja de unidades de departamentos con condiciones adecuadas para familias.

Observación 3: Por otro lado, no se puede dejar de mencionar lo llamativo del lenguaje con el cual se plantea esta modificación, donde, al ya cuestionado análisis sobre “superficie edificada”, se puede agregar la continua alusión a los “premios” al referirse sobre meros “incrementos normativos”. Al respecto, se debe entender que estos “premios” no resultan en incrementos inocuos. En la realidad, cada uno acarrea sendas consecuencias sobre el terreno y al acogerse a una normativa sin mayor sustento sobre estudios técnicos, con escasa base jurídica y constitucional, tales como mayores alturas que las permitidas, aumento de la densidad y constructibilidad, reduciendo además la cantidad de estacionamientos requerida. En estos términos, el peligro de aprobar permisos impugnables en su legalidad, resulta

muy alto, arriesgándonos a repetir el escenario de reclamos, auditorías y potenciales demandas, ya vivido en el periodo 2017-2020.

Así mismo, cuando la modificación se refiere en términos como “los municipios pierden la facultad de limitar los premios”, o bien, cuando en la práctica, los municipios “pierden la capacidad la facultad de controlar” la densidad, la constructibilidad u otras materias normativas; no se está transmitiendo el verdadero trasfondo de la modificación, que en la práctica, solo viene a reducir las herramientas ciudadanas, para revisar, discutir y validar, los aspectos normativos que rigen y ordenan la forma de habitar nuestra comuna y ciudad.

69. 684_Carolina_Zamorano_.pdf

Observación 1: En el marco de la consulta pública impulsada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que propone modificar la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones con el objeto de incentivar procesos de densificación en un radio de 600 metros en torno a sistemas de transporte masivo, resulta necesario analizar sus implicancias desde una perspectiva territorial aplicada a la realidad de la comuna de Quilpué.

Observación 2: No obstante, su implementación a través de criterios homogéneos a escala nacional requiere ser evaluada con especial atención en contextos urbanos intermedios que presentan dinámicas, morfologías y restricciones distintas a las áreas metropolitanas mayores. En el caso de Quilpué, la discusión adquiere particular relevancia debido a la presencia del Metro Valparaíso (EFE), cuya traza configura un eje estructurante del desarrollo urbano comunal. Las áreas en torno a la Estación Valencia, Estación Quilpué, Estación El Sol y Estación El Belloto, concentran actualmente una proporción significativa de actividades residenciales, comerciales y de servicios, configurándose como espacios estratégicos para eventuales procesos de intensificación urbana. Sin embargo, esta condición de centralidad funcional no necesariamente se traduce en una capacidad homogénea para absorber aumentos de densidad, cuestión que se vuelve crítica al analizar la propuesta normativa desde una escala más detallada.

Observación 3: CASO DE ESTUDIO DE QUILPUÉ El análisis del plano de cobertura espacial permite identificar que los radios de 600 metros definidos en torno a estaciones del Metro Valparaíso, configuran un continuo urbano a lo largo del eje oriente-poniente de la comuna, abarcando una porción significativa del tejido urbano consolidado. Esta condición se ve reforzada por la alta densidad de paraderos de transporte público, lo que en términos funcionales sugiere una adecuada cobertura de accesibilidad. La incorporación de la Estación Valencia, actualmente en operación, amplía este ámbito de influencia, extendiendo los potenciales efectos de la normativa hacia sectores que, en algunos casos, presentan menores niveles de consolidación urbana. Sin embargo, al analizar en detalle la realidad territorial comunal, se observa que estas áreas de influencia no constituyen unidades homogéneas. Por el contrario, en su interior coexisten múltiples realidades urbanas: barrios residenciales consolidados de baja y media altura, sectores con déficit de espacio público, áreas con limitaciones en infraestructura vial y sanitaria, y zonas condicionadas por una topografía compleja caracterizada por pendientes pronunciadas y presencia de quebradas. En este contexto, el uso de un radio fijo de 600 metros como delimitación de área de influencia responde a una simplificación metodológica que no logra representar adecuadamente las condiciones reales de accesibilidad en la comuna. La medición en línea recta tiende a sobreestimar el alcance efectivo de las estaciones, al no considerar elementos clave como la estructura de la red vial, la continuidad del espacio público, las condiciones de seguridad peatonal ni las restricciones físicas del territorio. De este modo, el caso de Quilpué evidencia que la accesibilidad teórica definida por proximidad geométrica, no necesariamente se traduce en accesibilidad efectiva, lo que introduce un elemento crítico a considerar en la aplicación de la propuesta normativa.

Observación 4: Asimismo, resulta necesario considerar que la accesibilidad efectiva no depende exclusivamente de la distancia, sino también de la calidad de la experiencia peatonal. Factores como veredas discontinuas, pendientes elevadas, cruces inseguros o falta de conectividad transversal pueden reducir significativamente el área de influencia real de una estación, generando discrepancias entre la delimitación normativa y el uso efectivo del sistema de transporte.

Observación 5: 5. Art. 2.4.1 Estándar de Estacionamientos Se permite reducir hasta un 50% la dotación de estacionamientos para proyectos a 600 m de estaciones de Metro, tren, teleféricos o paraderos en ejes estructurantes.

Impacto Técnico: La norma presupone condiciones de accesibilidad y eficiencia del transporte público que no son homogéneas a nivel nacional. En contextos con baja cobertura o frecuencia, como es el caso de Quilpué y gran parte de la conurbación del Gran Valparaíso, la reducción de estacionamientos puede externalizar la demanda hacia el espacio público, generando congestión y deterioro del entorno urbano.

70. 691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf

Observación 1: La mayoría de los territorios urbanos a nivel nacional quedan inscritos en los 600 m a paraderos de transporte público, lo que no necesariamente implica que tengan buena cobertura ni que cuenten con otros servicios básicos.

Por lo mismo, se debe hacer una distinción entre aquellas infraestructuras de transporte capaces de transportar una mayor cantidad de personas y que son de un carácter más definitivo como las estaciones de Metro o de tren, respecto de aquellas que tienen una menor capacidad como los paraderos de la red de transporte público, los cuales podrían variar su ubicación así como sus recorridos, generando cambios no previsibles (o inciertos) para la forma urbana.

Observación 2: De igual manera, es importante definir qué se entiende por “algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, ya que no hay claridad sobre la definición de eje estructurante y de sistema de transporte público mayor.

Observación 3: Si bien esta medida está en la línea de incentivar los modos sustentables de movilidad, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, saturando el espacio público que en muchos casos ya se encuentran sobreexigido.

En comunas que cuentan con una trama vial deficiente, o donde aún existen distancias y servicios que requieren del uso del automóvil, se tenderá a generar situaciones graves de saturación vehicular y seguridad vial. Los espacios públicos estarán invadidos por vehículos estacionados, lo cual obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, degradando la calidad de vida de los barrios.

Al igual que en el comentario anterior, se debe definir con mayor precisión la expresión “algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” para que esta disposición no quede a interpretación de las DOM.

71. [695_Francisco_Ramirez_.pdf]

Observación 1: 3. Art. 2.4.1 Si bien esta medida está en la línea de incentivar los modos sustentables de movilidad, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, saturando el espacio público que en muchos casos ya se encuentran sobre exigido. Se consulta: Según Art. 2.1.10. de la OGUC ¿Qué estudio técnico sustenta el porcentaje de rebaja?, ¿se requiere algún informe técnico o IMIV específico para acceder a esta rebaja, o basta la sola proximidad física al paradero? En caso de que no se exija estudio de impacto, se solicita incorporar como requisito un pronunciamiento de la DOM o del SERVIU respecto de la disponibilidad de estacionamiento en el espacio público del entorno inmediato.

72. [697_Claudio_Aliaga_.pdf]

Observación 1: - 3. 2.4.1 Si bien esta medida está en la línea de incentivar los modos sustentables de movilidad, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, saturando el espacio público que en muchos casos ya se encuentran sobre exigido. En comunas que cuentan con una trama vial deficiente, como el caso de Quilicura, o donde aún existen distancias y servicios que requieren del uso del automóvil, se tenderá a tener situaciones graves de saturación vehicular y seguridad vial. Los espacios públicos estarán invadidos por vehículos estacionados, lo cual obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, degradando la calidad de vida de los barrios.

73. [699_Carlos_Pacheco_.pdf]

Observación 1: - 4. 2.4.1 La rebaja de hasta un 50% en la exigencia de estacionamientos, aunque busca fomentar modos de transporte sustentables, no considera adecuadamente la capacidad del entorno urbano, especialmente en comunas con tramas viales deficientes o alta dependencia del automóvil.

Observación 2: En la práctica, esta medida traslada la demanda de estacionamientos al espacio público, generando saturación vial, atochamientos y ocupación indebida de calles, platabandas y áreas verdes. Esto deteriora el espacio público y obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, afectando directamente la calidad de vida de los barrios. Asimismo, la

norma presenta ambigüedades relevantes, como la definición de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, y la inclusión de “paraderos de buses” como criterio para la rebaja, lo que facilita una aplicación excesiva e incontrolada de la medida. Finalmente, permitir esta rebaja en proyectos que ya cuentan con incentivos de mayor constructibilidad, densidad o altura genera un efecto acumulativo que aumenta el riesgo de colapso vial y sobrecarga del espacio público.

74. [700_Daniel_Reyes_.pdf]

Observación 1: - 7. 2.4.1 De acuerdo al artículo 3° de la Ley N° 18.695, la confección del plan regulador comunal es una función privativa de la Municipalidad. De acuerdo al artículo 41 de la LGUC, el desarrollo armónico de la comuna, se realiza por medio de las disposiciones del plan regulador comunal, que se refieren a densidad, estacionamientos, constructibilidad, altura, entre otras normas urbanísticas, en función de la factibilidad de ampliar redes sanitarias y energéticas. La Política Nacional de Desarrollo Urbano 5.2.1, prohíbe al MINVU, la elaboración de Planes Reguladores, ya que dicha tarea corresponde a la Municipalidades. Se solicita que el descuento de estacionamiento sea solo en relación a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

75. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1: - Desarticulación de los instrumentos de planificación territorial, generando presión para modificar PRC en comunas que no necesariamente cuentan con las capacidades técnicas o recursos económicos para generar esos ajustes en sus normativas. Requerimiento: Definir con precisión qué se entiende por “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor”, estableciendo criterios claros (por ejemplo, corredores de transporte público o jerarquías viales específicas). Aclarar si el cálculo de los 600 metros de accesibilidad peatonal se realizará sobre la red vial existente o proyectada.

Observación 2: Las estaciones de Metro y Tren, además de permitir trasladar a un gran número de personas diariamente, tienen un carácter de largo plazo, siendo infraestructuras de transporte consistentes y confiables. Por lo anterior, tiene lógica reducir estacionamientos en su entorno. En el caso de Renca, son justamente los sectores en torno a las futuras estaciones de Metro Línea 7 y de tren Santiago Batuco aquellas que tienen mayor intensidad de ocupación. Sin embargo, 600m implica una caminata de entre 7 a 10 minutos, lo que muchos usuarios no están dispuestos a recorrer a pie cotidianamente. Adicionalmente, los tiempos estimados mencionados corresponden a la velocidad de un adulto hábil, pero si sumamos una condición de movilidad reducida, un cochecito de bebé o un enfermo, los tiempos se alargan, siendo necesario poder acceder rápidamente a un vehículo motorizado.

En cuanto a los otros criterios de aplicabilidad, preocupa la falta de definición del concepto “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor” ¿se refiere esto a vialidad estructurante o

corredores sólo bus? En cualquier caso, considerar las paradas de buses como parámetro respecto a la necesidad de estacionamientos de un edificio genera que esta norma no sea condicional, sino posible en todo el territorio comunal. Será importante también que la norma sea clara respecto a cómo se calculará el punto de inicio y término de las áreas de servicio del transporte público; hay estaciones de metro donde se debe caminar varios minutos dentro de la estación para llegar al andén.

Identificamos también que la normativa propuesta respecto a estacionamientos podría entrar en tensión con lo normado en la misma materia en la Ley de Copropiedad para viviendas de interés público, que ya establece ciertos criterios propios para rebajar dotación de estacionamientos, y que queda a criterio de la Dirección de Obras Municipales (DOM). Actualmente la norma lo plantea como facultativo. Este cambio lo deja en obligatorio, eliminando la posibilidad de analizar las realidades locales y concretas.

Observación 3: Por último, en Renca ya existen constantes conflictos por vehículos que se estacionan en aceras, ciclovías y pistas sólo bus, al no existir espacio para el estacionamiento de vehículos en muchos sectores de la comuna. Con un modelo que perpetúa tener un número limitado de estacionamientos vehiculares, esta situación se verá empeorada, incrementando los vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones.

Riesgos:

Sobreextensión del criterio territorial, especialmente al considerar paraderos RED, lo que podría abarcar gran parte del territorio comunal sin discriminar condiciones reales de accesibilidad.

El criterio de considerar paraderos puede evidenciar y generar aún más inequidad en el acceso al transporte, al no diferenciar entre niveles de servicio (frecuencia, cobertura, conectividad, tamaño del bus).

Esta norma afecta a grupos con movilidad reducida o con responsabilidades de cuidado, quienes dependen en mayor medida del vehículo privado si las distancias o condiciones de acceso no son adecuadas.

Seguir perpetuando la concentración de vehículos mal estacionados en la vía pública ante la falta de estacionamientos en nuevas edificaciones.

Dificultad en la asignación de las unidades de estacionamiento entre las unidades habitacionales de la copropiedad. Requerimientos: Definir con precisión qué se entiende por “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor”, estableciendo criterios claros (por ejemplo, corredores de transporte público o jerarquías viales específicas). Eliminar paradas de transporte público como criterio que habilita una reducción de estacionamientos.

Mantener lo indicado por norma actual, considerar 300 m para viviendas y 600 m para equipamientos, sólo en relación a cercanía a metro y tren.

Asegurar coherencia con la Ley de Copropiedad Inmobiliaria, resguardando las atribuciones de la DOM en la evaluación de rebajas de estacionamientos.

76. 721_Javiera_Figueroa_.pdf

Observación 1: Art. 2.4.1 Esta norma asume una eficiencia de transporte público propia de la Región Metropolitana (eje Alameda-Providencia) que no existe en regiones. En comunas como las del interior de la Región de Valparaíso, la dependencia del vehículo privado es una necesidad forzada por frecuencias de bus deficientes. Reducir estacionamientos sin un sistema de transporte de alta capacidad (24/7) solo traslada el déficit al espacio público, saturando las calzadas con vehículos estacionados.

77. 722_Ana_Merino_.pdf

Observación 1: La modificación propuesta no puede aplicar en las actuales ciudades donde las condiciones no existen, tal vez es el caso para Santiago. De ser así, no se justifica modificar un Reglamento de alcance nacional sino diseñar el instrumento adecuado a la ciudad particularmente.

78. 728_Orlando_Rios_.pdf

Observación 1: La disminución de estacionamientos puede provocar conflictos en algunos casos, como en la vivienda social, que ya ha generado que en el BNUP, aparezcan más vehículos estacionados, generando impacto a la comunidades vecinas, como ejemplo, el caso de estación central, que por la falta de estacionamientos los propietarios de las viviendas sociales que estacionaban en la periferia, provocan congestión y molestias a la comunidad, se recomienda 1 estacionamiento por

depto. para este caso. Puesto que el porcentaje de vecinos que cuentan con un auto para uso en de trabajo en algún emprendimiento que es fundamental. De acuerdo a Búfer por la cantidad de estaciones de metro y paraderos en la comuna, se encuentra casi en un 100% afectada por esta norma.

Observación 2: Estos proyectos deben enfrentar vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 m de recorrido peatonal a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante.

Búfer de 600 m

Observación 3: Para Lo Prado se aprecia, que tanto las 9 estaciones de metro y casi los 182 paraderos en las vías estructurantes dentro de la zona de aplicación normativa, realizando el búfer de 600 m, cubre casi el 100% de la comuna, por lo que se cuadruplica la Densidad vigente establecida el 17.12.2026 cuando se publicó y entro en vigencia el plan regulador de Lo Prado, por lo que la comuna en su totalidad cumpliría con la aplicación normativa consultada, afectando seriamente, dejando obsoletos todos los estudios técnicos desarrollados y que justificaron la aprobación, por lo que se estima que se debería realizar, un nuevo estudio de todas las especialidades atingentes para salvaguardar el crecimiento armónico de nuestra comuna, por lo que se deberían solicitar nuevos recursos a la Seremi Minvu o Gobierno Regional.

79. [730_Constanza_Abusleme_.pdf]

Observación 1:

Incoherencia entre Superficie y Valor de Mercado: Resulta técnicamente impropio calificar de forma universal como "vivienda económica" a toda unidad que no supere los 90 m². En la realidad inmobiliaria de comunas como Peñalolén, existen unidades bajo esta superficie con valores de mercado superiores a las 7.300 UF, lo que las hace inaccesibles para el 90% de la población. Otorgar beneficios de densificación y rebaja de estándares (estacionamientos) a productos de alto valor comercial desvirtúa el objetivo social de la reforma y no garantiza una baja real en el precio de la vivienda para los sectores medios y vulnerables.

Observación 2:

Indeterminación Jurídica en Localización: La definición para optar al beneficio de coeficiente 1 por cercanía a "paraderos en ejes estructurantes" es ambigua y de difícil determinación técnica. En comunas como Peñalolén, dada la capilaridad de la red de transporte, esta norma podría interpretarse de forma extensiva a toda el área urbana y no solo a los corredores principales (como Grecia o Departamental), perdiendo el espíritu de incentivar solo zonas con alta accesibilidad efectiva y saturando sectores con baja conectividad real.

Observación 3:

Se sugiere no incorporar modificación que disminuye estacionamientos considerando la distancia de los paraderos de transporte público, tren, o similar.

La rebaja de estacionamientos basada en una distancia de 600m a paraderos resulta demasiado homogénea y centralista. No considera que en zonas periféricas la accesibilidad real es deficiente, lo que obligará a los residentes a mantener el uso del automóvil, trasladando la carga de estacionamiento a la vía pública y saturando las calles locales que no cuentan con la sección necesaria para absorber este impacto.

80. [736_Patricio_Sepulveda_.pdf]

Observación 1:

Eliminar la dotación mínima cerca del transporte no reduce el uso del auto; simplemente traslada el problema a las aceras y calzadas, colapsando la vialidad local.

81. [742_Macarena_Garrido_.pdf]

Observación 1:

Se solicita que el descuento de estacionamiento sea solo en relación a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar.

82. [743_Macarena_Montt_.pdf]

Observación 1:

Se valora la ampliación de las hipótesis de rebaja de estacionamientos en función de la cercanía a infraestructura de transporte público, por su impacto directo en la reducción de costos de construcción y en la viabilidad de proyectos. No obstante, la efectividad de las medidas propuestas de rebaja de estacionamientos se verá significativamente limitada en la práctica si no se revisan las exigencias contenidas en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria, que en ciertos casos establecen estándares mínimos obligatorios. En consecuencia, se sugiere evaluar, en forma complementaria a la presente modificación reglamentaria, la necesidad de adecuaciones legales que permitan materializar plenamente los objetivos perseguidos.

Observación 2:

Se sugiere precisar los criterios de aplicación de la incorporación que se realiza en estos artículos, en particular en lo relativo a la forma de acreditar la localización del proyecto y su cercanía a infraestructura de transporte público. En especial, se recomienda definir: (i) el método de medición de la distancia (recorrido peatonal efectivo); (ii) el punto de origen desde el cual se realiza dicha medición; (iii) los tipos de infraestructura que se considerarán válidos para estos efectos; y (iv) los antecedentes técnicos que deberán presentarse para acreditar el cumplimiento de la norma.

Lo anterior, con el objeto de evitar interpretaciones divergentes por parte de las Direcciones de Obras Municipales y asegurar la aplicación efectiva del beneficio.

83. [755_Mario_Olea_.pdf]

Observación 1:

Reducción de estacionamientos por cercanías a transporte público.

Si bien esta medida está en la línea de incentivar los modos sustentables de movilidad, carece de una evaluación de impacto vial diferenciada por tipo de proyecto y por la capacidad del entorno urbano para absorber la demanda de estacionamiento en la vía pública, saturando el espacio público que en muchos casos ya se encuentran sobreexigido.

La mayoría de los territorios urbanos a nivel nacional quedan inscritos en los 600 mts. a paraderos de transporte público, lo que no necesariamente implica que tengan buena cobertura ni que cuenten otros servicios básicos.

Por lo mismo, se debe hacer una distinción entre aquellas infraestructuras de transporte capaces de transportar una mayor cantidad de personas y que son de un carácter más definitivo como las estaciones de Metro o de tren, respecto de aquellas que tienen una menor capacidad como los paraderos de la red de transporte público, los cuales podrían variar su ubicación, así como sus recorridos, generando cambios no previsibles (o inciertos) para la forma urbana.

Observación 2:

De igual manera, es importante definir qué se entiende por “algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, ya que no hay claridad sobre la definición de eje estructurante y de sistema de transporte público mayor, para que esta disposición no quede a interpretación de las DOM.

En comunas que cuentan con una trama vial deficiente, o donde aún existen distancias y servicios que requieren del uso del automóvil, se tenderá a generar situaciones graves de saturación vehicular y seguridad vial. Los espacios públicos estarán invadidos por vehículos estacionados, lo cual obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, degradando la calidad de vida de los barrios.

84. 764_Camila_Merino_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1 La condicionante de la excepción debe estar vinculada a elementos fijos (infraestructura) que conforman la red de transporte público, como lo es el metro, el teleférico, categoría de la vía, etc.; y no variable como lo puede ser un paradero toda vez, que la posibilidad de cambio o supresión de éste genera una incerteza a la hora de la tramitación de un proyecto.

85. 768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Observación 1: 3. 2.4.1 Esta medida se considera correcta, aunque lo que se requiere es avanzar a una norma urbanística de estacionamientos máximos para las zonas bien conectadas, tanto a nivel intercomunal/metropolitano como comunal.

86. 783_Slaven_Razmilic_ADI_.pdf

Observación 1: - 5. Art 2.4.1. Dotación de estacionamientos

La propuesta de ampliar el radio en torno a los puntos de acceso a infraestructura de transporte público en que aplica la reducción de las exigencias de estacionamientos parece una medida especialmente pertinente. La medida apunta precisamente a desincentivar el uso del automóvil en las zonas en que el país más ha invertido en infraestructura de movilidad.

Las personas que eligen vivir en esas zonas bien conectadas en muchos casos prefieren no tener automóvil y se movilizan exclusivamente en transporte público, por lo que obligar a contar con un número mínimo de estacionamientos constituye, en muchos casos, un encarecimiento innecesario de la vivienda y una barrera a su acceso, para personas que ni siquiera utilizan dicho estacionamiento. Esto, adicionalmente a los beneficios de política pública de descongestionar la ciudad.

En razón de lo anterior, lo propuesto en la modificación podría incluso profundizarse en el sentido de que, en dichas zonas, los proyectos habitacionales no tengan una exigencia de dotación mínima de estacionamientos, como ocurre en muchas ciudades de países desarrollados que privilegian otros modos de transporte en zonas de alta conectividad.

En cuanto a los aspectos técnicos de la propuesta, se sugiere considerar extender la aplicación de la medida a infraestructuras proyectadas (definidas) o en ejecución y no solo las existentes. Lo anterior en razón de la importancia de conciliar la planificación urbana con la provisión de infraestructura.

87. 790_María_Díaz_.pdf

Observación 1: - 4.

2. 4.1.

La modificación propuesta al artículo 2.4.1 amplía significativamente los supuestos en los cuales es posible rebajar la dotación mínima de estacionamientos, incorporando como criterio la proximidad a paraderos de la red de transporte público emplazados en ejes estructurantes.

Al respecto, cabe señalar que la normativa vigente limita esta rebaja a proyectos ubicados en proximidad a estaciones de transporte de mayor capacidad, tales como tranvía o ferrocarril urbano o interurbano, reconociendo implícitamente que la reducción de estacionamientos debe estar asociada a la existencia de sistemas de transporte estructurados y de alta capacidad.

Asimismo, la norma vigente establece la posibilidad de que los Instrumentos de Planificación Territorial restrinjan o regulen la aplicación de esta rebaja, lo que constituye una herramienta fundamental para la gestión local del territorio.

La propuesta restringe en la práctica esta facultad, reduciendo la capacidad de los gobiernos locales para ajustar estas disposiciones a sus condiciones territoriales específicas, especialmente en lo relativo a la gestión del Bien Nacional de Uso Público (BNUP), cuya administración corresponde al municipio.

En este contexto, la ampliación de la rebaja de estacionamientos —sin la posibilidad de control por parte de los IPT— puede generar efectos adversos en comunas con alta dependencia del automóvil, trasladando la demanda hacia el espacio público y agravando problemáticas existentes de congestión, ocupación de veredas y deterioro del entorno urbano.

Adicionalmente, la extensión del beneficio a paraderos de transporte público no garantiza la existencia de un sistema de transporte estructurado ni niveles adecuados de servicio, particularmente en territorios donde el transporte depende de la iniciativa privada y carece de regulación efectiva.

Por otra parte, el concepto de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” carece de definición normativa en la OGUC, generando ambigüedad en su aplicación.

Finalmente, el radio de 600 metros respecto de paraderos abarca en muchos casos una proporción significativa del territorio urbano, lo que podría derivar en una aplicación generalizada de la rebaja de estacionamientos, desvirtuando su carácter excepcional.

88. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 1: - 4.

2.4.1

La reducción de estacionamientos en contextos donde existe dependencia del vehículo particular y limitaciones en la infraestructura vial y transporte público puede generar una mayor presión sobre el espacio público, afectando la operación del sistema vial, la seguridad y la calidad urbana de los entornos inmediatos.

89. 826_Ricardo_Avila_.pdf

Observación 1: - 5.

2.4.1

La rebaja de estacionamientos no se condice con la realidad de aumento del parque automotriz, llegando a acercarse a 1 vehículo cada 2 personas. Esa rebaja de estacionamientos redundará en atochamiento en espacios públicos, conflictos entre vecinos, irritabilidad y agresividad. Propongo eliminar esa modificación.

Observación 2: - 7.

2.6.5

Cierto que es necesario actualizar los medios de transporte a que se refiere el artículo 2.4.1. Hasta ahí, perfecto.

Luego, nuestras ciudades están sufriendo hacinamiento humano, congestión vehicular y sobrecarga de servicios, y deficiente acceso a áreas verdes, debido a la actual normativa, muy laxa hacia la densificación. El cambio propuesto, al aumentar el adicional al coeficiente de constructibilidad de 30 a 75 % respecto de lo establecido por el Plan Regulador respectivo, agravaría esta situación.

Propongo eliminar este último aspecto de la modificación.

90. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1: 7. Art. 2.4.1 (reducción de estacionamientos)

La reducción de estacionamientos en función de cercanía a transporte no siempre se condice con la realidad del sector, pudiendo aumentar la ocupación de calles y afectar su uso.

91. 874_Felipe_Carrasco_.pdf

Observación 1: Como residente de un barrio residencial, observo la ampliación de las hipótesis que permiten rebajar la dotación de estacionamientos exigida a los proyectos ubicados cerca de infraestructura de transporte público. Si bien en términos generales puede parecer una medida favorable a una ciudad más sustentable, su aplicación indiscriminada no considera la realidad concreta de muchos barrios consolidados, donde la reducción de estacionamientos privados termina trasladando la carga al espacio público y a las calles interiores. En sectores como Suárez Mujica, esta modificación podría agravar los problemas de estacionamiento, circulación y uso del espacio barrial, afectando directamente la vida cotidiana de quienes habitamos el sector. Se solicita que esta rebaja no opere de manera automática y uniforme, y que se excluya o limite su aplicación en barrios residenciales consolidados.

Observación 2: La propuesta aumenta constructibilidad y altura, facilita más viviendas por terreno, reduce exigencias de estacionamientos y disminuye el margen de acción de los planes reguladores comunales.

92. [875_Nicolas_Fuentes_.pdf]

Observación 1: Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio público. Esta medida debe ser facultativa para cada municipio según su realidad vial y no una norma general.

93. [883_Asociación_Geografías_Chile_.pdf]

Observación 1: La modificación al art. 2.4.1 de la OGUC amplía la posibilidad de rebajar hasta en un 50% la exigencia de estacionamientos en proyectos ubicados a distancias de hasta 600 m de infraestructura de transporte (metro, tren, tranvía, teleférico) e incluso paraderos de transporte público, eliminando además la facultad de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) para restringir esta rebaja.

Esto transforma una medida excepcional de integración al transporte público en un mecanismo generalizado, aplicable en amplias áreas urbanas, debilitando la autonomía normativa local.

En términos urbanos, la medida puede generar:

Disminución de estándares de habitabilidad, al reducir dotaciones sin asegurar mejoras en la oferta de transporte.

Externalidades en el espacio público, por presión de estacionamiento en áreas residenciales.

Desacople entre densificación y movilidad, al combinarse con aumentos de densidad sin soporte en infraestructura.

En consecuencia, se favorece la maximización de edificabilidad por sobre condiciones de movilidad y calidad de vida, trasladando la carga al espacio público y a los residentes.

Observación 2: La reducción de exigencias mínimas de estacionamientos (modificación art 2.4.1), sin una adecuada integración con sistemas de transporte público o estrategias de movilidad sostenible, puede generar externalidades negativas en el entorno inmediato, tales como mayor presión sobre el espacio público, ocupación de calles residenciales y aumento de la congestión local.

94. [896_Macarena_Energici_.pdf]

Observación 1: La actualización de criterios de rebaja de estacionamientos carece de parámetros objetivos y cuantificables, lo que genera discrecionalidad en su aplicación por parte de la DOM. Existe riesgo de externalización de impactos al espacio público (congestión, ocupación indebida) sin evaluación técnica previa ni coherencia con planificación de transporte.

Discrecionalidad en aplicación por DOM.

Externalización del problema al espacio público (congestión, ocupación indebida).

Falta de integración con planificación de transporte (SECTRA, EOD).

95. [919_Gonzalo_Gacitua_.pdf]

Observación 1: 4. 2.4.1 El actual inciso tercero ya establece la posibilidad de rebajar a la mitad la dotación de estacionamientos, por cercanía al transporte público. Sin embargo, establece la posibilidad que el IPT prohíba la aplicación de esa norma excepcional. El nuevo inciso tercero propuesto elimina esa posibilidad. ¿Significa lo anterior que aquellas normas de los IPT que actualmente prohíben la aplicación de esta excepción quedarían sin sustento en las normas de la OGUC y, por tanto, quedarían tácitamente derogadas? Concurdo en que esa debiera ser la conclusión, pero para evitar conflictos de interpretación jurídica, sería conveniente que eso se precisara (por ejemplo, en un artículo transitorio).

Por otra parte, cabe hacer presente que el actual inciso tercero del artículo 2.4.1 fue incorporado a la OGUC mediante el D.S. N° 25/2012, antes que se incluyera en la LGUC el artículo 28 quáter, sobre “Estándares urbanísticos mínimos para los instrumentos de planificación urbana comunal”, mediante la ley N° 21.078, de 2018. El tema no es menor, pues el 28 quáter establece lo siguiente, respecto de los estacionamientos:

__Los instrumentos de planificación urbana comunal deberán ajustarse, en su elaboración o modificación, a:

c) El mínimo de estacionamientos que estarán localizados en el interior del predio que determine la Ordenanza General, con las excepciones que esta misma establezca. __Para el caso de viviendas, será uno por cada dos unidades__, a menos que el propio instrumento contemple límites diferentes, sean inferiores o superiores, por razones de congestión o densidad, y sin perjuicio de respetar lo __

Observación 2: __dispuesto en el artículo 8 de la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria. Tratándose de usos distintos del habitacional, se estará a lo que determine la Ordenanza General en función del destino e intensidad de ocupación.

__Si bien se establece que el mínimo de estacionamientos será el que determine la OGUC y sus excepciones (como la rebaja que se propone en el inciso tercero del artículo 2.4.1), la norma legal agrega un parámetro base (que debiera respetar la OGUC, incluidas sus excepciones), correspondientes a un estacionamiento por cada dos viviendas. El actual inciso tercero del 2.4.1 no señala nada al respecto, pero en el momento que se decide modificar esa norma, Contraloría podría concluir que debiera resguardarse el cumplimiento del “estándar mínimo” fijado a nivel legal y requerir que se agregue algún límite a la aplicación de la excepción propuesta (en otras palabras, que la aplicación de la excepción no puede implicar una vulneración del estándar mínimo establecido por el artículo 28 quáter de la LGUC). Si lo que se quiere es modificar ese estándar mínimo, habría que hacerlo mediante una modificación legal.

En la misma línea, cabe señalar que la Nueva Ley de Copropiedad Inmobiliaria (ley N° 21.442, de 2022), dispone en su artículo 60 que __“los condominios de viviendas de interés público deberán contemplar, al menos, un estacionamiento para automóvil por cada unidad destinada a vivienda”__. Si bien el mismo artículo admite la posibilidad de rebajar esa exigencia en determinadas circunstancias, ello corresponde a una atribución que tienen las DOM, caso a caso, en función de supuestos establecidos en el reglamento de la Ley de Copropiedad. El legislador no contempló la posibilidad que fuera la OGUC la que estableciera una rebaja a esta dotación mínima de estacionamientos, por lo que Contraloría también podría requerir que se resguarde el cumplimiento de este estándar mínimo legal, en caso de aplicación de la excepción del inciso tercero del artículo 2.4.1 de la OGUC.

96. 928_Sebastian_Ahumada_.pdf

Observación 1: 5. Art. 2.4.1 Se observa la rebaja general de 50% de los estacionamientos mínimos dentro de 600 metros de estaciones de Metro, tren, teleférico o paraderos de buses en ejes estructurantes. La cercanía al transporte público no elimina por sí sola la demanda efectiva por estacionamiento residencial ni la presión sobre el espacio público. En comunas densificadas, la reducción de estacionamientos ha derivado en ocupación irregular de veredas, calzadas y ciclovías. Cualquier flexibilización en esta materia debiera ser gradual, fundada en capacidad efectiva del sistema de transporte y condicionada a planes locales de gestión de estacionamientos y espacio público.

97. 934_Juan_Ruiz_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1 Estacionamientos: reducción por cercanía a Transporte Modificación OGUC indica “reducción de hasta 50% para proyectos a 600 mts. peatonales, a estaciones de metro, tren, ..., o paradero de bus eje estructurante “ No queda claro que se define como “Eje Estructurante “por lo que de no definirse esta clasificación mejor, podría en esta Comuna interpretarse, que las escasas Vías Troncales existentes, proyectadas en 25 mts., pero actualmente de no más de 15 mts. de perfil, corresponden a Ejes Estructurantes, por lo que sería aplicable la rebaja en estacionamientos de hasta un 50%. La cantidad de estacionamientos proyectados en el actual PRC, sumaría un total de 8.668 (para 5.356 viv.) Con esta modificación, se exigirían los mismos 8.668 estacionamientos para un total de 10.717 viviendas. En caso de viviendas “económicas”, es decir de menos de 90 m2, para 21.433 unidades, que se podrían proyectar en la Zona Urbana, se exigirían sólo 5.348 Estacionamientos. Cabe destacar, que Pirque como Comuna Rural, no cuenta con Calles y/o Avenidas donde los vehículos pudieran estacionarse, por lo que esta propuesta se hace inviable. Debemos volver a destacar que las Vías Estructurales actuales sirven a la Comuna completa y se encuentran saturadas.

98. 939_Claudia_Maturana_.pdf

Observación 1: 3. 2.4.1 La rebaja de hasta un 50% en la exigencia de estacionamientos, asociada a cercanía a transporte público, no considera la calidad ni capacidad real del sistema de transporte existente en la comuna y más bien responde a modelos urbanos no aplicables a la realidad local. Se prevé un impacto negativo relacionado a déficit de estacionamientos., aumento de ocupación del espacio público y potencialmente conflictos en barrios consolidados.

99. 943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf

Observación 1: - 3. 2.4.1.

Modificar incorporando: La reducción de estacionamientos solo podrá aplicarse cuando exista infraestructura de movilidad integrada, incluyendo transporte público de alta frecuencia y redes continuas de movilidad activa (acera peatonal y ciclovía como mínimo). Todo proyecto habitacional deberá contemplar, al menos, un estacionamiento de bicicleta por vivienda.

100. 84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf

Observación 1: 4. 2.4.1 La propuesta en consulta propone modificar el artículo 2.4.1 de la OGUC para rebajar el estándar mínimo de estacionamientos respecto de cercanías de la infraestructura vial y de transportes, lo cual es positivo. No obstante, la minuta explicativa de la DDU sostiene que el estándar mínimo de estacionamientos lo fija el instrumento de planificación territorial, refiriéndose con esto tanto a los planes reguladores comunales como a los planes reguladores intercomunales, no obstante que, esa materia sólo le corresponde a los del nivel comunal, conforme se establece en el artículo 41 de la LGUC y artículo 2.1.10 bis de la OGUC. A pesar de lo declarado por la DDU, se propone alterar dichos estándares a través de la OGUC en determinadas circunstancias. El hecho de proponer este cambio de los estándares mínimos de estacionamientos en la OGUC, sin que medie una modificación de los instrumentos de planificación territorial, implica reconocer que la OGUC es el instrumento de planificación del nivel nacional de la planificación urbana, de conformidad a los establecido en el artículo 29 de la LGUC, y por tanto, sin necesidad de cambiar los planes reguladores, cambia el marco que los rige, y a través de este mecanismo, provoca una alteración de los instrumentos de menor jerarquía jurídica. El estándar mínimo que se propone, equivalente al 50% de lo que fije el plan regulador comunal, ya existe en la norma actual. Sólo se innova en las siguientes circunstancias de detalle: a) Incorporar más ejemplos específicos de infraestructura de transportes, como ser: teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor. b) Igualar el distanciamiento de 600 metros tanto para viviendas como para equipamientos de servicios. c) Abrir, por omisión, a todo tipo de equipamientos, y también a los demás destinos de la edificación, como lo serían, por ejemplo, almacenamiento, industrias. Se estima positiva esas innovaciones, puesto que se aprovechan de mejor forma las infraestructuras viales y de transportes.

Por desgracia, no se define lo que ha de entenderse por paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, lo que es fuente de incertidumbre jurídica, y nuevo foco de retrasos y discusiones en tramitación de permisos en las DOM. Se ahí que, se recomienda definir el sentido y alcance de esos vocablos.

Observación 2: 34. 2.4.1 Estacionamientos Artículo 2.4.1. Concepto y ámbito del estándar mínimo de Estacionamientos para vehículos. La regulación del estándar mínimo de estacionamiento tiene por finalidad la de asegurar que los usuarios de las edificaciones puedan contar adecuadamente con cantidad suficiente de ellos, acorde con las previsiones sobre el parque automotor, y, desde un punto de vista urbano, propender a que su ubicación se resuelva en el mismo predio que genera la obligación, o excepcionalmente en otros cercanos, o mediante el uso de estacionamientos públicos, o concesionados en el

subsuelo, liberando en lo posible el espacio público de superficie que entorpezca el uso eficiente de las calzadas. Todo destino de la edificación que se construya deberá proyectarse con al menos la cantidad de mínima estacionamientos que fije el Plan Regulador Comunal respectivo o el Plan Seccional que hagan las veces de tal, o en subsidio con el estándar mínimo que exige el artículo 2.4.3 de esta Ordenanza General, salvo los proyectos de viviendas sociales, que se rigen por la exigencia prevista en el artículo 60 de la Ley N° 21.442, sin perjuicio de las reglas que establece esta Ordenanza General. Los estacionamientos y los edificios de estacionamientos serán siempre admitidos en cualquier zona y se entenderán como un complemento de los respectivos usos de suelo. A falta de exigencia de estacionamientos en un Plan Regulador Comunal o en un Plan Seccional que hagan las veces de tal, se aplicará la cantidad mínima de unidades que determina el artículo 2.4.3 de esta Ordenanza General. Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales, en categoría de Monumento Histórico y Zonas Típicas, como también respecto de Inmuebles o Zonas de Conservación Histórica, o que se emplacen al costado de vías de más de 100 años de antigüedad o de paseos peatonales, no se aplicarán las exigencias de estacionamientos que fije el respectivo Plan Regulador Comunal o el Plan Seccional que hagan las veces de tal, ni el estándar mínimo que exige el artículo 2.4.3 de esta Ordenanza General. Los proyectos que se emplacen en la cercanía de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, o de estaciones de intercambio modal, a una distancia de menos de 400 cuando se trate de proyectos comprendidos en los usos de suelo residencial o menor de 1.000 metros cuando se trate de proyectos de equipamiento o de otras actividades económicas, la cantidad mínima estacionamientos se rebajarán a la mitad, con respecto a la cantidad que fije el Plan Regulador Comunal o el Plan Seccional que hagan las veces de tal. Con todo, los proyectos emplazados dentro de un radio crítico de 200 metros respecto de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, o de estaciones de intercambio modal, o frente a vías expresas o troncales, cualquiera sea el destino de la edificación, estarán eximidos de cumplir con exigencias de estacionamientos. Los proyectos de ampliación deberán cumplir exclusivamente con la dotación de estacionamientos mínima que corresponda a la superficie que se amplía. Los proyectos de cambio de destino solo deberán cumplir con una mayor dotación de estacionamientos que los existentes cuando dicho cambios de destino contemplen uno distinto que exija una cantidad mayor. En los casos de que un proyecto contemple demolición de superficies construidas, se disminuirá proporcionalmente, la cantidad exigida de estacionamientos. En proyectos mixtos, la exigencia de estacionamientos se aplicará por cada destino principal, sin considerar los recintos de actividades de uso alterno. La cantidad mínima de estacionamientos que fije el Plan Regulador Comunal o el Plan Seccional que hagan las veces de tal, o la que se determine con arreglo a este artículo, podrán rebajarse por el incremento de bicicletas por sobre el mínimo exigible, conforme a las reglas establecidas en el artículo 2.4.2 de esta Ordenanza General. Con todo, el Plan Regulador Comunal no podrá regular aspectos adicionales que la cantidad mínima de estacionamientos.

Observación 3: 38. 2.4.5 Ubicación de estacionamientos para vehículos y bicicletas

Artículo 2.4.5. Ubicación de estacionamientos para vehículos y bicicletas. Las exigencias de estacionamientos deberán cumplirse en el predio en que se emplaza el edificio que genera la obligación, o en otros predios, o edificaciones en el subsuelo del espacio público que consulten estacionamientos y que no hubieren sido destinados al cumplimiento de tales exigencias respecto de otro proyecto o edificio. En este último caso deberá cumplirse con las disposiciones señaladas en este artículo. También servirá para cumplir, total o parcialmente, con la dotación mínima de estacionamientos, las unidades de estacionamientos concesionados en el espacio público, en la medida que se cuente con un convenio municipal que lo autorice o un contrato de arrendamiento de largo plazo con el concesionario respectivo. Para los casos de estacionamientos ubicados en otros predios o edificaciones en el subsuelo del espacio público, la distancia entre el acceso de éstos y el acceso del edificio que genera la obligación, medida a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público, no podrá superar los 400 m tratándose de edificios de vivienda y 1.000 m en caso de otros destinos.

101. [949_Jeanette_Bruna_.pdf]

Observación 1: El texto propuesto presenta riesgos interpretativos que podrían desnaturalizar los Planes Reguladores Comunales vigentes y generar efectos contrarios al objetivo de integración social perseguido por la Ley N° 21.718 y Ley N° 21.450. Lo anterior, considerando especialmente los dictámenes de Contraloría General de la República sobre permisos mal otorgados en Estación Central, entre otros.

Básicamente los riesgos interpretativos detectados consisten en:

- 1) Incertidumbre en medición de distancia "600m": No se establece metodología ni órgano competente para certificar el recorrido peatonal por vías públicas. La falta de precisión ha generado permanentes problemas interpretativos que ha llevado a permisos DOM a CGR.
- 2) Riesgo de acumulación de beneficios: La norma no prohíbe expresamente sumar el incremento de 75% con otros aumentos de este capítulo, lo que permitiría exceder 100% la constructibilidad del PRC sin actualización de dicho instrumento.
- 3) Ausencia de cuota de integración: Sin exigencia de porcentaje mínimo de vivienda de interés público, el incentivo puede traducirse en concentración de micro-unidades sin mixtura social, contrario a los objetivos del art. 184 LGUC y por tanto dirigirse sólo a multifamily.

PROPUESTA DE TEXTO

Se solicita reemplazar el inciso tercero del artículo 2.6.5, el inciso segundo del artículo 2.6.6 y el inciso segundo del artículo 2.6.7, por el siguiente:

__ "Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior, y, además, consistan en proyectos de viviendas destinadas a beneficiarios de subsidios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo regulados en los D.S. N°49, D.S. N°1 o D.S. N°19, cuyo precio de venta no supere las 2.200 UF y cuya superficie útil por unidad no supere los 90 m², y que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales calificadas como tales en el instrumento de planificación intercomunal vigente, o que se encuentren en una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal medido por el eje de bienes nacionales de uso público, desde el acceso principal del predio a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún terminal o paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público, debidamente acreditado mediante certificado emitido por la Dirección de Tránsito Municipal respectiva, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo. __ Este incremento no será acumulable con otros aumentos de constructibilidad contemplados en este Capítulo. Además, al menos un 20% de las unidades que se acojan a este incremento deberán corresponder a viviendas de interés público según artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones." __

Observación 2: Los textos propuestos presentan deficiencias técnicas que permiten desnaturalizar los Planes Reguladores Comunes vigentes, sin establecer resguardos de integración social, mitigación vial ni certeza jurídica. Lo anterior replica los efectos detectados por Contraloría General de la República en dictámenes sobre permisos mal otorgados por aplicación extensiva de normas de excepción.

Problemas:

- 1. Rebaja de estacionamientos sin compensación modal: Reducir hasta 50% la dotación sin exigir infraestructura para ciclos ni aportes al espacio público, agrava el déficit de espacio público. SECTRA en 2024 ya señalaba que las comunas pericentrales ya presentan 1,3 autos estacionados en calle por cada vivienda sin estacionamiento.
- 2. Efecto acumulativo con art. 2.6.5: La aplicación simultánea del coef. 1 de densidad y del 75% de aumento de constructibilidad permitiría superar en 300% la carga proyectada por el PRC, sin exigir IMIV proporcional, según art. 171 y 172 LGUC.
- 3. Aumento de judicialización. La mayor parte de los reclamos judiciales en la actualidad se producen por la sobrecarga del sistema de alcantarillado, agua potable y colectores de aguas lluvia. Por tanto, todos los permisos que se otorguen en base a esta figura conllevarán alzas de procesos judiciales e implicarán paralizaciones de obras hasta no comprobar la capacidad. Además de arriesgar los certificados de dación de las sanitarias para las recepciones.
- 4. Inaplicabilidad de la rebaja de estacionamientos por vulnerar exigencia ley de copropiedad inmobiliaria que exige 1 a 1.

Caso Práctico si se aplicará la normativa propuesta en Sector Almendral, Valparaíso

El sector El Almendral, zona ZCH-1 del PRC de Valparaíso, ilustra el riesgo urbano de la norma propuesta

1. Condición normativa PRC: Altura 14m, densidad 600 hab/há, constructibilidad 2,4 y dotación 1 estacionamiento por vivienda.
2. Condición transporte: El 100% del polígono está a <600m de estaciones Puerto y Bellavista del Merval. Av. Pedro Montt y Av. Brasil son ejes estructurantes.

3. Que pasaría con el texto propuesto en predio tipo 1.500 m²:

PRC: 600 hab/há con coef. 2 = 90 deptos. 2,4 constructibilidad = 3.600 m². 90 estacionamientos.

Con Art. 2.1.22 propuesto: 600 hab/há con coef. 1 = 180 deptos.

Con Art. 2.4.1 propuesto: 180 deptos con 0,5 est/depto = 90 estacionamientos.

Si suma Art. 2.6.5 propuesto 75%: 3.600 x 1,75 = 6.300 m² = hasta 252 deptos de 25 m².

Resultado: Se pasa de 90 a 252 viviendas con la mitad de estacionamientos exigidos.

4. Déficit urbano existente: ESVAL informó factibilidad negativa por saturación de colectores en Av. Brasil para 3 proyectos en 2024. Está declarado zona de riesgo de inundación por tsunami en PRC.

5. Conclusión del ejemplo: La norma sin mitigaciones replica en zona bajo protección oficial y de riesgo lo ocurrido en Estación Central 2013-2019, pero sin exigir cuota de integración ni aportes viales proporcionales.

No es posible proponer texto mientras no se modifiquen cuerpos legales que hagan procedente la idea detrás del cambio.

102. [956_Nicolas_Vergara_.pdf]

Observación 1: 4. 2.4.1 - El criterio de inclusión de paraderos de la red de transporte público y de cercanía a estaciones de teleférico, así como la inclusión de la expresión "o similar" para que los proyectos residenciales puedan optar a una disminución del 50% del número de estacionamientos requeridos por IPT no se justifican desde un punto de vista de planificación urbana y de transporte. Lo anterior pues la existencia de un paradero de transporte público no es en modo alguno una garantía suficiente de lo que se entiende como buena accesibilidad, especialmente a nivel metropolitano, donde parte importante del espacio urbano

cumpliría dicha condición, por lo que en la práctica no sería lo suficientemente demandante, y generaría una disminución de la oferta de estacionamientos en áreas que no tienen las condiciones de accesibilidad para que habitantes o visitantes puedan prescindir del uso del automóvil. Lo mismo se aplica a las estaciones de teleférico y con mayor razón al vocablo "o similar". Asimismo, en ciudades densas como las chilenas, si se las pone en perspectiva internacional, el criterio de 600 metros para los proyectos de vivienda es demasiado laxo. Recomendaciones internacionales como las de ITDP (2026) hablan de 500 metros, pero ellas debieran sensibilizarse de acuerdo con un criterio de accesibilidad relativa dentro del espacio urbano, por lo que en el contexto de redes de transporte público comúnmente más densas que las de las ciudades estadounidenses, ello debiera tenerse en cuenta. Por lo anterior, se solicita la eliminación de la modificación.

103. [959_Paula_Leiva_.pdf]

Observación 1: 2. 2.4.1. Se permiten rebajas de estacionamientos sin asegurar que el transporte público soporte la demanda real. En la práctica genera que haya una utilización del espacio público para estacionamientos informales, conflictos en la comunidad y presión sobre barrios existentes. Para llevar a cabo este tipo de modificaciones, se deben resguardar las eventuales externalidades en el entorno urbano, por lo tanto debe ser complementado con normas o exigencias asociadas al sistema de transporte. En relación a la incorporación de "paradero de buses" debe ser definido, ya que no tienen definición en esta ordenanza, el término es genérico ya que puede abarcar zonas de parada que se conformen de refugios peatonales o simplemente un poste bandera análoga, donde los últimos son modificados constantemente. Y dentro de esto mismo, no es claro a que se refiere con "eje estructurante del sistema de transporte público mayor". Dentro de la normativa vigente ya se establece una clasificación de vías en el Artículo 2.3.2. de la OGUC (Expresas, Troncales, Colectoras, etc.). Introducir una denominación distinta genera una contradicción con los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), los cuales destinan y categorizan el espacio público basándose en la clasificación vial vigente y no en la operatividad del transporte público, que es de carácter dinámico. El concepto de "transporte público mayor" pertenece al ámbito regulatorio del Ministerio de Transportes y no de la normativa urbanística. Dado que los recorridos de transporte público pueden variar por decretos administrativos, la norma urbana no puede quedar supeditada a definiciones externas que no estén plasmadas de forma permanente en los planos de vialidad de los Planes Reguladores.

104. [381_Claudio_Orrego_GobernadorRM_.pdf]

Observación 1: • Estacionamientos a 600 m del Metro (Art. 2.4.1). Es la medida más intrínsecamente metropolitana del paquete y, por eso mismo, la que debió radicarse en el PRMS. La accesibilidad de Los Héroes o Tobalaba no es comparable con la de San José de la Estrella o Los Dominicos en hora punta, ni con la de paraderos periféricos. El PRMS sí puede distinguir; la OGUC, por naturaleza, no. •

105. [516_Simon_Salvachua_.pdf]

Observación 1: 4) Artículo 2.4.1. (Párrafo modificado) Los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.

—

(Nota: Se elimina la mención "o a un paradero de buses de la red de transporte público..." para evitar que la rebaja se convierta en una norma generalizada en toda la ciudad). _

106. [533_Miroslava_Petrova_.pdf]

Observación 1: 6. 5 Art.2.4.1. Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio público. Esta medida debe ser facultativa para cada municipio según su realidad vial y no una norma general.

107. 581_Catalina_de la Cerda_.pdf

Observación 1: Modificación artículo 2.4.1. OGUC. Respecto a la modificación que plantea que los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida, se propone no considerar a nivel de Ordenanza General, dejando dicha regulación en manos del instrumento de planificación territorial, a fin de que dichas excepciones respondan a la realidad local de cada comuna. Lo anterior atendido a que una modificación de este tipo en la Ordenanza General podría ser contraproducente, considerando que el uso del automóvil sigue siendo una realidad a nivel regional, especialmente para desplazamientos fuera del área urbana cotidiana, por lo que el estacionamiento continúa siendo una necesidad en la vivienda.

108. 606_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: Art.2.4.1. Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio público. Esta medida debe ser facultativa para cada municipio según su realidad vial y no una norma general.

109. [666_Jaime_Bellolio_Alcalde_Providencia_.pdf]

Observación 1: Providencia Vd Guera proyectos de viviendas en general, y de 4a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados a menos de 600 m de estaciones de metro, tren, teleférico, tranvía o paraderos del transporte público. En el caso de Providencia, la totalidad de la comuna cumpliría los requisitos para aplicar la reducción del coeficiente de 4 a 1, ya que cuenta con alta cobertura de transporte público -cuatro líneas de metro, once estaciones existentes, dos líneas de metro proyectadas, más de 57 recorridos y 284 paraderos del Transantiago y una estación de Teleférico proyectada-; lo que permitiría cuadruplicar la densidad de viviendas en todo el territorio comunal, con el consiguiente impacto de la infraestructura urbana, los servicios, capacidad sanitaria, de movilidad, de espacio público, demanda de equipamiento y la calidad de vida de nuestros habitantes.

Observación 2: II. — Sobre la rebaja de la dotación de estacionamientos Si bien esta medida se enmarca en la línea de incentivar modos de movilidad sustentables, coherente con las políticas que la comuna de Providencia ha impulsado en los últimos años y con la próxima Modificación N° al PRCP, se advierte como posible efecto el desplazamiento de la demanda de estacionamientos hacia el espacio público, lo que podría generar su saturación, especialmente en sectores que ya presentan altos niveles de ocupación. Se estima necesario definir con mayor precisión los criterios de proximidad al transporte público señalados en la propuesta de modificación, a fin de evitar interpretaciones dispares por parte de las Direcciones de Obras Municipales.

Observación 3: En el caso de Providencia por ejemplo, se propone analizar el aumento de la densidad de viviendas para facilitar la reconversión de edificios en ejes estructurantes, especialmente en edificios de oficinas que presenten niveles de vacancia tras la pandemia. A su vez, se propone evaluar mecanismos de incentivos para el aumento de la densidad, por ejemplo, que promuevan la generación de viviendas de interés público o la implementación de medidas para mejorar la sustentabilidad urbana. Para fogorar lo anterior, se propone avanzar hacia procedimientos simplificados de planificación para permitir agilizar los ajustes necesarios en los IPT. Finalmente, la próxima Modificación N°9 del PRCP se encontraría en desarrollo de manera paralela a la presente modificación de la OGUC, la cual introduce cambios sustantivos en materias como el cálculo de densidad, constructibilidad, dotación de estacionamientos y normas de excepción (fusión predial y conjunto armónico).

110. [667_Gloria_Zomosa_Alcalde_Buin_.pdf]

Observación 1: Artículo 2.4.1. Reducción de estacionamientos por cercanía a transporte

Se considera necesario evaluar los efectos indirectos de la reducción de estacionamientos, y cómo esto puede afectar a la planificación actual, relativo a la dotación mínima de ciclistas o la cantidad de estacionamientos para personas con Discapacidad, entre otros, los cuales están proyectados en función de las exigencias de estacionamientos. El cambio introduce un criterio homogéneo a nivel nacional, sin considerar la heterogeneidad territorial en accesibilidad al transporte público, lo que genera inequidad normativa. En este sentido, no resulta una medida adecuada para comunas de carácter periurbano o rural como Buin, donde el sistema de transporte público es limitado y no presenta una cobertura ni frecuencia suficiente para sustituir el uso del vehículo particular. Si bien la comuna cuenta con servicio de metrotren, este presenta frecuencias que no permiten absorber de manera eficiente la demanda de movilidad, lo que genera que una parte importante de la población utilice el auto como medio de acceso a las estaciones de metro tren, empleando los entornos de estas como áreas de estacionamiento informal o de apoyo. Por otro lado, la reducción de estacionamientos en proyectos habitacionales o de equipamiento podría agravar esta situación, aumentando la presión sobre el espacio público, generando externalidades negativas en barrios residenciales cercanos y deteriorando las condiciones de movilidad local. Por lo tanto, la medida no se considera adecuada para territorios con baja cobertura de transporte público estructurante, ya que no reconoce las dinámicas reales de desplazamiento de la población ni la dependencia existente del vehículo particular.

111. [673_Felipe_Muñoz_Alcalde_ECentral_.pdf]

Observación 1: Según esto, un proyecto que desarrolla viviendas económicas de menos de 90 m², que enfrenta una vía local que forma parte de la vialidad estructurante de la comuna, y que está a menos de 600 metros de recorrido peatonal de un paradero de RED BUS, podría cuadruplicar la cantidad de unidades de vivienda del proyecto, aun cumpliendo (de forma encubierta) con la densidad bruta planteada por el PRC.

No queda clara la frase: “o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Si esto significa que cualquier paradero de RED BUS a menos de 600 metros de recorrido peatonal, permitirá a un proyecto el aumento de densidad (x4), reducción de estacionamientos, y aplicación de la nueva norma de conjunto armónico con aumento de altura y constructibilidad, la aplicación de esta modificación a la OGUC puede traer efectos nocivos en el espacio público cercano, y obligar al municipio a resolver conflictos para los que la ciudad no está preparada (déficit de capacidad vial, sanitaria, equipamientos, áreas verdes, etc.).

Observación 2: Rechaza categóricamente las modificaciones propuestas a la OGUC que incentivan la hiper densificación y la desregulación, especialmente aquellas relativas al Coefficiente de Densidad (Art. 2.1.22.), la reducción de Estacionamientos (Art. 2.4.1.) y la Opcionalidad Normativa (Art. 5.1.18.).

Observación 3: Para esta propuesta de modificación se plantea lo mismo que se planteó en la “OBSERVACIÓN a la modificación propuesta del artículo 2.1.22.”.

La posición Municipal es de rechazo categórico a la modificación propuesta al artículo 2.4.1. de la OGUC. El argumento central es que esta modificación se basa en un análisis sesgado (solo enfocado en transporte y valor del suelo) y, específicamente para Estación Central, agravará la crisis vial y de congestión existente. Se vincula directamente con la crítica a la modificación del Artículo 2.1.22. (densidad), señalando que la reducción de estacionamientos, sumada al potencial aumento de densidad habitacional, intensificará la saturación de infraestructura, equipamiento y espacio público, para lo cual la comuna no está preparada.

Conclusión

Como Institución concluimos que la modificación del Artículo 2.4.1. es contraproducente y peligrosa. Al incentivar la reducción de estacionamientos en zonas que, paralelamente, recibirán incentivos para una hiperdensificación (Art. 2.1.22.), la norma solo conseguirá exacerbar la crisis vial y de congestión que ya afecta a la comuna. La posición es de rechazo total, dado que la medida ignora la realidad local de infraestructura y servicios colapsados, promoviendo un desarrollo inmobiliario insostenible que deteriorará la calidad de vida de los vecinos y ejercerá una presión inaceptable sobre la capacidad de la ciudad para proveer servicios básicos.

112. [676_Victor_Zuleta_.pdf]

Observación 1: El legislador mediante la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidad le entrego facultades privativas a las Municipalidad. Párrafo 2° Funciones y Atribuciones establece en su artículo 3°: "Corresponderán a las municipalidades las siguientes funciones privativas:" y en específico materia de presenta observación, en su letra c) del artículo señalado, define: "La planificación y regulación urbana de la comuna y la confección del plan regulador, de acuerdo con las normas legales".

Observación 2: Por tanto y conforme a la legislación vigente, una modificación a un Decreto Supremo DS N° 47 (OGUC), norma de inferior jerarquía que la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidad, no puede modificar la "planificación urbana de la comuna", que corresponde a una función privativa de las municipalidades.

Observación 3: Por lo que la presente propuesta de modificación de la OGUC, artículo 2.1.22. no puede rebajar a la mitad la dotación de estacionamientos establecido por la Planificación Urbana desde la “Facultad Privativa” de las Municipalidades que las definió en sus Planes Reguladores.

113. [714_Rene_de la Vega_.pdf]

Observación 1: * Seguridad, Movilidad y Vialidad: La rebaja de hasta la mitad en la dotación de estacionamientos agrava el uso de la vía pública como estacionamiento permanente, dificulta el desplazamiento de vehículos de emergencia y fomenta conflictos vecinales que facilitan la formación de territorios vulnerables al crimen organizado.

114. 715_María_Lobos_.pdf

Observación 1: Los cambios a las normas propuestas, generados a nivel de ordenanza general, afectan la autonomía de los municipios en la planificación territorial de sus comunas. En particular, las modificaciones correspondientes a aumentar la densidad poblacional en coeficientes de 2 o 4, reducción de estacionamientos y posibilidad de aumentar hasta el 25% de superficie a un proyecto con permiso aprobado, invalidan los procesos de planificación urbana que los municipios hemos desarrollado con ahínco, siguiendo las normativas vigentes y acompañados de una validación comunitaria del proceso necesaria para efectuar cambios de este tenor.

Observación 2: En 2022, luego de cuatro años de estudio y participación comunitaria, Renca aprobó su Plan Regulador Comunal vigente, el cuál vino a reemplazar a una versión obsoleta de 1984. En dicho proceso tuvimos arduas discusiones respecto a la norma permitida, no sólo referente a los usos de suelo, sino también a las alturas, coeficientes de ocupación de suelo, coeficientes de constructibilidad, densidades, estacionamientos, antejardines y otras normas urbanísticas relevantes. Hoy, vemos vulnerada esa decisión cuando, a un mes de la nueva administración, se propone duplicar (y cuadruplicar) todas las densidades habitacionales mientras se disminuye a la mitad los requisitos de estacionamientos, ambas normas definidas de manera técnica junto a nuestras comunidades entre 2018 y 2022.

Observación 3: Una ciudad sin automóviles, sostenida por una red de transporte público confiable y segura, es meta de muchos. Sin embargo, Renca está lejos de esa realidad. En ese contexto, observamos con recelo la facilidad con la que se plantea cuadruplicar la densidad habitacional (para viviendas económicas de hasta 90m²) y reducir a la mitad los requerimientos de estacionamientos en proyectos “que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un

paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” (art.2.1.22. y 2.4.1. de la propuesta de modificación).

Observación 4: La propuesta normativa no determina en qué consiste un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. ¿Son aquellas vías que cuentan con pista sólo bus? ¿corresponden a la vialidad estructurante que alberga algún servicio de transporte público? Ante la falta de definición, se subentiende que la medida aplicaría a cualquier parada de bus del Directorio de Transporte Público Metropolitano. Al medir un área de servicio de 600m respecto de las paradas de transporte público en Renca, casi la totalidad de la superficie edificable de la comuna entra dentro del ámbito de acción de una normativa supuestamente excepcional.

Observación 5: Hace sentido pensar que las zonas cercanas a estaciones de Metro y Tren tengan una mayor intensidad de uso y contar con una reducción de estacionamientos, pero la forma en que hoy está escrita la propuesta implica que todo el territorio comunal se vea afecto a un aumento indiscriminado de su densidad y una reducción de espacio para vehículos particulares. Es imperante repensar la propuesta para que sólo sea aplicable en lugares que realmente cuentan con una ventaja comparativa en términos de alternativas de movilidad y que no sea susceptible a cambios en el corto o mediano plazo:

Observación 6: - a) Las paradas de buses Red se constituyen con al menos dos operaciones en el espacio público: materialización de andén e instalación de paleta. En múltiples casos se incorpora refugio, asiento, basurero, entre otros. Todo lo anterior corresponde a una intervención urbana de menor escala, es mobiliario urbano: sus tiempos de ejecución son mínimos y, así como se instalan, pueden ser removidos. En ese contexto, considerar la existencia de una parada de transporte público tipo bus como un elemento estructural de transporte es iluso.

Observación 7: - b) En complemento a lo anterior, es fundamental que la norma explicita qué se entenderá por eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Para un renquino o renquina, no es lo mismo residir en el entorno de la plaza mayor de Renca –donde se ubica el paradero más importante de la comuna y se detienen 12 servicios de bus– a vivir en Camino Lo Boza – donde sólo desde 2023 comenzó a circular un único servicio de Red con frecuencia de entre 15 a 30 minutos–.

Observación 8: - c) Si bien parece autoexplicativo, será relevante que la norma defina qué constituye una vía de tránsito público. Con la puesta en marcha de la ley de cierre de pasajes, una gran cantidad de vías en Renca han cerrado sus accesos (cuenten o no con las condiciones y permisos necesarios). Lo anterior, ha hecho que la red de circulación peatonal se vea disminuida considerablemente. Debido a las cuotas municipales de fiscalizadores, asegurarse de que los pasajes respeten los horarios de circulación y permitan el acceso a peatones es impracticable. Todo lo anterior, pone en crisis la aplicabilidad del parámetro de área de servicio de 600m.

Observación 9: En lo referente a la reducción de estacionamientos, es fundamental mantener el carácter facultativo para reducir los requisitos de estacionamientos de proyectos que lo justifiquen. Esta propuesta plantea un carácter imperativo, quitando cualquier espacio de análisis respecto del impacto localizado de una disminución del 50% de estacionamientos de un proyecto.

Observación 10: Complementariamente, es importante considerar la experiencia de las realidades locales antes de tomar estas decisiones estructurales. En el caso de Renca, ya es una lucha constante mantener a los vehículos fuera de nuestras aceras, ciclovías y pistas sólo bus. Si perpetuamos un modelo donde los nuevos desarrollos traen un número limitado de estacionamientos vehiculares, seguiremos experimentando el impacto de vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones.

115. 725_Almendra_Aguilera_.pdf

Observación 1: • Al artículo 2.4.1.: Impacto Vial Local: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio público. Esta medida debe ser facultativa para cada municipio según su realidad vial y no una norma general.

116. 734_Patricio_Sepulveda_.pdf

Observación 1: Eliminación de Estacionamientos (Art. 2.4.1): Eliminar la dotación mínima cerca del transporte no reduce el uso del auto; simplemente traslada el problema a las aceras y calzadas, colapsando la vialidad local.

117. 813_Paz_Undurraga_.pdf

Observación 1: - - Art 2.6.7

(beneficio coeficiente de constructibilidad para proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, que cumplan con condición de localización y ampliación) ![][image_WIhDGUBOeR7/9wl+pJ2pBA==]

Observación 2: - - Art 2.6.9

(beneficio de aumento de la altura máxima para proyectos de viviendas económicas, cuyas unidades no superen los 90 m² de superficie y que se emplacen en predios que enfrente vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a algún paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, que cumplan con la condición de dimensión y/o uso)

Observación 3: “El incremento de altura señalado en el artículo 2.6.9. de esta Ordenanza para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrá ser disminuido en un 50% por los planes reguladores comunales, de acuerdo a las características de las zonas o subzonas de la comuna.

Asimismo, el plan regulador comunal podrá determinar zonas o subzonas en las que se rebajen hasta en un 50% los porcentajes de mayor constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.6. y 2.6.7.”

118. 922_Mario_Torres_.pdf

Observación 1: Entre otros, el decreto propone reducir el coeficiente de habitantes por vivienda de 4 a 2 para proyectos de viviendas en general, y de 4 a 1 para viviendas económicas con unidades menores a 90 m² y ubicados cerca de vías expresas o transporte público; rebajar hasta la mitad en la dotación de estacionamientos para proyectos próximos a estaciones o paraderos de transporte público; sobre las normas de conjuntos armónicos

119. 940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf

Observación 1: El presente análisis aborda las modificaciones propuestas a los siguientes artículos de la OGUC: - • Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada) - • Art. 5.1.18 (modificación de proyectos) - • Art. 2.4.1 (estacionamientos) - • Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos) - • Art. 2.1.17 (evaluación de riesgos) - • Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos en zona de catástrofe)

Observación 2: 3.2. ESTACIONAMIENTOS (Modificación del Art. 2.4.1. OGUC) Observación técnica La reducción de estacionamientos no se vincula obligatoriamente a:

Observación 3: - • Calidad real del transporte público - • Infraestructura de movilidad activa Impacto Urbano - • Traslado del déficit al espacio público - • Saturación vial - • Conflictos urbanos Propuesta Royal Fortress “La reducción de estacionamientos (Art. 2.4.1) deberá condicionarse a la existencia de sistemas de movilidad integrados, incluyendo infraestructura de movilidad activa continua y provisión de estacionamientos para bicicletas”

120. [944_Ana_Vergara_FundadoraCARquitectos_.pdf]

Observación 1: 3.2. Reducción de exigencias de estacionamientos – Art. 2.4.1

La propuesta establece la posibilidad de reducir exigencias de estacionamientos en función de la cercanía a sistemas de transporte.

Se observa lo siguiente:

- a) Falta de correlato con infraestructura real

La reducción de estacionamientos no se vincula obligatoriamente a:

- calidad de transporte público
- frecuencia real
- cobertura efectiva
- b) Externalización del problema

La disminución de estacionamientos puede trasladar la presión al espacio público, generando:

- congestión
- ocupación indebida de vías
- conflictos urbanos

Observación 2: - c) Ausencia de movilidad alternativa estructurada

No se establece como condición la existencia de redes de movilidad activa (ciclovías) continuas y seguras.

PROPUESTA TÉCNICA

Se plantea que:

“La reducción de estacionamientos deberá condicionarse a la existencia efectiva de un sistema de movilidad integrado, que incluya transporte público de calidad y redes continuas de movilidad activa”

Además:

“Todo proyecto habitacional deberá contemplar, al menos, un estacionamiento de bicicleta por vivienda.”

121. [946_Horacio_Buldrini_.pdf]

Observación 1: 10) En la medida que el país progresa económicamente, la dotación de autos por habitantes aumenta fuertemente. Sin embargo, este proyecto permitirá disminuir a la mitad los estacionamientos. ¿será que en el trasfondo de este proyecto se esté considerando que el país no progrese, sino que retroceda en la cantidad de autos?

122. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1

“Los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.” _

“Salvo que el respectivo instrumento de planificación territorial lo prohíba, los proyectos que se emplacen cerca de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, a una distancia de menos de 300 o 600 metros, según se trate de proyectos de vivienda o de equipamiento de servicios, respectivamente, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida. Dicha distancia se medirá a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público.”

La rebaja queda formulada con una distancia única de 600 metros de recorrido peatonal y con referencia a metro, tren, teleférico, tranvía o similar, además de paraderos de buses de la red estructurante. Se elimina la distinción previa entre vivienda y equipamiento de servicios.

SIN OBSERVACIONES

123. 205_Vanesa_Hermosilla_.pdf

Observación 1: 2. 2.4.1. (Dotación de Estacionamientos) Debilitamiento de la Resiliencia Urbana: Si bien se busca incentivar el transporte público, la rebaja del 50% de estacionamientos sin una garantía vinculante de inversión previa en infraestructura de transporte de alta capacidad vulnera el derecho a la ciudad. Esta medida traspasa el costo de la internalización vehicular al espacio público colindante, saturando barrios residenciales y afectando la movilidad de grupos vulnerables (infancia y personas con discapacidad).

124. 220_Agustin_Perez_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1. Todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo. Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales, zonas picas, inmuebles o zonas de conservación histórica, o que se emplacen al costado de vías de más de 100 años de antigüedad o de paseos peatonales, el Director de Obras Municipales deberá autorizar excepciones a las disposiciones de este Capítulo, siempre que el interesado acompañe una solicitud fundada. Salvo que el respectivo instrumento de planificación territorial lo prohíba, los proyectos que se emplacen cerca de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, a una distancia de menos de 300 o 600 metros, según se trate de proyectos de vivienda o de equipamiento de servicios, respectivamente, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida. Dicha distancia se medirá a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público.

Observación 2: Los proyectos de ampliación deberán cumplir con la dotación de estacionamientos que corresponda a la superficie que se amplía. Los proyectos de alteración o de reconstrucción sólo deberán cumplir cuota de estacionamientos cuando contemplen un desno disnto. Tratándose de instalaciones para la recepción y almacenamiento de residuos de productos prioritarios, sujetos a la ley N° 20.920, que contemplen edificaciones, aquellas que reciban residuos de productos prioritarios directamente de la población, deberán contar, como mínimo, con un estacionamiento ubicado en un radio no superior a 25 metros, medido desde la boca o tapa del contenedor de recepción más cercano. En caso de dotar a las instalaciones con más de un estacionamiento, éstos se colocarán congruos al estacionamiento obligatorio.

Respecto de las instalaciones de recepción y almacenamiento ubicadas en un predio que ya disponga de dotación de estacionamientos, no se requerirá de estacionamientos adicionales, siempre que cumplan la distancia antes señalada y no sean utilizados para estos finés los estacionamientos para personas con discapacidad. Estarán exentas de contar con estacionamientos las instalaciones cuya superficie edificada sea inferior a 50 m², que se emplacen en zonas que admitan el uso de suelo residencial y la superficie total del predio en que se emplaza esa instalación sea inferior a 100 m².

125. [290_Rodolfo_Jimenez_.pdf]

Observación 1: 4. Artículo 2.4.1: rebaja de estacionamientos por cercanía a metro, tren, teleférico, tranvía o paraderos en ejes estructurantes La reducción de exigencia de estacionamientos puede ser correcta en una política de Desarrollo Orientado al Transporte bien diseñada, pero esta redacción la aplica con un criterio amplio, sin amarre suficiente a calidad, capacidad y frecuencia real del sistema.

RIESGOS • Traslado de la demanda de estacionamiento al espacio público barrial. • Saturación en calles locales. • Aplicación homogénea donde la accesibilidad efectiva no es equivalente. • Aprovechamiento inmobiliario del beneficio sin contrapartidas robustas de movilidad o espacio público. **JUICIO TÉCNICO** La idea puede ser válida, pero el problema es que aquí funciona como bono regulatorio sin calibración territorial fina. En comunas con infraestructura débil o con ejes saturados, puede empeorar conflictos locales.

126. [326_Ximena_Borquez_.pdf]

Observación 1: 4. Uno de los temas que se menciona habitualmente en las comunas, como problema generalizado, es la obstrucción de las vías por el estacionamiento en la calle, debido a que los proyectos no contienen los suficientes estacionamientos, limitándose la capacidad vial esperada, provocándose grados importantes de saturación vial en las calles.

Observación 2: Eliminar la potestad del municipio, mediante su PRC, para prohibir esta disminución a la mitad de la exigencia, y además, extenderla de 300 a 600 metros, pone de manifiesto la falta de conocimiento de esta realidad.

Observación 3: Por supuesto, esta imposición es relevante en las comunas con menos recursos, porque en las que contienen a la población de mayor nivel socioeconómico el disponer de suficientes estacionamientos es un atractivo para la venta, asociado a una mejor calidad del espacio público.

127. [490_Paulina_Valdivia_.pdf]

Observación 1: =. Estacionamientos: Se propone adecuar el artículo 241 para incorporar el criterio de cercanía a estaciones de Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes, recogiendo la realidad actual de desarrollo urbano. La posibilidad de reducir exigencias de estacionamientos en función de la cercanía a transporte público genera impactos en la ocupación del espacio público, especialmente en zonas residenciales, artículo -. Tado edificio que 1e conptrya deberd peeyectaros cos una detación alales de estacionósionto: de acuards a lo que flje el lestrescnto de PlaniFilcarlón Tireirlaral reipeitlvo. Testdedosa de eropaztol pilaciónados ¿on Mónuseantos Hárlomales, Tosad Tiplcas, inscibles 0 roñas de conervación hittórizo, r e ss explicarn al cortado de vías de más de 108 aros de antigüedad d de persos perronalos, el Disactor de Obras Funicipales Seberd ertorizar excepciones a las diiposiciósos de ritTe Capítulo, siempre que el intéerehado acompaña ea solicitud fundada, Salvo qué é respectivo Lntrumento de planificación rerriterlal lo profibá, lor proyectos que de emplecen ¿erca de una estación de tranvz - de ferrocarril erbíeo o interurbano; S a distancia de mercr de 389 0 600Ó metros, tepín ¿s trate de preyectos de vivbeeda 6 de eduipaslente de serviéios, respectivassante, podrás retajar hasta la mited la ditetid= de eitácioraesientes Pequesida, Dichá diitancia de medirá 4 Efavés de un recorrido pestonal por vías de Eránsito público.

Observación 2: A lo anterior se suma la disposición del artículo 2.1.4., que permite reducir hasta en un 50% las exiguas de estacionamientos para proyectos ubicados a una distancia no superior a 600 metros —medidos por recomida pestonal— de estaciones ferroviarias o paraderos de transporte público. Esta reducción no solo facilita la materialización de proyectos de mayor densidad, sino que también incentiva tipologías edificatorias más compactas y una ocupación más intensiva del suelo.

Observación 3: En la comuna de Paine, donde la propuesta ya permite duplicar o incluso cuadruplicar la cantidad de viviendas por hectáreas (especialmente en viviendas menores a 90 m²), este cambio actúa como un incentivo adicional para maximizar los proyectos; así, en zonas cercanas a paraderos o a la Estación de tren, donde además se reducen los estacionamientos, los desarrolladores tienen más herramientas para aumentar la cantidad de unidades en un mismo predio; en áreas consolidadas, esto puede traducirse en proyectos más compactos y con mayor carga sobre infraestructura existente, mientras que en áreas no consolidadas, refuerza la viabilidad económica de desarrollos más intensivos, acelerando la urbanización.

128. [499_Juan_Hernandez_.pdf]

Observación 1: - “Hipótesis de disminución de requerimiento de estacionamientos. -

- - La OGUC establece que todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo (artículo 2.4.1). -

Observación 2: - La OGUC también establece que se puede rebajar la dotación de estacionamientos requerida bajo ciertas hipótesis, en particular, cercanía a infraestructura de la red de transporte. -

Observación 3: - Sin embargo, el articulado vigente se refiere a estaciones de tranvía y ferrocarriles urbanos e interurbanos, lo que no refleja la infraestructura de movilidad actual. -

Observación 4: - Se propone adecuar el artículo 2.4.1 para incorporar el criterio de cercanía a estaciones de Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes, recogiendo la realidad actual de desarrollo urbano.” -

Observación 5: OBSERVACIÓN AU-EC:

Se mantiene la observación de que el presente documento ofrece un análisis de la planificación urbana excesivamente concentrado en el transporte y el valor del suelo, resultando en una perspectiva sesgada. Esta concentración en la cercanía a la red de transporte (Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes) para justificar la disminución de estacionamientos, tal como se propone modificar el artículo 2.4.1 de la OGUC, agrava la crisis vial ya existente en la comuna.

Observación 6: Particularmente en Estación Central, la falta de una dotación adecuada de estacionamientos en los desarrollos inmobiliarios construidos durante los últimos 15 años ha generado una grave crisis vial. Este déficit ha provocado el masivo estacionamiento de vehículos en aceras y calzadas, deteriorando el espacio público, recrudeciendo la congestión y aumentando la presión sobre la intensidad de áreas verdes y la carga de ocupación sobre aceras.

Observación 7: La propuesta de rebaja de estacionamientos, al estar en línea con un enfoque de planificación centrado únicamente en el transporte y el valor del suelo, ignora las consecuencias negativas que la hiper densificación sin la infraestructura adecuada ya ha generado en la comuna. Esto incluye el aumento de la circulación y el estacionamiento irregular, lo que demuestra que la sola cercanía al transporte público no ha sido suficiente para evitar la necesidad de vehículos privados ni para mitigar la saturación vial en el entorno.

Observación 8: Por lo tanto, la modificación propuesta agravará aún más esta crisis vial al incentivar desarrollos con una baja o nula dotación de estacionamientos en un contexto donde el parque automotor de los nuevos habitantes sigue existiendo y presionando el espacio público.

Observación 9: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC. Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m²) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 10: “Eje estructurante del sistema de transporte público mayor”: ¿Corredores de RED BUS? Ley 20378 - CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS Artículo 2º (...) “Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y como transporte público menor a los taxis colectivos y ciclos. Lo anterior, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y/o contractual para su debida autorización y fiscalización.”

Observación 11: Según esto, un proyecto que desarrolla viviendas económicas de menos de 90 m², que enfrenta una vía local que forma parte de la vialidad estructurante de la comuna, y que está a menos de 600 metros de recorrido peatonal de un paradero de RED BUS, podría cuadruplicar la cantidad de unidades de vivienda del proyecto, aun cumpliendo (de forma encubierta) con la densidad bruta planteada por el PRC.

Observación 12: No queda clara la frase: “o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Si esto significa que cualquier paradero de RED BUS a menos de 600 metros de recorrido peatonal, permitirá a un proyecto el aumento de densidad (x4), reducción de estacionamientos, y aplicación de la nueva norma de conjunto armónico con aumento de altura y constructibilidad, la aplicación de esta modificación a la OGUC puede traer efectos nocivos en el espacio público cercano, y obligar al municipio a resolver conflictos para los que la ciudad no está preparada (déficit de capacidad vial, sanitaria, equipamientos, áreas verdes, etc.).

Observación 13: OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.4.1.:

La propuesta de modificación a la OGUC realiza un análisis sesgado de la planificación urbana centrado solamente en aspectos de transporte y valor del suelo.

Observación 14: En el caso de Estación Central, durante 15 años se han realizado desarrollos inmobiliarios con una dotación deficiente de estacionamientos al interior del proyecto, lo que ha resultado en una crisis vial que se verá agravada con la modificación propuesta.

Observación 15: Para esta propuesta de modificación se plantea lo mismo que se planteó en la “OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.1.22.”.

Observación 16: La posición municipal es de rechazo categórico a la modificación propuesta al artículo 2.4.1. de la OGUC. El argumento central es que esta modificación se basa en un análisis sesgado (solo enfocado en transporte y valor del suelo) y, específicamente para Estación Central, agravará la crisis vial y de congestión existente. Se vincula directamente con la crítica a la modificación del Artículo 2.1.22. (densidad), señalando que la reducción de estacionamientos, sumada al potencial aumento de densidad habitacional, intensificará la saturación de infraestructura, equipamiento y espacio público, para lo cual la comuna no está preparada.

Observación 17: Conclusión

La Municipalidad de Estación Central concluye que la modificación del Artículo 2.4.1. es contraproducente y peligrosa. El incentivo a la reducción de estacionamientos, sumado al potencial aumento de densidad habitacional (Art. 2.1.22.), intensificará la crisis vial y de congestión ya existente, llevando a la saturación del espacio público por estacionamiento irregular. La posición es de rechazo total, dado que la medida ignora la realidad local de infraestructura colapsada.

129. [502_Rodrigo_Martinez_.pdf]

Observación 1: “Hipótesis de disminución de requerimiento de estacionamientos. _

- _ La OGUC establece que todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo (artículo 2.4.1). _

Observación 2: - _ La OGUC también establece que se puede rebajar la dotación de estacionamientos requerida bajo ciertas hipótesis, en particular, cercanía a infraestructura de la red de transporte. _

Observación 3: - _ Sin embargo, el articulado vigente se refiere a estaciones de tranvía y ferrocarriles urbanos e interurbanos, lo que no refleja la infraestructura de movilidad actual. _

Observación 4: - _ Se propone adecuar el artículo 2.4.1 para incorporar el criterio de cercanía a estaciones de Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes, recogiendo la realidad actual de desarrollo urbano.” _

Observación 5: OBSERVACIÓN AU-EC:

Se mantiene la observación de que el presente documento ofrece un análisis de la planificación urbana excesivamente concentrado en el transporte y el valor del suelo, resultando en una perspectiva sesgada. Esta concentración en la cercanía a la red de transporte (Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes) para justificar la disminución de estacionamientos, tal como se propone modificar el artículo 2.4.1 de la OGUC, agrava la crisis vial ya existente en la comuna.

Observación 6: Particularmente en Estación Central, la falta de una dotación adecuada de estacionamientos en los desarrollos inmobiliarios construidos durante los últimos 15 años ha generado una grave crisis vial. Este déficit ha provocado el masivo estacionamiento de vehículos en aceras y calzadas, deteriorando el espacio público, recrudeciendo la congestión y aumentando la presión sobre la intensidad de áreas verdes y la carga de ocupación sobre aceras.

Observación 7: La propuesta de rebaja de estacionamientos, al estar en línea con un enfoque de planificación centrado únicamente en el transporte y el valor del suelo, ignora las consecuencias negativas que la hiper densificación sin la infraestructura adecuada ya ha generado en la comuna. Esto incluye el aumento de la circulación y el estacionamiento irregular, lo que demuestra que la sola cercanía al transporte público no ha sido suficiente para evitar la necesidad de vehículos privados ni para mitigar la saturación vial en el entorno.

Observación 8: Por lo tanto, la modificación propuesta agravará aún más esta crisis vial al incentivar desarrollos con una baja o nula dotación de estacionamientos en un contexto donde el parque automotor de los nuevos habitantes sigue existiendo y presionando el espacio público.

Observación 9: La propuesta de modificación del artículo 2.1.22. de la OGUC, en general duplica las viviendas permitidas por el PRC. Cuadruplica la cantidad de viviendas si

1. el proyecto es de viviendas económicas (menos de 90 m2) Y se emplacen en predios frente a vías expresas o troncales, O 2. que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor.

Observación 10: “Eje estructurante del sistema de transporte público mayor”: ¿Corredores de RED BUS? Ley 20378 - CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS Artículo 2º (...) “Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y como transporte público menor a los taxis colectivos y ciclos. Lo anterior, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y/o contractual para su debida autorización y fiscalización.”

Observación 11: Según esto, un proyecto que desarrolla viviendas económicas de menos de 90 m2, que enfrenta una vía local que forma parte de la vialidad estructurante de la comuna, y que está a menos de 600 metros de recorrido peatonal de un paradero de RED BUS, podría cuadruplicar la cantidad de unidades de vivienda del proyecto, aun cumpliendo (de forma encubierta) con la densidad bruta planteada por el PRC.

Observación 12: No queda clara la frase: “o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Si esto significa que cualquier paradero de RED BUS a menos de 600 metros de recorrido

peatonal, permitirá a un proyecto el aumento de densidad (x4), reducción de estacionamientos, y aplicación de la nueva norma de conjunto armónico con aumento de altura y constructibilidad, la aplicación de esta modificación a la OGUC puede traer efectos nocivos en el espacio público cercano, y obligar al municipio a resolver conflictos para los que la ciudad no está preparada (déficit de capacidad vial, sanitaria, equipamientos, áreas verdes, etc.).

Observación 13: OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.4.1.:

La propuesta de modificación a la OGUC realiza un análisis sesgado de la planificación urbana centrado solamente en aspectos de transporte y valor del suelo.

Observación 14: En el caso de Estación Central, durante 15 años se han realizado desarrollos inmobiliarios con una dotación deficiente de estacionamientos al interior del proyecto, lo que ha resultado en una crisis vial que se verá agravada con la modificación propuesta.

Observación 15: Para esta propuesta de modificación se plantea lo mismo que se planteó en la “OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.1.22.”.

Observación 16: La posición municipal es de rechazo categórico a la modificación propuesta al artículo 2.4.1. de la OGUC. El argumento central es que esta modificación se basa en un análisis sesgado (solo enfocado en transporte y valor del suelo) y, específicamente para Estación Central, agravará la crisis vial y de congestión existente. Se vincula directamente con la crítica a la modificación del Artículo 2.1.22. (densidad), señalando que la reducción de estacionamientos, sumada al potencial aumento de densidad habitacional, intensificará la saturación de infraestructura, equipamiento y espacio público, para lo cual la comuna no está preparada.

Observación 17: Conclusión

La Municipalidad de Estación Central concluye que la modificación del Artículo 2.4.1. es contraproducente y peligrosa. El incentivo a la reducción de estacionamientos, sumado al potencial aumento de densidad habitacional (Art. 2.1.22.), intensificará la crisis vial y de congestión ya existente, llevando a la saturación del espacio público por estacionamiento irregular. La posición es de rechazo total, dado que la medida ignora la realidad local de infraestructura colapsada.

130. [523_Ariel_Loncomil_.pdf]

Observación 1: La propuesta de modificación considera el mismo criterio de distancia para el acceso a un paradero que a una estación de metro, sin considerar que son dos medios de transporte con distintas frecuencias, tiempos de viaje y capacidad.

Observación 2: Además, según encuesta Cadem, en Puente Alto el 71% de los hogares posee vehículo. Reducir los estacionamientos de los proyectos habitacionales porque se encuentran a menos de 600 metros de un paradero no se condice con la necesidad y realidad de la comuna. De esta manera, reducir los estacionamientos por proyecto, generará más autos estacionados en las calles, lo que generaría condiciones de inseguridad.

Observación 3: La reducción de estacionamientos difiere de lo establecido en la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (Artículo 8) que aumenta los estacionamientos requeridos para los proyectos de vivienda de interés público, que responde a requerimientos y necesidades de los habitantes de la comuna. Se requiere revisar y evaluar la compatibilidad de ambos cuerpos legales, según corresponda.

Observación 4: Para el caso de Puente Alto, existen condiciones críticas de espacios públicos reducidos, donde se generan condiciones de inseguridad e invisibilidades, como por ejemplo: entorno Estación Hospital Sotero del Río. Cuya condición podría ser agudizada con desarrollo de proyectos con mayor densidad sin resguardos ni mejora espacios públicos adecuados a una mayor carga de habitantes. La propuesta no considera incentivos para el mejoramiento de espacios públicos en torno a estaciones de metro que permitan fortalecer los intercambios de modalidad de transportes (metro, vehículos, bicicletas, etc), de acuerdo a recomendaciones de Desarrollos Orientados al Transporte (DOT); como referencia de un modelo urbano compacto de mediana y alta densidad.

Observación 5: - b) La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal. Mientras el aumento de densidades cercanas al metro puede ser consistente con enfoques de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y con un modelo urbano compacto bien servido, trasladar mecánicamente ese criterio a la red de buses de superficie no produce el mismo nivel de accesibilidad efectiva ni la misma capacidad de absorción de demanda, particularmente en comunas como Puente Alto, donde la infraestructura vial estructurante se encuentra incompleta y presenta importantes brechas.

Observación 6: - c) Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje. Esto desconoce estándares técnicos como los del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), que ha recomendado radios de

influencia de 400 metros medidos al centro de la manzana censal, así como la necesidad de transiciones o gradualidades morfológicas entre áreas de alta densidad y barrios residenciales consolidados de baja altura.

Observación 7: - d)La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos. En la práctica, podría interpretarse que cualquier paradero en vías expresas o troncales reguladas por el PRMS cumple el requisito, lo que, según los análisis territoriales realizados para Puente Alto, implicaría que cerca del 70% de la superficie comunal quedaría dentro del radio de 600 metros, desbordando el sentido de un incentivo focalizado y transformándolo en un cambio masivo de la estructura normativa local.

131. 660_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.4.1.:

La propuesta de modificación a la OGUC realiza un análisis sesgado de la planificación urbana centrado solamente en aspectos de transporte y valor del suelo.

En el caso de Estación Central, durante 15 años se han realizado desarrollos inmobiliarios con una dotación deficiente de estacionamientos al interior del proyecto, lo que ha resultado en una crisis vial que se verá agravada con la modificación propuesta.

Observación 2: “Hipótesis de disminución de requerimiento de estacionamientos.”

La OGUC establece que todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo (artículo 2.4.1).

La OGUC también establece que se puede rebajar la dotación de estacionamientos requerida bajo ciertas hipótesis, en particular, cercanía a infraestructura de la red de transporte.

Sin embargo, el articulado vigente se refiere a estaciones de tranvía y ferrocarriles urbanos e interurbanos, lo que no refleja la infraestructura de movilidad actual.

Se propone adecuar el artículo 2.4.1 para incorporar el criterio de cercanía a estaciones de Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes, recogiendo la realidad actual de desarrollo urbano.”

OBSERVACIÓN AU-EC:

Se mantiene la observación de que el presente documento ofrece un análisis de la planificación urbana excesivamente concentrado en el transporte y el valor del suelo, resultando en una perspectiva sesgada. Esta concentración en la cercanía a la red de transporte (Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes) para justificar la disminución de estacionamientos, tal como se propone modificar el artículo 2.4.1 de la OGUC, agrava la crisis vial ya existente en la comuna.

Particularmente en Estación Central, la falta de una dotación adecuada de estacionamientos en los desarrollos inmobiliarios construidos durante los últimos 15 años ha generado una grave crisis vial. Este déficit ha provocado el masivo estacionamiento de vehículos en aceras y calzadas, deteriorando el espacio público, recrudesciendo la congestión y aumentando la presión sobre la intensidad de áreas verdes y la carga de ocupación sobre aceras.

La propuesta de rebaja de estacionamientos, al estar en línea con un enfoque de planificación centrado únicamente en el transporte y el valor del suelo, ignora las consecuencias negativas que la hiper densificación sin la infraestructura adecuada ya ha generado en la comuna. Esto incluye el aumento de la circulación y el estacionamiento irregular, lo que demuestra que la sola cercanía al transporte público no ha sido suficiente para evitar la necesidad de vehículos privados ni para mitigar la saturación vial en el entorno.

Por lo tanto, la modificación propuesta agravará aún más esta crisis vial al incentivar desarrollos con una baja o nula dotación de estacionamientos en un contexto donde el parque automotor de los nuevos habitantes sigue existiendo y presionando el espacio público.

Observación 3: Ambiguo Criterio de "Eje Estructurante":

Existe una seria duda sobre la interpretación de "paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor". Si esto incluye cualquier paradero de RED BUS a 600 metros, la aplicación de la norma podría ser masiva, intensificando el problema de densidad, reduciendo los estacionamientos y permitiendo mayores alturas y constructibilidad.

132. 707_Daniel_Reyes_.pdf

Observación 1: Se solicita que el descuento de estacionamiento sea solo en relación a alguna estación de metro, trem, teleférico, tranvía o asimilar.

133. 719_Erick_Solo_.pdf

Observación 1: Dotación de Estacionamientos: La reducción del 50% en las exigencias de estacionamientos traslada la externalidad negativa al espacio público. Esta medida debería ser potestativa para cada municipio, permitiendo que las autoridades locales ajusten la norma según su realidad vial y capacidad de transporte público.

134. [864_Vicente_Burgos_.pdf]

Observación 1: Art. 2.4.1

Materia: Reducción de estacionamientos por cercanía a transporte público.

La actualización de las hipótesis de reducción de estacionamientos para incorporar metro, tren, teleférico y paraderos de buses en ejes estructurantes es en principio razonable y actualiza la norma a la realidad de la movilidad urbana actual.

Sin embargo, el concepto de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” no está definido con precisión suficiente en la propuesta, lo que generará interpretaciones dispares entre Direcciones de Obras Municipales y eventuales conflictos en la tramitación de permisos.

Observación: Se solicita incorporar una definición precisa de “eje estructurante del sistema de transporte público mayor” o remitir expresamente a los instrumentos de planificación del transporte que lo determinen.

135. [659_Juan_Hernandez_.pdf]

Observación 1: OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.4.1.:

La propuesta de modificación a la OGUC realiza un análisis sesgado de la planificación urbana centrado solamente en aspectos de transporte y valor del suelo.

En el caso de Estación Central, durante 15 años se han realizado desarrollos inmobiliarios con una dotación deficiente de estacionamientos al interior del proyecto, lo que ha resultado en una crisis vial que se verá agravada con la modificación propuesta.

Para esta propuesta de modificación se plantea lo mismo que se planteó en la “OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 2.1.22.”.

La posición municipal es de rechazo categórico a la modificación propuesta al artículo 2.4.1. de la OGUC. El argumento central es que esta modificación se basa en un análisis sesgado (solo enfocado en transporte y valor del suelo) y, específicamente para Estación Central, agravará la crisis vial y de congestión existente. Se vincula directamente con la crítica a la modificación del Artículo 2.1.22. (densidad), señalando que la reducción de estacionamientos, sumada al potencial aumento de densidad habitacional, intensificará la saturación de infraestructura, equipamiento y espacio público, para lo cual la comuna no está preparada.

Conclusión

La Municipalidad de Estación Central concluye que la modificación del Artículo 2.4.1. es contraproducente y peligrosa. El incentivo a la reducción de estacionamientos, sumado al potencial aumento de densidad habitacional (Art. 2.1.22.), intensificará la crisis vial y de congestión ya existente, llevando a la saturación del espacio público por estacionamiento irregular. La posición es de rechazo total, dado que la medida ignora la realidad local de infraestructura colapsada.

Observación 2: “Hipótesis de disminución de requerimiento de estacionamientos. _

- _ La OGUC establece que todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo (artículo 2.4.1). _
- _

La OGUC también establece que se puede rebajar la dotación de estacionamientos requerida bajo ciertas hipótesis, en particular, cercanía a infraestructura de la red de transporte. _

- _ Sin embargo, el articulado vigente se refiere a estaciones de tranvía y ferrocarriles urbanos e interurbanos, lo que no refleja la infraestructura de movilidad actual. _
- _ Se propone adecuar el artículo 2.4.1 para incorporar el criterio de cercanía a estaciones de Metro, tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes, recogiendo la realidad actual de desarrollo urbano.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

Se mantiene la observación de que el presente documento ofrece un análisis de la planificación urbana excesivamente concentrado en el transporte y el valor del suelo, resultando en una perspectiva sesgada. Esta concentración en la cercanía a la red de transporte (Metro,

tren, teleférico, o paraderos de buses en ejes estructurantes) para justificar la disminución de estacionamientos, tal como se propone modificar el artículo 2.4.1 de la OGUC, agrava la crisis vial ya existente en la comuna.

Particularmente en Estación Central, la falta de una dotación adecuada de estacionamientos en los desarrollos inmobiliarios construidos durante los últimos 15 años ha generado una grave crisis vial. Este déficit ha provocado el masivo estacionamiento de vehículos en aceras y calzadas, deteriorando el espacio público, recrudeciendo la congestión y aumentando la presión sobre la intensidad de áreas verdes y la carga de ocupación sobre aceras.

Observación 3: La propuesta de rebaja de estacionamientos, al estar en línea con un enfoque de planificación centrado únicamente en el transporte y el valor del suelo, ignora las consecuencias negativas que la hiper densificación sin la infraestructura adecuada ya ha generado en la comuna. Esto incluye el aumento de la circulación y el estacionamiento irregular, lo que demuestra que la sola cercanía al transporte público no ha sido suficiente para evitar la necesidad de vehículos privados ni para mitigar la saturación vial en el entorno.

Por lo tanto, la modificación propuesta agravará aún más esta crisis vial al incentivar desarrollos con una baja o nula dotación de estacionamientos en un contexto donde el parque automotor de los nuevos habitantes sigue existiendo y presionando el espacio público.

136. 795_Catalina_San Martín_.pdf

Observación 1: uy LAS CONDES MUNICIPALIDAD MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN MGM/IGHY INF. SECLAN N* __ 03 120726 ANT.: Proyecto de Modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. MAT.: Complementa Informe D.A.U. con análisis de impactos urbanos en Las Condes de las modificaciones propuestas a los artículos 2.1.22 (densidad) y 2.4.1 (estacionamientos) de la O.GUC, Las Condes, ?? de abril 2026

DE: MARÍA GARCÉS MARQUES DIRECTORA SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN A: SRA.CATALINA SAN MARTÍN CAVADA ALCALDESA MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

1. PRESENTACIÓN Y ALCANCE En complemento al Informe D.A.U. de fecha 21 de abril de 2026, suscrito por el Director de Asesoría Urbana, la Secretaría Comunal de Planificación profundiza en este documento los impactos urbanos específicos que, sobre el territorio de Las Condes, tendrían dos de las medidas contenidas en el proyecto de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (O.G.U.C.) impulsado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, cuya consulta pública se encuentra abierta entre el 8 y el 22 de abril de 2026. El presente informe aborda dos materias: la modificación del coeficiente de densidad contenido en el artículo 2.1.22, y la reducción de la exigencia de estacionamientos contenida en el artículo 2.4.1. Ambas medidas, si bien distintas en su naturaleza, operan simultáneamente sobre la totalidad del territorio urbanizado de la comuna y generan efectos acumulativos que, a juicio de esta Dirección, no han sido suficientemente evaluados en la propuesta. El plazo de catorce días corridos dispuesto para la consulta pública resulta insuficiente para cuantificar con precisión los impactos territoriales que estas medidas generarán. El presente informe entrega un análisis cualitativo fundado y propone una instancia de trabajo bilateral con el Ministerio que permita una evaluación técnica adecuada antes de la publicación definitiva del decreto.

Observación 2: 3. IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DE LA EXIGENCIA DE ESTACIONAMIENTOS (ART. 2.4.1) La propuesta permite a los proyectos emplazados a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal desde una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o desde un paradero de la red de transporte público emplazada en un eje estructurante, reducir hasta en un 50% la dotación mínima de estacionamientos exigida. Esta medida, que podría ser razonable en comunas con oferta limitada de transporte masivo, tiene en Las Condes un alcance territorial que merece particular atención.

3. 1 Cobertura territorial del beneficio en Las Condes La comuna tiene acceso a 9 estaciones de metro (7 en la línea 1 y 2 en la línea 4) y con la apertura de la línea 7 este número subirá a 15. Existe además una red densa de paraderos de buses sobre ejes estructurantes del transporte público mayor, entre los que se encuentran Av. Apoquindo, Av. Las Condes, Av. Vitacura, Av. Cristóbal Colón, Av. Kennedy y Av. Américo Vespucio. El radio de cobertura de 600 metros, aplicado sobre esta red, abarca prácticamente la totalidad del territorio urbanizado comunal (90%). En la práctica, esto significa que la totalidad de los nuevos proyectos residenciales en Las Condes podrán acogerse al beneficio de reducción del 50% en la dotación de estacionamientos. No se trata de una medida focalizada en zonas con acceso privilegiado al transporte masivo, sino de una regla de aplicación general sobre toda la comuna.

Observación 3: 3.3 Traslado de la demanda de estacionamiento al espacio público Las Condes presenta una tasa de motorización de 2,2 vehículos por habitante (INE, 2025), por sobre el promedio metropolitano, el cual se sitúa en 0,4. Esta condición no se modifica por la existencia de transporte público cercano; la evidencia internacional y nacional muestra que, en comunas de ingreso medio-alto, el vehículo particular es un activo de uso cotidiano y no solo un medio de transporte sustituible. En consecuencia, la reducción de la dotación de estacionamientos privados no elimina la demanda de estacionamiento, sino que la desplaza al espacio público. Los efectos previsibles sobre el espacio público son:

s Saturación de calles residenciales adyacentes a nuevos proyectos, con vehículos estacionados de manera permanente sobre la vía pública.

e Conflicto con ciclovías, veredas, zonas de carga y descarga, y paraderos, con deterioro de la ruta accesible y de las condiciones peatonales.

* Incremento del uso de taxis de aplicación y servicios de distribución de última milla, que operan sobre el espacio público con detenciones frecuentes y sin infraestructura habilitante,

* Sobrecarga de las zonas de estacionamiento regulado existentes y presión por ampliar su cobertura a nuevos sectores residenciales.

3. 4 Efectos sobre la gestión municipal El desplazamiento de la demanda al espacio público traslada costos desde el desarrollador inmobiliario al municipio. La Dirección de Tránsito deberá asumir mayor carga de demarcación, fiscalización y gestión de zonas de estacionamiento regulado; la Dirección de Obras deberá mantener veredas y vialidad sometidas a mayor desgaste; la Dirección de Seguridad enfrentará mayores complejidades de vigilancia y control. Ninguno de estos costos está compensado en la propuesta, y no existen mecanismos de captura del beneficio económico que obtienen los proyectos acogidos.

3. 5 Efectos sobre el diseño arquitectónico y el valor de uso de los proyectos Proyectos residenciales con dotación subdimensionada de estacionamientos presentan deterioro acelerado de su valor de uso. La experiencia de comunas como Santiago Centro, Estación Central y San Miguel muestra que, cuando la reducción de estacionamientos se produce sin un sistema de transporte de capacidad suficiente y sin políticas efectivas de movilidad activa, los proyectos terminan sobrepoblando las calles con vehículos privados y generando conflictos vecinales persistentes. Replicar ese modelo en Las Condes, sin evaluar sus condiciones particulares de motorización y morfología urbana, constituye un riesgo urbano relevante.

Observación 4: Las dos medidas analizadas no operan de forma aislada. La duplicación efectiva de viviendas por terreno y la reducción del 50% en la exigencia de estacionamientos se aplican sobre el mismo territorio, el 100% del área urbanizada de la comuna, y se potencian mutuamente. Un mismo paño podrá contener el doble de unidades habitacionales con la

mitad de los estacionamientos privados actualmente exigidos. El resultado agregado es una presión sin precedentes sobre la infraestructura vial, sanitaria y de espacio público de la comuna, sin que medie evaluación territorial previa. La cuantificación precisa de estos impactos no es posible en el plazo de catorce días corridos dispuesto por el Ministerio para la consulta pública. Una evaluación técnica fundada requiere, al menos, los siguientes estudios:

- a) Modelación de capacidad de carga de la infraestructura sanitaria por macrozona, con coordinación con la empresa concesionaria.
- b) Proyección de la demanda de estacionamiento desplazada al espacio público, con estimación de costos municipales asociados.
- c) Evaluación de capacidad residual de la Línea 1 del Metro en el tramo oriente y de los ejes estructurantes de buses.

Observación 5: b.1. Rebaja las exigencias de estacionamientos en áreas de 600 metros b.2. Flexibilización de los IMIV en los proyectos públicos b.3. Postergación de los aportes al espacio público b.4. Simplificación de condiciones técnicas en áreas de riesgo b.5. Desacoplar la planificación por la OGUC de los contenidos en los PRC comunales

(...)

Esto impacta negativamente en dos sentidos, el primero en la extensión de la aplicación de una distancia de 600 metros caminable en modo peatón a una estación de Metro, teleférico o paradero del sistema de transporte público mayor, involucra como área de intervención o potencial transformación el 100% del territorio comunal, lo que generará incertidumbre y

Observación 6: Ahora bien, en la letra b) Eliminación o reducción de las cargas regulatorias, es necesario destacar la disminución de la exigencia de estacionamientos en un 50% para “los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o aun paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, ello presenta una indefinición en relación a que se refiere con el “sistema de transporte público mayor”. (...) Una mala evaluación en el modelo (TOD), llevará a los futuros residentes de esas áreas a buscar modos de transporte privado, vehículos, taxis de aplicación, servicios de distribución de última milla, los que sobrecargarán el espacio público con demanda de estacionamientos. De manera que, si bien la medida parece razonable en estimular modos activos de transporte, requieren para su desarrollo de sistemas de transporte masivos y con alta frecuencia, de lo contrario los vehículos demandaran y sobrecargarán el espacio público como solución.

Observación 7: 5. 2.4.1. ¿La rebaja de estacionamientos que se propone será un aspecto facultativo de cada municipio? Utilizar la conjugación verbal “podrá” ha sido sostenidamente interpretada como obligatoria para quienes deben verificar el cumplimiento normativo, esto es la Direcciones de Obras Municipales. Por consiguiente, se debiera indicar que el estándar de estacionamientos definido en el instrumento de planificación territorial será obligatorio y sólo se podrá optar a disminución de éstos con estudios técnicos que realmente avalen tales disminuciones, que más allá de los aspectos asociados a vialidad y transporte, deben considerar aspectos económicos, como, por ejemplo, el nivel de ingreso de los destinatarios de los proyectos ya sea de vivienda o equipamiento.

Observación 8: 2.4.1 Respecto de los estacionamientos, se solicita considerar en viviendas unifamiliares la posibilidad de emplazarlos en el antejardín, con un uso máximo equivalente a 1/3 del frente del predio (por ejemplo), con el fin de resguardar el

área verde. Asimismo, se permite el estacionamiento al interior del predio, considerando la disminución de las superficies producto de terrenos de menor tamaño, evitando así la ocupación del espacio público.

137. 796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf

Observación 1: Artículo 2.4.1.

Todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo.

Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales, zonas típicas, inmuebles o zonas de conservación histórica, o que se emplacen al costado de vías de más de 100 años de antigüedad o de paseos peatonales, el Director de Obras Municipales deberá autorizar excepciones a las disposiciones de este Capítulo, siempre que el interesado acompañe una solicitud fundada.

Salvo que el respectivo instrumento de planificación territorial lo prohíba, los proyectos que se emplacen cerca de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, a una distancia de menos de 300 o 600 metros, según se trate de proyectos de vivienda o de equipamiento de servicios, respectivamente, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida. Dicha distancia se medirá a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público.

Los proyectos de ampliación deberán cumplir con la dotación de estacionamientos que corresponda a la superficie que se amplía. Los proyectos de alteración o de reconstrucción sólo deberán cumplir cuota de estacionamientos cuando contemplen un destino distinto.

Observación 2: Artículo 2.4.1.

Todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos de acuerdo a lo que fije el Instrumento de Planificación Territorial respectivo.

Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales, zonas típicas, inmuebles o zonas de conservación histórica, o que se emplacen al costado de vías de más de 100 años de antigüedad o de paseos peatonales, el Director de Obras Municipales deberá autorizar excepciones a las disposiciones de este Capítulo, siempre que el interesado acompañe una solicitud fundada.

Los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida.

Los proyectos de ampliación deberán cumplir con la dotación de estacionamientos que corresponda a la superficie que se amplía. Los proyectos de alteración o de reconstrucción sólo deberán cumplir cuota de estacionamientos cuando contemplen un destino distinto.

Observación 3: Compartimos el propósito aunque podría considerarse una fórmula más efectiva, relacionando la dotación mínima de estacionamientos exigida con la disponibilidad, o no, de estacionamientos en la vía pública aledaña o cercana al proyecto.

Lo anterior recordando que el origen de la incorporación de una norma sobre dotación mínima de estacionamientos viene de la época en que prácticamente se podía estacionar en cualquier calle y, para evitarlo, se puso una norma de dotación mínima en los edificios.

Al mismo tiempo creemos necesario que los IPT incorporen no un mínimo sino un máximo de estacionamientos en zonas céntricas o congestionadas. Mejor aún, incorporando la posibilidad de tarifar la construcción de estacionamientos en zonas densas como en otras partes. (Esto último requiere modificar la LOCM y la Ley de Rentas Municipales)

138. 856_Victoria_Pino_.pdf

Observación 1: b) La opción de cuadruplicar la densidad de proyectos habitacionales ubicados a menos de 600 metros de paraderos de buses emplazados en ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando además el mismo ámbito de 600 metros para reducir a la mitad el estándar de estacionamientos, genera riesgos de saturación del transporte público de superficie, en especial en sectores sin acceso inmediato a estaciones de metro ni condiciones adecuadas de intercambio modal.

Observación 2: c) Se equipara el radio de influencia de 600 metros para estaciones de metro y paraderos de buses, sin incorporar gradientes de densidad ni de exigencias urbanísticas en función del tipo de modo, su capacidad, frecuencia y tiempos de viaje.

Observación 3: d) La incorporación de la noción de “paraderos de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, en diversos artículos de la OGUC (2.1.22, 2.4.1, 2.6.5, 2.6.6, 2.6.7 y 2.6.9), adolece de una definición precisa que determine si dichos paraderos están o no asociados a corredores de transporte público, infraestructura dedicada o criterios funcionales específicos.

Observación 4: 4 N° 4 — Art. 2.4.1 Amplía rebaja de estacionamientos a paraderos de transporte público en ejes estructurantes

La propuesta de modificación considera el mismo criterio de distancia para el acceso a un paradero que a una estación de metro, sin considerar que son dos medios de transporte con distintas frecuencias, tiempos de viaje y capacidad. Además, según encuesta Cadem, en Puente Alto el 71% de los hogares posee vehículo. Reducir los estacionamientos de los proyectos habitacionales porque se

encuentran a menos de 600 metros de un paradero no se condice con la necesidad y realidad de la comuna. De esta manera, reducir los estacionamientos por proyecto, generará más autos estacionados en las calles, lo que generaría condiciones de inseguridad.

Observación 5: Con la modificación de la Ordenanza, se considera una distancia de 600 metros para estaciones de metro (en naranja) y paraderos de buses de ejes estructurantes (amarillo) para la rebaja del coeficiente a 2 y 1, respectivamente.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado para el artículo 2.4.1. de la OGUC:

1. [7][RAMON SANTELICES TELLO]

Observación 1: 5° Las modificaciones que considera el artículo 2.4.1.

Observación 2: no me parece que cumpla con la exigencia de la demanda, ya que en esos casos el uso de los estacionamientos por los residentes puede ser más intensivo de los que viven lejos del transporte público.

Observación 3: Los reclamos que reciben los SERVIU por la inexistencia o superficie de los estacionamientos es constante.

2. [222][Paz González Adorni]

Observación 1: Reducción de exigencias de estacionamientos (art.

Observación 2: 2.4.1)

Observación 3: La ampliación de la posibilidad de reducir hasta en un 50% la dotación de estacionamientos en áreas cercanas a transporte público, sin distinción de contextos territoriales específicos, puede generar externalidades negativas relevantes.

Observación 4: La propuesta no considera adecuadamente las diferencias territoriales ni incorpora mecanismos de gestión de demanda de estacionamientos que permitan evitar estos efectos.

3. [423][Francisco Javier Martínez Urra]

Observación 1: Las modificaciones a los Artículo 2.1.22., Artículo 2.4.1., Artículo 2.6.4., Artículo 2.6.5.

4. [449][Rodrigo Ulloa Tesser]

Observación 1: No se comparte la propuesta normativa que faculta a exceder los coeficientes de constructibilidad y alturas de edificación en terrenos que “se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público o una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar” por cuanto esa condición es imprecisa y puede incluir sectores que, estando a una distancia cuantitativamente razonable del transporte público, pueden no tener condiciones cualitativas para el tránsito peatonal tales como, ausencia de alumbrado público, déficits de veredas, condiciones geográficas o topográficas adversas, etc.

5. [458][María Consuelo Alvear Robles]

Observación 1: Considerar para propuesta de conjuntos armónicos, Art.2.4.1 que reducirá a la mitad el número de estacionamientos, incorporar la necesidad de realizar un área verde peña o espacio público que conecte el recorrido peatonal por hacia las vías de tránsito del transporte público.

6. [498][Ximena Amanda Astudillo Becerra]

Observación 1: 5 2.4.1.

Observación 2: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio

7. [506][Daniel Meza Corvalán]

Observación 1: La modificación del Artículo 2.4.1 supone por apostar por el transporte público.

Observación 2: Respecto al Artículo 2.4.1 – Estacionamientos la reducción de exigencias de estacionamientos, aunque vinculable a objetivos de movilidad sostenible, en este caso se plantea sin mecanismos compensatorios.

Observación 3: La modificación del Artículo 2.4.1 – Estacionamientos la reducción de exigencias de estacionamientos, supondría un aumento del uso del espacio público como estacionamiento, generando una externalización directa de costos al espacio público y a la comunidad del entorno.

Observación 4: El efecto de la modificación del Artículo 2.4.1 y el Artículo 2.1.22 tendría una incidencia directa de sobre densificar sectores sin estacionamientos, generando una sobrecarga de la infraestructura existente, incluso del transporte público, generando puntos críticos.

Observación 5: La discrecionalidad introducida en la modificación del Artículo 2.4.1 debilita la certeza normativa y supone erróneamente que el mercado inmobiliario se ajustará a la demanda de transporte.

8. [580][Monica Telleria]

Observación 1: 5 2.4.1.

Observación 2: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio

9. [583][Monica Telleria]

Observación 1: 5 2.4.1.

Observación 2: La rebaja del 50% en estacionamientos traslada la presión de aparcamiento al espacio

10. [741][Andrés Stewart]

Observación 1: Bajo esta lógica, se propone ajustar el régimen de conjunto armónico, incorporando una modalidad específica para proyectos ubicados en entornos con alta accesibilidad al transporte público, donde las exigencias de vialidad y estacionamientos resultan menos determinantes.

Observación 2: Se propone incorporar una modalidad de conjunto armónico aplicable a predios de al menos 2.500 m², que no enfrenten vías de 20 metros de ancho, siempre que el proyecto contemple exclusivamente viviendas de hasta 90 m² y se ubique a una distancia no superior a 600 metros de un eje de transporte público estructurante.

Observación 3: En estos casos, se permitirá un incremento de constructibilidad de hasta un 25%, en consideración a la menor demanda de estacionamientos y generación de viajes en automóvil, conforme a las disposiciones de reducción de estacionamientos establecidas en la misma normativa.

11. [787][Marcela Migueles Gassiot]

Observación 1: Para efectos de determinar la distancia de recorrido peatonal de 600 mts, se solicita precisar desde que punto del proyecto debe tomarse esa distancia y a su vez determinar en el caso de estaciones de metro, que recinto se considera como inicio de esta.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULO 1.5.1. DE LA OGUC (IMIV)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación del artículo 1.5.1. de la OGUC en materia de IMIV. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas al artículo 1.5.1. de la OGUC.

80 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 1.5.1. de la OGUC en materia de IMIV.

3 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 1.5.1. de la OGUC en materia de IMIV.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, se transcriben todas las observaciones recibidas sobre este artículo: en el punto III, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La modificación al artículo 1.5.1. de la OGUC incorpora un nuevo inciso que permitiría que, tratándose de proyectos de interés público, de reconstrucción o programas habitacionales estatales MINVU/SERVIU (incluyendo los emplazados en zonas con catástrofe declarada oficialmente), el cumplimiento de condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial pueda acreditarse mediante un “Informe Técnico de Movilidad” emitido por el SERVIU. Dicho informe debe incorporar evaluaciones, diagnósticos y medidas equivalentes a las del IMIV conforme al DS N°30 (MTT) y, además, reemplazaría la tramitación, revisión y pronunciamiento de otros organismos sectoriales, constituyendo antecedente suficiente para la Dirección de Obras Municipales.

2. Principales posiciones y argumentos:

La mayoría de las observaciones cuestiona la propuesta tal como está redactada. Los argumentos críticos más reiterados son:

- Conflicto de interés (“juez y parte”), al concentrar en SERVIU funciones de ejecución/promoción del proyecto y emisión del informe SERVIU;
- Debilitamiento del control intersectorial y local, al sustituir revisiones/pronunciamientos sectoriales y reducir contrapesos técnicos;
- Indefinición del concepto “proyectos de interés público”, por su potencial aplicación expansiva más allá de reconstrucción/catástrofe;
- Objeciones de legalidad y competencia, al estimarse que la reasignación de atribuciones radicadas por ley en el SEIM/MTT podría exceder el ámbito reglamentario, aumentando el riesgo de impugnaciones y de incertidumbre para permisos; y (v) dudas sobre capacidad técnica e institucional del SERVIU para asegurar equivalencia de estándar, trazabilidad y oportunidad respecto del IMIV.

En contraste, una minoría manifiesta apoyo al objetivo de agilizar procesos en contextos excepcionales (reconstrucción y proyectos habitacionales estatales), aunque normalmente de manera condicionada: se plantea acotar estrictamente la excepción a zonas con catástrofe/reconstrucción, incorporar límites temporales, reforzar transparencia y trazabilidad, y mantener controles técnicos independientes.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

Se reiteran, entre otras, las siguientes solicitudes:

- Definir y acotar “interés público” (incluyendo quién califica y bajo qué condiciones);

- Restringir la excepción a reconstrucción en zonas con catástrofe vigente y, en su caso, por un plazo determinado;
- Asegurar contrapesos y control independiente, incluyendo pronunciamientos del MTT/SEREMITT y, cuando corresponda, instancias municipales;
- Establecer mecanismos verificables para garantizar equivalencia técnica real con el IMIV (estándares mínimos, metodología, control de calidad y responsabilidades);
- Resolver tensiones normativas mediante alternativas como procedimientos expeditos dentro del SEIM o, si se pretende reasignar competencias, por la vía legal.

4. En síntesis:

Existe coincidencia en la necesidad de agilizar reconstrucción y ejecución de proyectos habitacionales estatales en situaciones excepcionales, pero la mayoría rechaza o exige reformular el mecanismo propuesto en el nuevo inciso del artículo 1.5.1. de la OGUC, debido a conflicto de interés, pérdida de evaluación intersectorial, ambigüedad del concepto “interés público” y riesgos de legalidad/competencias.

En general, se pide acotar la excepción a catástrofe/reconstrucción, reforzar controles independientes y asegurar certeza jurídica y estándares técnicos equivalentes al régimen IMIV-SEIM.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. 13_Noel_Avendaño_.pdf

Observación 1:

Debilita control técnico independiente

Riesgo de subestimar impacto real

Acelera proyectos sin asegurar capacidad urbana

Sumado a la modificación del 2.4.1, aseguran una ciudad sobre cargada.

2. 17_Claudio_Riffo_.pdf

Observación 1: 15. ART. 1.5.1 SIN OBSERVACIONES

3. 31_Benjamin_Osorio_.pdf

Observación 1: - 6. 1.5.1

En el texto añadido se describe una serie de requisitos para proyectos para entregar un Informe Técnico de Movilidad emitido por SERVIU en lugar de un IMIV. Sin embargo, el listado enumera dentro de estos “incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente.” Esto da a entender que un proyecto podrá optar a esta solución solo con el hecho de emplazarse en una zona de catástrofe, las que suelen extender varias regiones completas, sin tratarse de proyectos de reconstrucción o de interés público. Ruego aclarar la redacción para que este incentivo aplique exclusivamente a la reconstrucción o proyectos de SERVIU o MINVU. Opino que el texto propuesto para el artículo 5.1.1 hace un buen trabajo en evitar esa ambigüedad. Sugiero utilizar una redacción similar.

Si es que la intención de la modificación es incluir en el incentivo a los proyectos ajenos a la reconstrucción o a los planes de vivienda de interés público, quiero manifestar mi desacuerdo con esta medida, pues exigirá de manera desproporcionada a SERVIU la emisión de estos informes y alejará al sector privado de la elaboración de los IMIV.

4. 32_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: 15. Artículo 1.5.1. Sin observaciones

5. [197_Nicolas_Mancilla_.pdf]

Observación 1: Alteración unilateral de la red vial comunal: Otorgar al SERVIU la facultad de emitir informes para modificar el ancho o la conformación de los perfiles de vías definidos en el PRC atenta contra la planificación vial integral. Las calzadas, veredas y fajas de utilidad pública son sistemas interconectados; su alteración puntual para acomodar un proyecto específico puede generar cuellos de botella irresolubles, afectando la operatividad del transporte público y la movilidad de todo el sector.

Observación 2: 3. 1.5.2001 Riesgo de colapso vial por omisión del IMIV: Reemplazar el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) por un "Informe Técnico de Movilidad" del propio SERVIU para proyectos estatales genera un grave conflicto de interés ("juez y parte"). Esto omite el análisis sistémico de la red vial comunal, transfiriendo el costo de las externalidades negativas (congestión, deterioro de calzadas, falta de seguridad vial) al municipio, que luego deberá destinar recursos propios para solucionar los déficits de mitigación que el proyecto no asumió.

Observación 3: 9. 3.2.2005 Estandarización de perfiles viales sin pertinencia geográfica: Facultar al SERVIU para modificar perfiles viales en zonas de reconstrucción bajo "estándares técnicos" centralizados del MINVU, omite las particularidades geográficas y climáticas locales. Las calles en regiones no solo cumplen un rol de movilidad, sino que muchas veces actúan como vías de evacuación aluvional o vías de escape ante tsunamis. Alterar sus anchos o perfiles sin la validación técnica profunda del municipio (DOM/SECPLA) pone en riesgo la resiliencia de la ciudad ante futuros desastres.

6. [244_María_Correa_.pdf]

Observación 1: "incluyendo"_. 2. Aún en zonas de emergencia, la evaluación del impacto en la movilidad no debe quedar en manos del mismo organismo que ejecuta la obra (SERVIU). Todo informe que reemplace al IMIV debe contar ineludiblemente con la aprobación vinculante de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones y de la Dirección de Tránsito Municipal respectiva, resguardando así la seguridad vial de la comuna.

Observación 2: 8. 1.5.1 Falta definición de que se entiende por los "proyectos de interés público", indica que "Tratándose de proyectos de interés público, de reconstrucción, o de programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización, incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente, el cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas por la normativa vigente podrá ser acreditado mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU." PETICIÓN: Se solicita rechazo y reformulación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 1.5.1. 1. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

7. [246_Mariangeles_Robinson_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.5.1 Entiendo que el SERVIU no tiene facultades para emitir estos informes, creo que debiera ser por ley.

8. [268_María_Valenzuela_.pdf]

Observación 1: Art. 1.5.1 inciso nuevo (Mod. N° 15)

La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales. Se consulta: ¿bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como 'de interés público' para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación? La indefinición de este concepto puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

9. [307_Guillermo_Villegas_.pdf]

Observación 1: Si bien parece del todo lógico, buscar la disminución de plazos de proyectos de reconstrucción y/o de programas habitacionales", no queda del todo claro la discrecionalidad con que se podría ampliar la aplicación de estas excepciones a "proyectos de interés público". El desconocimiento de observaciones que puedan emitir otros organismos sectoriales puede generar externalidades negativas, ya que no se consideran otros IMIVI u otras intervenciones que podría darse en el área de influencia del proyecto. Debe revisarse la necesidad de modificar el Dcto. 30 de MTT propio de estas materias.

10. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: 10. Artículo 1.5.1 (IMIV – reemplazo por informe SERVIU) La posibilidad de reemplazar el Informe de Mitigación de Impacto Vial por un informe técnico emitido por un solo organismo sectorial reduce la integralidad del proceso de evaluación, al prescindir de instancias de revisión interinstitucional. Esto podría limitar la adecuada identificación y mitigación de impactos en la movilidad local.

11. 339_Gabriel_Reyes_.pdf

Observación 1: Se presta para interpretaciones indeterminadas la aplicación de las excepciones de este artículo a “proyectos de interés público”; debiera referirse en todo caso sólo a proyectos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente; el resto de los proyectos es necesario que siempre consideren la aprobación del MTT para resguardar la seguridad vial.

12. 351_Jimena_Thayer_.pdf

Observación 1: 8. 1.5.1 Reemplazo de IMIV por Informe de SERVIU en casos de proyectos de interés público y otros. OBSERVACIÓN: Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado. Aún en zonas de emergencia, la evaluación del impacto en la movilidad no debe quedar en manos del mismo organismo que ejecuta la obra (SERVIU). Todo informe que reemplace al IMIV debe contar ineludiblemente con la aprobación vinculante de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones y de la Dirección de Tránsito Municipal respectiva, resguardando así la seguridad vial de la comuna.

13. 382_Christian_Oyarce_.pdf

Observación 1: Sobre el nuevo inciso 7º: Si el objeto era el de minimizar los costos y agilizar los procesos de permisos, como en el caso del IMIV, el incentivo debería ser directo. El traspaso del desarrollo de este informe no es congruente con reducir tiempos. Además, se sabe que el Serviú no cuenta con los recursos para poder tomar esa clase de encargo y hacerlo en menor tiempo. En resumen, esta propuesta podría favorecer la manipulación política de estas decisiones territoriales usando al Serviú como herramienta, pasando por alto la fiscalización de la DOM, lo cual podría significar que en el caso de conflictos o problemas en las etapas de ejecución, podría dificultar la revisión de estos antecedentes de parte de la misma ciudadanía. En este mismo sentido, cualquier inconveniente en este nivel político podría significar algo incongruente con mantener la transparencia y eficiencia con respecto de los estamentos del sector público y civil.

14. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: 14. 1.5.1 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe. Entonces se propone hacerlas más específicas para los proyectos emplazados en zonas de catástrofe y no abrirlos a otros proyectos donde la normativa actual da herramientas suficientes. También se solicita que, si bien el o los informes sea elaborado por el SERVIU respectivo, se cuente con un pronunciamiento positivo de otros organismos sectoriales.

Observación 2: 17. 5.1.1 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe. No se hacen observaciones pues se encuentra redactado suficientemente específico para zonas de catástrofe, este tipo de redacción es la que se debe mantener para 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5.

15. [433_Ana_Vergara_.pdf]

Observación 1: - 8. 1.5.1. Incluir: Todo proyecto en zona de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio.

16. [451_Felipe_Dominguez_.pdf]

Observación 1: 1. Art. 1.5.1. La modificación propuesta genera al SEIM una serie de preocupaciones técnicas y normativas que estimamos necesario poner en conocimiento del MINVU, reconociendo al mismo tiempo la legítima necesidad de agilizar la obtención de permisos de edificación para proyectos del Plan de Emergencia Habitacional, de reconstrucción y de interés público en general. I. La agilización buscada ya se encuentra contemplada en el ordenamiento vigente La modificación al artículo 25 de la Ley N°21.450, introducida por la Ley N°21.558 del año 2023, estableció que el Director de Obras Municipales podrá otorgar los permisos de urbanización o edificación con el solo mérito del comprobante de admisibilidad de ingreso del IMIV al sistema electrónico SEIM, quedando la resolución de aprobación de dicho informe diferida como requisito para la recepción final o parcial de la obra. En ese contexto, el IMIV no constituye un obstáculo para la obtención del permiso de edificación. La modificación propuesta, en cambio, no difiere la exigencia del IMIV, sino que lo reemplaza en su totalidad por un instrumento distinto para esta categoría de proyectos. Esta distinción es relevante, porque la solución al problema de agilización ya existe en el ordenamiento, mientras que la propuesta va considerablemente más allá al sustituir el instrumento técnico mismo. II. Atribución de competencias en materia de evaluación

de movilidad La Ley N°20.958 modificó la Ley General de Urbanismo y Construcciones incorporando los artículos 170 a 174, que crean el Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM) y radican expresamente la potestad de evaluación de los IMIV en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de las Direcciones de Tránsito y Transporte Público (DTTP) y las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes (SEREMITT). El Decreto Supremo N°30 del MTT reglamenta ese sistema, estableciendo la metodología y los plazos. A juicio del SEIM, otorgar al SERVIU la atribución de emitir un Informe Técnico de Movilidad con efecto equivalente al IMIV mediante una modificación de la OGUC —que es un instrumento reglamentario subordinado a la LGUC— plantea una tensión normativa significativa con la asignación de competencias establecida en la Ley N°20.958. Las potestades evaluadoras que la ley radicó en los organismos del MTT no pueden ser redistribuidas por vía reglamentaria sin una modificación legal previa que así lo habilite expresamente. De tramitarse esta modificación sin ese respaldo legal, existiría el riesgo de que los permisos otorgados sobre la base del ITM del SERVIU sean cuestionados jurídicamente, con consecuencias que podrían afectar precisamente a los proyectos habitacionales que se busca beneficiar. Adicionalmente, el SERVIU es un servicio público cuyas funciones están definidas en el DL N°1.305, orientadas a la ejecución de programas habitacionales y urbanos. La evaluación de impactos en la movilidad local es una materia técnica especializada que actualmente requiere, para los IMIV intermedios y mayores, de consultores inscritos en un registro habilitado por el MTT. Asignar esta función al SERVIU implicaría dotarlo de una competencia técnica en una materia que, hasta ahora, ha sido desarrollada por organismos y profesionales especializados en transporte, lo que podría comprometer la calidad técnica de las evaluaciones.

III. Riesgo institucional: independencia del proceso evaluador Un aspecto que merece especial atención es que, en el marco de la propuesta, el SERVIU asumiría simultáneamente el rol de proponente y promotor de los proyectos habitacionales y el de emisor del informe que acredita el cumplimiento de las condiciones de movilidad de esos mismos proyectos. Esta situación suprime la independencia técnica que hoy caracteriza al proceso de evaluación del IMIV, en el que el organismo evaluador (SEREMITT o DTTP) es distinto e independiente del proponente. La independencia evaluadora no es un formalismo procedimental, sino una garantía de que las medidas de mitigación responden efectivamente al impacto generado por el proyecto y no a criterios de conveniencia programática.

IV. Síntesis y propuesta El SEIM comparte el objetivo de facilitar la ejecución oportuna de proyectos habitacionales de interés público. Sin embargo, estimamos que la vía propuesta genera riesgos normativos e institucionales que podrían traducirse en mayor incertidumbre jurídica para los propios proyectos que se busca proteger. En ese sentido, invitamos al MINVU a explorar alternativas que permitan alcanzar el mismo objetivo dentro del marco legal vigente, tales como la generación de un procedimiento expedito dentro del SEIM para proyectos MINVU/SERVIU, con plazos diferenciados y revisión prioritaria por parte de la SEREMITT, o bien la tramitación de una modificación legal que, de manera expresa, habilite la competencia del SERVIU en esta materia y establezca los estándares técnicos y de independencia que correspondan. A lo ya mencionado, cabe destacar que el MTT se encuentra actualmente trabajando en la actualización del Decreto Supremo N°30, proceso en el que el MINVU participa como organismo suscrito a dicho Decreto. Esta instancia de colaboración interministerial ya en curso representa la vía más adecuada y técnicamente coherente para abordar las necesidades de adecuación normativa que motivan la presente propuesta.

17. [454_Catalina_Ruiz_.pdf]

Observación 1: 7 Art. 1.5.1 inciso nuevo (Mod. N° 15) La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales. Se consulta: ¿bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como 'de interés público' para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación? La indefinición de este concepto puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

18. [Comparado (limpio).docx]

Observación 1: Artículo 1.5.1.

Los proyectos a que se refiere este Capítulo, que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deberán presentar y aprobar un IMIV, conforme a lo establecido en los artículos 170 al 174 y al reglamento a que se refiere el artículo 171, todos de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Para efectos de determinar si los proyectos a que se refiere este artículo deben elaborar un IMIV, se deberá registrar, en el sistema electrónico, creado para estos efectos, la información que determina el reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

A la solicitud de permiso de urbanización, de edificación o a las autorizaciones correspondientes, en los casos de los proyectos a que se refiere el inciso primero de este artículo, se deberá acompañar el comprobante de ingreso del Informe de Mitigación o, el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe. Cuando éste deba elaborarse, la resolución que lo apruebe será requisito para el otorgamiento del correspondiente permiso o autorización.

Será responsabilidad del interesado ingresar ante la Dirección de Obras Municipales el acto administrativo mediante el cual se apruebe el Informe de Mitigación. Si ello no se efectúa dentro del plazo para pronunciarse sobre la solicitud de permiso, el Director de Obras Municipales deberá dejar constancia de ese requisito pendiente al emitir el Acta de Observaciones. Dicha observación deberá ser subsanada por el interesado dentro del plazo dispuesto en el inciso final del artículo 1.4.9 de esta Ordenanza o, en su defecto, deberá

acreditar mediante documento emitido por el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad que dicho informe continúa en trámite de evaluación, conforme a los plazos establecidos en el decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito también por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que aprueba el Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano.

Producida esta última circunstancia, el Director de Obras Municipales podrá, por una segunda y última vez y dentro del plazo de 15 días desde el ingreso del referido documento emitido por el SEIM, observar la falta de aprobación del IMIV, entendiéndose que el interesado tendrá, excepcionalmente, un nuevo plazo de 60 días para subsanar esa observación.

Observación 2: Tratándose de proyectos de interés público, de reconstrucción, o de programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización, incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente, el cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas por la normativa vigente podrá ser acreditado mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU. Dicho informe deberá incorporar las evaluaciones, diagnósticos y medidas equivalentes a las establecidas para el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), conforme al Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para estos efectos, el Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU reemplazará la tramitación, revisión y pronunciamiento de otros organismos sectoriales, constituyendo antecedente suficiente para la Dirección de Obras Municipales.

19. [518_María_Noguera_.pdf]

Observación 1: 9 Art. 1.5.1 inciso nuevo (Mod. N° 15) La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales. Se consulta: ¿bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como 'de interés público' para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación? La indefinición de este concepto puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe, según el espíritu de la norma, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

20. [521_CCHC_.pdf]

Observación 1: Se solicita aclarar la propuesta, en el sentido de si el Informe Técnico de Movilidad al cual hace referencia, se refiere a un nuevo antecedente necesario para la tramitación de los IMIV de estos proyectos o, por el contrario, reemplazaría para los mismos la aprobación del IMIV.

Por otra parte, se sugiere evaluar las competencias técnicas y capacidades instaladas de cada Serviú, a fin de hacer viable la elaboración de estos informes.

Se requiere precisar los conceptos empleados, estableciendo la excepcionalidad para proyectos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes y tratándose de viviendas de interés público, conforme al concepto otorgado por el art. 27 inciso 4° de la LGUC. Lo anterior, debido a que se trata de un concepto amplio, que abarca tanto viviendas financiadas por el MINVU y otros organismos públicos, como cooperativas y desarrollos pertenecientes al sector privado, con o sin fines de lucro.

21. [526_Adriana_Larsen_.pdf]

Observación 1: 13. 1.5.1 Hay que asegurar la equivalencia técnica con los estándares del sistema de evaluación vigente. Definir criterios técnicos mínimos y mecanismos de control.

22. 527_Daniel_Moreno_.pdf

Observación 1: Las modificaciones orientadas a agilizar la reconstrucción en zonas de catástrofe parecen atendibles en cuanto reconocen una situación excepcional que requiere respuestas más rápidas. No obstante, sería importante que dichas flexibilizaciones queden estrictamente acotadas a proyectos de interés público o reconstrucción efectivamente emplazados en zonas oficialmente declaradas de catástrofe, con límites temporales y criterios de transparencia y trazabilidad técnica. En particular, convendría evitar que la sustitución de revisiones sectoriales por informes emitidos por SERVIU termine debilitando el control sobre movilidad, riesgo o cumplimiento normativo. La aceleración de la reconstrucción no debiera traducirse en una rebaja general de exigencias sustantivas, sino en procedimientos extraordinarios bien delimitados y técnicamente robustos.

23. 567_Guillermo_Condemarin_.pdf

Observación 1: 15. Artículo 1.5.1. Los tres últimos incisos agregados al artículo 1.5.1 es contradictoria con el Título V, De las mitigaciones y aportes al espacio público de la LGUC, especialmente con los principios definidos en su artículo 168 de Universalidad, Proporcionalidad y Predictibilidad. Del mismo modo, se contradice con el inciso primero del artículo 171 de la misma ley, que señala: “_ Todos los proyectos que generen crecimiento urbano por extensión o por densificación deberán registrar la información

que el reglamento determine en el sistema electrónico especificado en el artículo 170. A través de este sistema, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones indicará si el titular debe elaborar un informe de mitigación. En caso afirmativo, Éste se presentará y tramitará, a través del mismo sistema, ante la autoridad que corresponda conforme al inciso siguiente_”. En resumen, este artículo obliga modificar la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Observación 2: 17. Artículo 3.2.5. El inciso final agregado, donde le da a la “_Dirección de Obras Municipales podrá autorizar, mediante informe técnico favorable SERVIU, __la modificación del ancho o la conformación de los perfiles de vías definidos en el instrumento de planificación territorial_”, cuando ello resulte necesario para la adecuada implementación del proyecto y la recuperación urbana del sector_”, es contradictoria con las atribuciones definidas en el artículo 24 del D.F.L N° 1 de 2006, Interior, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. La actuación del Director de Obras sería en este caso una actuación discrecional y no legal, pues existe un procedimiento establecido para este efecto en el inciso segundo del artículo 2.3.2 de la misma OGUC.

Observación 3: 18. Artículo 5.1.1. El tercer final agregado tiene un problema de redacción que genera confusión para su aplicación: El texto señala: “Tratándose de ¿proyectos estatales? de reconstrucción, ¿urbanización o vivienda? desarrollados por el ¿Ministerio de Vivienda y Urbanismo?, ¿sus servicios dependientes o entidades patrocinantes?, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe ¿o dependientes o entidades patrocinantes?, ¿ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia’, la Dirección de Obras Municipales ¿podrá autorizar?, mediante ¿informe de profesional competente? quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad ¿y declaración simple del dueño?, el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea. Además, se deberá ¿presentar planos de la propiedad?, conforme a las ¿viviendas tipos aprobadas por los SERVIU? y contar con ¿instalaciones interiores operativas?. Para estos casos, la vivienda deberá cumplir con las normas de seguridad, estabilidad y habitabilidad, sin considerar normas urbanísticas.” Además de la pésima redacción y uso de términos redundantes y equivocados, los que redactaron esta proposición de no leyeron el Título 7 “_De las normas aplicables en zonas decretadas afectadas por catástrofe_” agregado por numeral 6 del Artículo Único del D.S. N° 28, MINVU, del 09/09/2024, publicado en D. O. N° 44.357-B de fecha 23/01/2026. Que entró en vigor el 23/02/2026, y que con creces responde a todo lo mal insinuado y redactado en este inciso agregado.

24. 590_Lorena_Meneses_.pdf

Observación 1: La posibilidad de que SERVIU emita informes técnicos que sustituyan evaluaciones de mitigación vial introduce un conflicto de interés institucional, al concentrar funciones de ejecución y control en un mismo órgano. Se vulnera el principio de imparcialidad administrativa.

Observación 2: Permitir modificaciones de perfiles viales mediante informe favorable de SERVIU reduce el control técnico independiente de la DOM y debilita la planificación urbana local, pudiendo afectar estándares de seguridad y conectividad.

Observación 3: La concentración de atribuciones en SERVIU para proyectos en zonas de catástrofe carece de contrapesos institucionales suficientes, generando riesgos de arbitrariedad, debilitamiento del control municipal y falta de transparencia en la toma de decisiones.

Conflicto de interés institucional: SERVIU evalúa y ejecuta.

Debilitamiento del rol de la DOM como ente técnico independiente.

Reducción de estándares en mitigación vial y riesgo.

Falta de definición precisa de “proyectos beneficiados” (indeterminación normativa).

25. 593_Pablo_Sovino_.pdf

Observación 1: Eliminar la participación de otros organismos competentes con representación local de las necesidades y permitir que un ente externo, ajeno a las condiciones y necesidades locales, opere con soberanía en las decisiones de un sector específico no contribuye al desarrollo urbanístico participativo.

26. 609_Gabriela_Pappini_.pdf

Observación 7 (Art. 1.5.1 – Mod N°15)

“1.5.1 (Mod N°15) Sustitución del IMIV por un informe técnico del SERVIU para proyectos de “Interés público”, el mecanismo propuesto carece de definición de “interés público”. Se consulta bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como ‘de interés público’ para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación. Se solicita que su uso sea exclusivo para zonas de catástrofe y con aprobación vinculante con SEREMI de Transporte y la Municipalidad a través de la Dirección correspondiente.”

27. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 / 5.1.11 Definición “Superficie Edificada” cambia a medirse desde cara interior del muro. Genera que no se considere el espesor de una construcción como superficie edificada. Disminuye la superficie computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una rebaja de los derechos municipales por concepto de pago en permisos de edificación. Además, pueden implicar una disminución en el factor para categorizar un IMIV, en algunos casos, los proyectos pueden disminuir su categoría (Ejemplo: intermedio a básico), por lo que las mitigaciones serían de menor impacto.

Observación 2: 2. 1.4.17 Aumenta plazo de caducidad de permisos de edificación, pasando de 3 a 6 años y paralización por trámites. Proyectos podrán extender su vigencia al doble (de 3 a 6 años). Esto impacta por ejemplo en sitios eriazos con proyecto aprobado que estarán mayor tiempo en estado de abandono, provocando inseguridad y deterioro urbano. Impacta además en ampliar el período de posibles cambios que se puedan generar en las condiciones urbanas y del entorno inmediato de cuándo se aprobó el proyecto a cuando se ejecute (6 años después). Para estudios en dónde se considera la situación base, como los IMIV, la extensión de plazo puede cambiar considerablemente una condición base y quedar desactualizados u obsoletos en sus mitigaciones.

Observación 3: 3. 2.1.22 Coeficiente de densidad cambia de 4 a 2 hab/viv y a 1 para viviendas $\leq 90m^2$ cerca de transporte. Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial. Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por Ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE. Actualmente en dicho sector se permite una densidad baja, pensado para un desarrollo de casas, ahora con la misma densidad se podrán construir edificios en altura, cuando antes las normas del PRC limitaban ese desarrollo (ver Imagen N° 1 y 2). Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollos densos en torno a vías como Concha y Toro, Camilo, Henríquez, Eyzaguirre; sin generar mitigaciones adecuadas al entorno. En ese sentido, la medida propuesta no viene acompañada de una política pública adecuada para mejorar la movilidad y el transporte público. En la actualidad, la comuna cuenta con graves problemáticas de movilidad de ejecución de ejes viales estructurantes ya que solo el 50% de la vialidad estructurante está completamente materializada en el perfil proyectado, un 27% de la vialidad se encuentra parcialmente consolidada y un 23% de la vialidad falta por materializar en el territorio comunal. De la vialidad faltante por materializar, se puede agrupar por ubicación de la siguiente manera: el 61% en el sector de piedemonte, el 29% en la zona industrial y el 10% en el resto del territorio comunal (ver Imagen N°2). Estas discontinuidades y carencias de la red impactan la circulación, seguridad vial y eficiencia del transporte público y privado. Por lo anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficits estructurales de la movilidad. Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna. Por otra parte, la facultad de generar incentivos por medio de los Planes Reguladores Comunales (Artículo 184 LGUC) se ve condicionada y limitada por el aumento total de los coeficientes.

28. 643_Francisca_Cancino_.pdf

Observación 1: 7. 1.5.1 Se sugiere incorporar a las Entidades Patrocinantes, ya que somos las encargadas de ejecutar los planes habitacionales del MINVU.

29. 652_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: Respecto a la modificación de la definición de superficie edificada, en que la medida será por fuera de los muros perimetrales, no se tienen mayores observaciones. Sin embargo, se debe considerar que dicha disminución puede tener impactos en la carga de ocupación. Sujeto a las posibilidades del proyectista, el mismo proyecto puede considerar menos metros cuadrados con el mismo producto, y por ende, el cálculo de la ley de aportes sería menor, en desmedro de mejorar el entorno inmediato, como de recibir aportes menores a las municipalidades para la ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la Comuna.

Observación 2: Aumento de constructibilidad en Conjunto Armónico

Se rechaza modificación: El aumento de un 75 % a la constructibilidad, para proyectos de viviendas económicas, presenta riesgos relevantes, en la medida que no garantiza que dichos proyectos corresponden efectivamente a viviendas de interés público. Se valora la intención de fomentar el desarrollo de viviendas económicas, sin embargo, esta condición muchas veces no cumple con su vocación, permitiendo que desarrollos inmobiliarios se acojan a esta normativa cumpliendo formalmente con sus requisitos, cumpliendo con la

normativa legal, distancias mínimas y reducción de estacionamientos, pero no responden a su objetivo social, por el contrario, pueden ser proyectos privados de alto estándar. En este contexto, se recomienda vincular este artículo a los proyectos definidos como vivienda de interés público, conforme a lo establecido en la LGUC en el artículo 184 bis., la cual se refiere exclusivamente a proyectos destinados a beneficiarios de programas habitacionales del Estado.

Asimismo, resulta necesario que estos incrementos se encuentren alineados a la capacidad real del sistema de transporte y de infraestructura urbana, ya que los proyectos estén ubicados frente a vías expresas o troncales, y la disminución de la cantidad de estacionamientos en los artículos anteriores, no asegura la posibilidad de que sus habitantes puedan dar uso a las vías que enfrentan. Esta medida ante el transporte público existente se ve como algo acelerado que no considera la realidad y deficiencia actual de los medios actuales. Las modificaciones propuestas requieren ser evaluadas en función de su coherencia con las condiciones actuales del sistema de transporte y la infraestructura disponible, incluyendo la frecuencia de los servicios ferroviarios y el desarrollo de redes de movilidad activa. En este sentido, la aplicación de estas medidas podría generar desajustes entre la intensidad de uso del suelo promovida y la capacidad real de soporte del territorio, lo que podría impactar negativamente en la movilidad y en las condiciones de habitabilidad de la población.

A lo anterior se suma que los incrementos de constructibilidad no están condicionados a externalidades positivas obligatorias (espacio público, mitigaciones, equipamiento), por lo que no hay una responsabilidad asumida por el desarrollador ante el beneficio a la norma.

30. 656_Rodrigo_Soto_.pdf

Observación 1: De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

Observación 2: Sumado a lo anterior, la Dirección de Obras Municipales, no cuenta hoy con la facultad de considerar si los informes presentados cumplen o no con los antecedentes técnicos válidos y suficientes para aprobar proyectos de estas características.

31. 658_Carolina_Rivera_.pdf

Observación 1: De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

32. 665_Claudia_Campodonico_.pdf

Observación 1: De manera general, donde se hace referencia a los proyectos de “vivienda económica”, se sugiere utilizar el concepto “programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización”, utilizado en el artículo propuesto 1.5.1.

Se considera que las modificaciones propuestas pueden generar cambios reglamentarios que incidirán directamente en las facultades regulatorias de los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes.

33. [669_Melvin_Vidal_.pdf]

Observación 1: Dado que en el análisis se habla explícitamente sobre “proyectos estatales de reconstrucción de viviendas”, sería importante tener la certeza que no se considera otro tipo de edificaciones. Lo anterior, en consideración a que el D.S. N°202 de fecha 13.06.2024 declaró entre otras, a la Región Metropolitana como zona afectada por catástrofe, debido al sistema frontal caracterizado por intensas precipitaciones, además de viento, tormentas eléctricas y marejadas que azotó el territorio nacional entre las regiones de Coquimbo y Los Ríos el 2024. Es por ello, se requiere tener certeza sobre si esta medida no considera otros tipos de permisos fuera de los de reconstrucción llevadas adelante por el Estado.

34. [684_Carolina_Zamorano_.pdf]

Observación 1: 15. Art. 1.5.1 IMIV en Zonas de Catástrofe En Áreas declaradas de catástrofe, el IMIV puede ser reemplazado por un informe del SERVIU. Impacto Técnico: Debilita los mecanismos de evaluación de impacto en movilidad, priorizando criterios de urgencia por sobre análisis técnicos integrales.

35. [688_Eleonora_Muñoz_.pdf]

Observación 1: 3. 2.1.17 En relación con “La Dirección de Obras Municipales deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente”, se observa: - Cómo el DOM validará que los antecedentes técnicos son suficientes. Para ello, los antecedentes ingresados (estudio fundado de riesgos) debe ser aprobado y visado por los organismos competentes en cada materia - Los DOM debiesen tener una preparación técnica y profesión que les permita opinar y/o validar los antecedentes ingresados

Observación 2: 4. 5.1.1 En relación con “tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el MINVU, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, la DOM podrá autorizar, mediante informe de profesional competente quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad y declaración jurada simple del dueño, el Permiso de Edificación y Recepción simultánea”, se observa: - La redacción del artículo induce a confusión - ¿El DOM (en su autorización) es quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con todas las normas, entre ellas, seguridad y estabilidad? Si es así, el DOM debiese ser un profesional que tenga competencias técnicas de profesional especialista en las distintas amenazas, o recibir el estudio visado y validado por el organismo competente en cada materia - Las zonas afectadas por catástrofes, en muchas ocasiones, corresponden a población vulnerable que habita territorios no aptos o no habilitados (como, por ejemplo, tomas en quebradas, laderas con fuerte pendiente, o bordes de ríos), por lo que agilizar la reconstrucción en los mismos sectores, puede volver a exponer a la población a las mismas amenazas y posibles catástrofes.

36. [691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf]

Observación 1: - 11.

Art. 1.5.1 inciso nuevo

La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales.

La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

37. 695_Francisco_Ramirez_.pdf

Observación 1: 10. Art. 1.5.1 inciso nuevo La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales. La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas. Se consulta: ¿bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como 'de interés público' para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación? La indefinición de este concepto puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

38. 696_Chistiane Rusche_.pdf

Observación 1: Art. 1.5.1 Eliminar la participación de otros organismos competentes con representación local de las necesidades y permitir que un ente externo, ajeno a las condiciones y necesidades locales, opere con soberanía en las decisiones de un sector específico no contribuye al desarrollo urbanístico participativo.

39. 697_Claudio_Aliaga_.pdf

Observación 1: La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales.

Observación 2: La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas. Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio

Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

40. 699_Carlos_Pacheco_.pdf

Observación 1: La propuesta carece de una definición clara de “proyectos de interés público”, generando un margen amplio de interpretación que puede facilitar excepciones indebidas. Además, permite que el cumplimiento de exigencias de movilidad sea acreditado mediante un informe del SERVIU, debilitando los controles y la aplicación de la normativa vigente, incluida la Ley de Aportes al Espacio Público.

41. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1: tramitación de IMIVs ha ocurrido en paralelo con anteproyectos, sin ralentizar el desarrollo de las faenas. Por otro lado, nos parece pertinente que el artículo exprese con precisión en qué casos específicos se permitirá la ampliación de plazos mencionada, es decir, que se haga una diferenciación de cuando se permitiría ampliación de plazos, y no para todos los casos. Por ejemplo: proyectos que requieren de resolución sanitaria o Declaración de Impacto Ambiental.

En el caso de proyectos de vivienda de interés público, hemos identificado que existen demoras en los tiempos no por lentitud en la aprobación de permisos, sino por la demora en la tramitación de la asignación de financiamiento por parte del Ministerio. En ese sentido, existe un factor económico más que de “permisología”, el cual no se soluciona a través de este cambio de la OGUC, sino tomando medidas en otros ámbitos de la administración pública.

Observación 2: Riesgos:

Especulación de suelo urbano por parte de desarrolladores que podrían adquirir terrenos o inmuebles con el único fin de revenderlos a un precio superior (aprovechando la alta demanda y la plusvalía generada por el entorno).

Predios cercados por faenas o en condición de abandono que se establecen como foco de incividad.

Ventajas:

Actualmente 3 años de permiso se hace corto para proyectos de gran escala que presentan demoras en gestiones o autorizaciones tramitadas con otro órgano del estado necesarias para recepcionar la obra (más que para iniciar la construcción).

Requerimiento: Definir que sólo aquellos proyectos con una carga de ocupación de suelo sobre 1000 personas puedan adscribir a la posibilidad de un permiso con mayor tiempo de validez (es decir, diferenciar entre proyectos de alto impacto y viviendas de baja escala para establecer tiempos de aprobación).

Definir plazos de suspensión de caducidad por efecto de la tramitación de otros permisos sectoriales asignando valores específicos por tipo de permiso. Por ej. diferenciar entre la gestión de un IMIV (y el tipo de IMIV) versus una evaluación ambiental.

Respecto a la tramitación de permisos, explicitar en la norma cuáles serán esos “_permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado_” para las que aplicará la extensión de plazos.

Incluir en el texto propuesta en qué plazos y cómo deberá un desarrollador informar a la Dirección de Obras Municipales sobre una paralización en la caducidad de su permiso.

Observación 3: Las estaciones de Metro y Tren, además de permitir trasladar a un gran número de personas diariamente, tienen un carácter de largo plazo, siendo infraestructuras de transporte consistentes y confiables. Por lo anterior, tiene lógica reducir estacionamientos en su entorno. En el caso de Renca, son justamente los sectores en torno a las futuras estaciones de Metro línea 7 y de tren Santiago Batuco aquellas que tienen mayor intensidad de ocupación. Sin embargo, 600m implica una caminata de entre 7 a 10 minutos, lo que muchos usuarios no están dispuestos a recorrer a pie cotidianamente. Adicionalmente, los tiempos estimados mencionados corresponden a la velocidad de un adulto hábil, pero si sumamos una condición de movilidad reducida, un cochecito de bebé o un enfermo, los tiempos se alargan, siendo necesario poder acceder rápidamente a un vehículo motorizado.

En cuanto a los otros criterios de aplicabilidad, preocupa la falta de definición del concepto “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor” ¿se refiere esto a vialidad estructurante o

corredores sólo bus? En cualquier caso, considerar las paradas de buses como parámetro respecto a la necesidad de estacionamientos de un edificio genera que esta norma no sea condicional, sino posible en todo el territorio comunal. Será importante también que la norma sea clara respecto a cómo se calculará el punto de inicio y término de las áreas de servicio del transporte público; hay estaciones de metro donde se debe caminar varios minutos dentro de la estación para llegar al andén.

Identificamos también que la normativa propuesta respecto a estacionamientos podría entrar en tensión con lo normado en la misma materia en la Ley de Copropiedad para viviendas de interés público, que ya establece ciertos criterios propios para rebajar dotación de estacionamientos, y que queda a criterio de la Dirección de Obras Municipales (DOM). Actualmente la norma lo plantea como facultativo. Este cambio lo deja en obligatorio, eliminando la posibilidad de analizar las realidades locales y concretas.

42. 730_Constanza_Abusleme_.pdf

Observación 1: Se sugiere no incorporar modificación señalada, manteniendo los IMIVs independiente de que sean proyectos desarrollados por el MINVU o SERVIU en Zonas de Catástrofe. Esta medida simplifica el proceso, pero reduce la evaluación intersectorial de los impactos viales, concentrando la revisión en un solo organismo y debilitando el estándar técnico de análisis.

43. 743_Macarena_Montt_.pdf

Observación 1: La sustitución de pronunciamientos de organismos sectoriales por informes de SERVIU, que contemplan estos artículos, podría exceder el ámbito reglamentario. Se sugiere reformular la disposición, estableciendo que dichos informes constituyan un mecanismo simplificado o antecedente técnico relevante, sin sustituir competencias legales de otros órganos.

44. 755_Mario_Olea_.pdf

Observación 1: La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales.

La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

45. [768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf]

Observación 1: La incorporación de un mecanismo sustitutivo del IMIV mediante informe técnico emitido por el SERVIU introduce una excepción significativa al sistema de evaluación de impactos en la movilidad, debilitando la aplicación de criterios técnicos homogéneos y la evaluación multisectorial actualmente vigente.

Se observa, en primer término, la ausencia de una definición precisa de “proyecto de interés público”, lo que puede generar ambigüedades en su aplicación y una extensión indebida de esta excepción a proyectos que debieran someterse al sistema completo de evaluación. Se entiende la pertinencia de establecer mecanismos excepcionales en contextos de reconstrucción o catástrofe; sin embargo, su extensión a proyectos de interés público en términos generales resulta improcedente.

Asimismo, no se acredita la capacidad institucional instalada del SERVIU para asumir la elaboración de informes con el mismo nivel de profundidad, trazabilidad y rigor técnico que exige el sistema IMIV, lo que puede afectar la calidad de la evaluación de impactos.

La sustitución de un procedimiento estructurado y estandarizado por un informe sectorial único puede limitar la evaluación integral de los efectos sobre la red vial, el transporte público y la accesibilidad, generando además asimetrías en el tratamiento de proyectos con impactos equivalentes.

46. [790_María_Díaz_.pdf]

Observación 1: La incorporación de un mecanismo sustitutivo del IMIV mediante informe técnico emitido por el SERVIU introduce una excepción significativa al sistema de evaluación de impactos en la movilidad, debilitando la aplicación de criterios técnicos homogéneos y la evaluación multisectorial actualmente vigente.

Se observa, en primer término, la ausencia de una definición precisa de “proyecto de interés público”, lo que puede generar ambigüedades en su aplicación y una extensión indebida de esta excepción a proyectos que debieran someterse al sistema completo de evaluación. Se entiende la pertinencia de establecer mecanismos excepcionales en contextos de reconstrucción o catástrofe; sin embargo, su extensión a proyectos de interés público en términos generales resulta improcedente.

Asimismo, no se acredita la capacidad institucional instalada del SERVIU para asumir la elaboración de informes con el mismo nivel de profundidad, trazabilidad y rigor técnico que exige el sistema IMIV, lo que puede afectar la calidad de la evaluación de impactos.

La sustitución de un procedimiento estructurado y estandarizado por un informe sectorial único puede limitar la evaluación integral de los efectos sobre la red vial, el transporte público y la accesibilidad, generando además asimetrías en el tratamiento de proyectos con impactos equivalentes.

En comunas como Ancud, caracterizadas por una alta dependencia del automóvil privado y una limitada cobertura de transporte público, principalmente basada en sistemas de taxi colectivo; esta flexibilización resulta particularmente crítica, dado que el sistema de movilidad presenta baja resiliencia frente a aumentos de demanda.

47. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 1: Se observa que la modificación permite reemplazar el IMIV por un informe del SERVIU en ciertos proyectos, concentrando la evaluación en una sola entidad.

En este sentido, cabe preguntarse: ¿cómo se asegura que esta evaluación mantenga el mismo estándar técnico que el IMIV? ¿De qué manera se resguarda la revisión integral de los impactos en la movilidad?

Esta medida podría generar diferencias en los criterios de evaluación y en la calidad de las mitigaciones exigidas.

Observación 2: Limitar el margen de acción de las direcciones de obras municipales debilita el control que puede existir sobre el desarrollo de proyectos emplazados en áreas de riesgo. Si bien los informes se elaboraran por profesionales competentes, no puede quedar solo en la declaración del profesional que la realiza, se requiere que estos pasen por un “un control” que se realice una evaluación y definir algún mecanismo que verifique la calidad y suficiencia del informe.

Observación 3: En proyectos estatales de reconstrucción, urbanización o vivienda desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe

48. [842_Omar_Riquelme_.pdf]

Observación 1: 1. 15) que incorpora incisos al Artículo 1.5.1

No estoy de acuerdo con los incisos finales que se agregan al artículo 1.5.1. de la OGUC, por cuanto quita potestad de pronunciamiento a la SEREMI Transporte y los Municipios a través de su respectiva Dirección de Tránsito y Dirección de Obras, respecto a la revisión y aprobación de Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), en los casos que señala la propuesta, dejando de lado la contraparte técnica que verifique que las evaluaciones, diagnósticos y medidas equivalentes propuestas por SERVIU sean realmente las establecidas para el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), conforme al Decreto Supremo N°30. No queda claro tampoco, qué entidad será la que apruebe las cauciones que se propongan (actualmente las Direcciones de Tránsito de los Municipios), lo que implica un perjuicio para el municipio que deberá hacer efectiva la caución en los plazos que indica DS N°30 o hacer cobro de las garantías para efectuar las obras pendientes, sin tener certeza previa de que los montos garantizados permitirán llevar a cabo la totalidad de las obras caucionadas.

49. [845_Rodrigo_Rauld_.pdf]

Observación 1: La modificación propuesta al artículo 5.1.1 de la OGUC debe leerse en conjunto con la modificación propuesta al artículo 2.1.17 de la misma Ordenanza (número 16 del comparado), que agrega un inciso estableciendo que los profesionales competentes “deberán certificar que los análisis, modelaciones, criterios técnicos y medidas propuestas se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU mediante circulares DDU”, y que la Dirección de Obras Municipales “deberá considerar tales informes como antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente.” Analizadas conjuntamente, ambas modificaciones configuran una transferencia de responsabilidades técnicas especializadas hacia las DOM que estas no están en condiciones de ejercer, al tiempo que eliminan la participación de los organismos que sí cuentan con dichas competencias.

Observación 2: El resultado práctico de esta transferencia será previsiblemente uno de dos escenarios, ambos problemáticos: o las DOM aprueban sistemáticamente todo lo que se les presente —porque carecen de herramientas para objetar técnicamente— convirtiendo el control en una formalidad vacía; o las DOM objetan estudios sin fundamento técnico suficiente, generando conflictos con los profesionales y judicialización innecesaria. Ninguno de los dos escenarios contribuye a la seguridad de las personas ni a la calidad del proceso de reconstrucción.

Observación 3: Propuesta de redacción alternativa: Se propone reemplazar el inciso propuesto por la siguiente redacción:

“Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, podrá solicitarse permiso de edificación y recepción simultánea, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) Que se cuente con una evaluación territorial de riesgo post-catástrofe del polígono de reconstrucción, coordinada por el SERVIU o la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo con los organismos técnicos competentes según la naturaleza de las amenazas presentes, la que deberá completarse en un plazo máximo de 120 días corridos contados desde el acto administrativo que formalice su inicio. Esta evaluación tendrá carácter vinculante para todos los proyectos que se emplacen dentro del polígono evaluado. b) Que los proyectos cumplan con las normas urbanísticas del instrumento de planificación territorial vigente, especialmente las referidas a Áreas de riesgo conforme al artículo 2.1.17 de esta Ordenanza. Cuando la evaluación territorial determine que las condiciones de riesgo han variado respecto de lo establecido en el instrumento de planificación territorial, el proyecto deberá incorporar las medidas de mitigación que dicha evaluación establezca. c) Que un profesional competente certifique que la vivienda cumple con las normas técnicas de seguridad, habitabilidad y estabilidad, conforme a las viviendas tipo aprobadas por los SERVIU. d) Que se presenten los planos de la propiedad y se acredite que las instalaciones interiores se encuentran operativas. La Dirección de Obras Municipales verificará el cumplimiento de las

condiciones señaladas precedentemente y otorgará el permiso y la recepción simultánea dentro del plazo de 15 días siguientes a la presentación de la totalidad de los antecedentes.”

50. [854_Maria_Herrera_.pdf]

Observación 1: 3. Art. 1.5.1 (IMIV – informe SERVIU)

La simplificación de la evaluación de impactos en movilidad podría dejar fuera efectos que sí se perciben a nivel local, como congestión o dificultades de acceso en el sector.

51. 875_Nicolas_Fuentes_.pdf

Observación 1: Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

52. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 1: La posibilidad de que SERVIU emita informes técnicos que sustituyan evaluaciones de mitigación vial introduce un conflicto de interés institucional, al concentrar funciones de ejecución y control en un mismo órgano. Se vulnera el principio de imparcialidad administrativa.

La propuesta carece de:

Evaluación ambiental estratégica.

Modelación urbana (densidad, transporte, servicios).

Análisis fiscal (impacto en infraestructura pública).

53. 911_Lorene_Prieto_.pdf

Observación 1: 1.5.1 Los incendios han sido intencionales en la mayoría de los casos. Por lo tanto tienen que ser investigados, puesto que podrían existir intereses con respecto a los terrenos. Debería existir un seguro de incendio universal. Deben especificarse cuáles son las situaciones de emergencia y desastres naturales. Por Viviendas malconstruidas o construidas sobre terrenos no aptos que sufran daños considerables debe responder la constructora. Y los firmantes deben ir presos.

54. 919_Gonzalo_Gacitua_.pdf

Observación 1: Los nuevos incisos que se proponen agregar al final de este artículo no tienen sustento legal y vulneran lo establecido en los artículos 170 a 174 de la LGUC, sobre los proyectos que deben someterse al Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad. Además, se pretende conferir una función o atribución a un órgano público, por vía reglamentaria (emisión de “Informe Técnico de Movilidad” por parte de los SERVIU), lo que no resulta pertinente, pues ello es materia de ley. Contraloría General no debiera aceptar estos incisos, pues exceden abiertamente el Ámbito de competencias de la OGUC, como normas de rango reglamentario.

55. [928_Sebastian_Ahumada_.pdf]

Observación 1: 10. Arts. 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 Las normas orientadas a agilizar proyectos en zonas de catástrofe parecen responder a una finalidad distinta y atendible, pero debieran tramitarse separadamente del resto de las modificaciones permanentes de flexibilización urbana. Se sugiere acotar expresamente su aplicación a proyectos públicos o de interés social desarrollados por MINVU o SERVIU, en territorios formalmente declarados en catástrofe y por un plazo determinado. De ese modo se resguarda el objetivo de reconstrucción sin mezclarlo con cambios estructurales de densificación que requieren otra evaluación y debate.

Observación 2: 1. Arts. 1.1.2 y 5.1.11 Se observa la propuesta de medir la superficie edificada hasta la cara interior del muro perimetral, por cuanto produce un aumento normativo de la constructibilidad efectiva sin evaluación previa de sus efectos urbanos acumulativos. En la práctica, ello equivale a flexibilizar la intensidad de ocupación del suelo sin mediación del instrumento de planificación territorial. Si se busca corregir un incentivo estructural indeseado en un país sísmico, la medida debiera acotarse a vivienda de interés público o reconstrucción, o bien condicionarse a parámetros técnicos específicos, y no establecerse como regla general.

56. [939_Claudia_Maturana_.pdf]

Observación 1: 6. 1.5.1 Se observa un debilitamiento de la evaluación integral de proyectos, al reducir la evaluación multisectorial, cuyo impacto podría relacionarse a un menor control sobre impactos viales u mayor riesgo en contextos de alta congestión.

57. [943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf]

Observación 1: Modificar incorporando: La reducción de estacionamientos solo podrá aplicarse cuando exista infraestructura de movilidad integrada, incluyendo transporte público de alta frecuencia y redes continuas de movilidad activa (acera peatonal y ciclovía como mínimo). Todo proyecto habitacional deberá contemplar, al menos, un estacionamiento de bicicleta por vivienda.

Observación 2: Incluir: Todo proyecto en zonas de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio, incluyendo medidas de reducción de riesgos y soluciones basadas en la naturaleza. Se debe dar obligatoriedad de condiciones mínimas de seguridad para profesionales en terreno, incluyendo equipos de protección personal y seguros de vida y accidentes durante los primeros tres meses de labores en zona de catástrofe.

Observación 3: Incluir: Todo proyecto en zona de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio.

58. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 1: 15. 1.5.1 La modificación propuesta busca responder, aparentemente, al anhelo de una tramitación más expedita y, a su vez, mantener los actuales niveles de exigencia de la autorización sectorial en comento. La modificación, sin embargo, presenta varios problemas de distinta índole. En primer lugar, la modificación es improcedente desde el punto de vista legal, pues la normativa contraviene lo establecido en el literal c) del art. 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En el Art. 171, c) se establece que el reglamento de los informes de mitigación vial deberá establecer las condiciones para que estos sean presentados, ya sea ante la Dirección de Tránsito o Transporte Público del respectivo municipio o bien ante la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones. De esta forma, solo la modificación de la Ley y la posterior modificación del reglamento antes mencionado podrán establecer una modificación de ese tipo. Asimismo, se entiende, a partir de lo planteado en el literal a) del Art. 171, que dichas condiciones se refieren a condiciones de impacto del proyecto sobre los flujos viales y no a la relevancia pública del proyecto (no se hace una diferenciación a ese respecto). Asimismo, el introducir un criterio diferenciado de manera injustificada ante una situación jurídicamente similar vulnera el principio de igualdad ante la ley y tampoco tiene una justificación desde el punto de vista del transporte y el urbanismo. Finalmente, los Servicios de Vivienda y Urbanización (SERVIU) no tienen necesariamente las competencias, el personal y los recursos, ni eventualmente las competencias jurídicas, para acreditar las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas por la normativa vigente. Por todas esas razones es que, al redactarse la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en lo tocante a esta materia, se previó que fueran justamente los organismos antes mencionados y no los SERVIU los encargados de acreditar el cumplimiento de dicha normativa. Por las razones anteriores, se solicita la anulación de la modificación propuesta.

Observación 2: 17. 3.2.5 La propuesta no garantiza condiciones de vialidad para cumplir adecuadamente con estándares de habitabilidad, accesibilidad y seguridad para las zonas afectadas por catástrofes o emergencias. Se permite una rebaja injustificada de estándares urbanísticos respecto al estándar nacional, la que es especialmente crítica en estas zonas, tanto por su condición de exposición a amenazas de distinto tipo, como por su condición de vulnerabilidad social y ambiental que suele converger en estas situaciones y que se incrementa en situaciones post-desastre. Por todo lo anterior, se solicita la anulación de la modificación propuesta.

Observación 3: 18. 5.1.1 La propuesta no garantiza condiciones de vialidad para cumplir adecuadamente con estándares urbanísticos para las zonas afectadas por catástrofes o emergencias. Se permite una rebaja injustificada de estándares urbanísticos respecto al estándar nacional, lo que se hace especialmente crítico en estas zonas, tanto por su condición de exposición a amenazas de distinto tipo, como por su condición de vulnerabilidad social y ambiental que suele converger en estas situaciones y que se incrementa en situaciones post-desastre. Por todo lo anterior, se solicita la anulación de la modificación propuesta.

59. 84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf

En el artículo 1.5.1 de la OGUC relacionado con los IMIV, el decreto sometido a consulta propone reemplazar su tramitación ante la Seremi de Transportes (en el sistema SEIN) para proyectos estatales por un informe elaborado por el SERVIU.

Pareciere un contrasentido que, frente a los anuncios del nuevo Gobierno de agilizar permisos y reactivar la economía, esta medida propuesta por la DDU se plantee sólo para proyectos estatales, y se excluye, por omisión, a todo el sector privado. Pero aún respecto de proyectos estatales, dicha propuesta aparenta a primera vista ser positiva, pero, por la forma en que está redactada, genera más incertidumbre jurídica que agilidad, debido a que, lo deja supeditado a cumplir evaluaciones, diagnósticos y medidas equivalentes a las establecidas para el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), conforme al Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quedará sujeto a la incertidumbre de que efectivamente consiga hacerlo de esa manera, aspecto que podría ser cuestionado por la Municipalidad.

En efecto, la norma propuesta permite reemplazar la tramitación, revisión y pronunciamiento de otros organismos sectoriales (léase Seremitt), pero no de las Municipalidades, que no son órganos sectoriales, sino que territoriales. De suerte entonces que, en la práctica, el informe del SERVIU deberá someterse igualmente al pronunciamiento de las Municipalidades para cumplir con las exigencias del Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las que podrán formular exigencias, de todo tipo, dilatando de la misma manera que en el sistema que se pretende reemplazar.

Es importante recordar que, para enfrentar situaciones de emergencias o catástrofes, la LGUC delega enteramente en la OGUC, que fije procedimientos simplificados y menores requisitos, los que actualmente se regulan en el artículo 5.1.4 de la OGUC. La propuesta, en vez de modificar las disposiciones pertinentes del 5.1.4 de la OGUC, crea un régimen paralelo en este artículo 1.5.1, aspectos que no se concilian entre sí, generando mayor incertidumbre jurídica.

Se sugiere la siguiente redacción alternativa:

“Artículo xxx. Medidas de mitigación por impactos relevantes sobre la movilidad local (mitigaciones directas). Los proyectos de edificación o de loteo ubicados en el área urbana o en las áreas de extensión urbana, que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local dentro de un área de influencia, se regirán por las normas de este artículo.

Los proyectos de edificación que aumenten la cantidad de estacionamientos respecto de la situación anterior, excluidas las unidades que excedan el estándar mínimo exigible, deberán mitigar los efectos de la circulación de este incremento en relación a sus accesos y salidas del predio donde se emplacen las edificaciones y su entorno vial inmediato, así como la movilidad peatonal que los proyectos generen, con un radio de influencia de hasta 700 metros lineales, contados desde el acceso principal del proyecto, en relación con las intersecciones que se ubiquen dentro de dicho radio, y lo que dice relación con las veredas o pasos y cruces peatonales.

Para dichos efectos, los proyectos se someterán a una evaluación de sus flujos vehiculares correspondientes al estándar mínimo exigible, según el destino de la edificación y la cantidad de unidades de estacionamiento del proyecto, y flujos peatonales, a través de un sistema electrónico en base a un Informe de Mitigación de Impacto Vial que presente el interesado.

Para dichos efectos previstos en el inciso precedente se entenderá que un proyecto de edificación ocasiona impactos relevantes sobre la movilidad local cuando la carga de ocupación supere las 1.000 personas. Asimismo, se entenderá que un proyecto de loteo ocasiona impactos relevantes sobre la movilidad local cuando se generen más de 100 lotes resultantes o el predio que se pretende lotear tenga una superficie mayor a 7 hectáreas.

Alternativamente el interesado podrá optar por el pago en dinero de esta exigencia, caso en el cual no estará afecto a dicha evaluación.

El monto máximo posible de exigir en medidas de mitigación o pago en dinero, en su caso, no podrá exceder del equivalente a 10 unidades de fomento por unidad de estacionamiento.

Los proyectos que ocasionan impactos relevantes sobre la movilidad local y que no opten por el pago en dinero, deben elaborar un IMIV, que se deberá registrar en el sistema electrónico, creado para estos efectos, la información que determina el reglamento respectivo. En tales casos, las obras de mitigación que podrán exigirse conforme a este artículo serán exclusivamente una o varias de las siguientes:

- a) Señales o demarcación de tránsito y semáforos.
- b) Rebajes de soleras, aceras, o modificaciones físicas de las vías públicas.
- c) Ejecución de pavimentos en franjas cedidas o en las vías públicas entre líneas oficiales.
- d) Pasarelas peatonales.

En ningún caso podrán exigirse como medidas de mitigación cesiones de terrenos, aportes o mejoras del espacio público de ninguna especie que no sean estrictamente las señaladas precedentemente ubicadas dentro del radio de influencia y que estén directamente relacionados con los impactos generados por el proyecto respecto de la situación anterior a éste.

En los casos de modificación de proyecto sólo se requerirá cumplir con los IMIV en los casos que se contemple más de un 30% de unidades de estacionamientos respecto de la situación anterior, excluidas los estacionamientos vehiculares que excedan el estándar mínimo exigible.

Al solicitar un permiso de loteo o de edificación, en su caso, deberá acompañarse, cuando proceda, el comprobante de ingreso del informe de mitigación o el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe.

Cuando el IMIV deba elaborarse, la resolución que lo apruebe será requisito para el otorgamiento del correspondiente permiso o autorización y tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación, debiendo ser revisada si el proyecto experimenta modificaciones, para verificar la suficiencia de las medidas. Una vez obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se pide la recepción, o si habiendo sido solicitada ésta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo informe de mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva.

Lo anterior, no afectará las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas, cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.

El informe de mitigación se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología que fije el reglamento expedido por decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministro de Vivienda y Urbanismo, y aplicará los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización.

El secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según corresponda, tendrá un plazo máximo de sesenta días para aprobar, observar o rechazar el informe de mitigación mediante resolución fundada, previa consulta a los demás órganos competentes, incluyéndose, en el caso de las municipalidades, las Direcciones de Obras Municipales, los cuales deberán remitir sus respuestas en un plazo máximo de treinta días, contado desde el envío del respectivo informe.

Vencido este plazo sin que se hayan evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente estará facultada para pronunciarse directamente sobre la solicitud.

Si el informe fuere observado, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días para presentar el informe corregido, debiendo el secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según proceda, pronunciarse en un plazo máximo de treinta días, previa repetición de la consulta que exige el inciso anterior. En este caso, los organismos tendrán un plazo máximo de quince días para pronunciarse, contado desde el envío del respectivo informe corregido. Vencido este plazo sin que se hubieren evacuado dichas respuestas, la autoridad correspondiente podrá pronunciarse directamente sobre la solicitud.

La autoridad respectiva, de oficio o a petición del interesado, en este último caso cuando el plazo sea establecido en su favor, podrá prorrogar fundadamente los plazos señalados en los incisos anteriores, por igual período y sólo por una vez, siempre que la complejidad del informe lo justifique.

Vencidos los plazos o las prórrogas sin que hubiere pronunciamiento por parte del secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o del Director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, el informe de mitigación se entenderá aprobado, lo que deberá certificarse a petición del interesado, sin más trámite, en los términos que establece esta Ordenanza General.

La resolución que apruebe el informe de mitigación deberá consignar las características del proyecto, las medidas de mitigación aprobadas, la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales y la de garantizar las obras a ejecutar.

En contra de la resolución que apruebe o rechace el informe de mitigación se podrá deducir recurso de reposición y jerárquico de conformidad a lo contemplado en la Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado. Tratándose de los directores de Tránsito y Transporte Públicos Municipal podrá, además, reclamarse de la legalidad de lo obrado ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, debiendo cumplir para ello las normas sobre plazos y tramitación contempladas para el recurso jerárquico en la Ley N° 19.880.

La resolución que apruebe los Informes de Mitigación de Impacto Vial tendrá una vigencia de tres años contados desde la fecha que haya sido notificada su aprobación o certificación en caso de silencio positivo a que se refiere el artículo 172 de la Ley General, según sea el caso. Dichas resoluciones o certificaciones, en su caso, deberán publicarse en plazo máximo de 15 días para pronunciarse, contados desde la fecha de ésta en el Portal Único de Información, a menos que dichos servicios estén sincronizados con el referido Portal.

Una vez obtenido el permiso de edificación o de loteo emitidos por la Dirección de Obras Municipales, la vigencia de la resolución o certificación, según sea el caso, se extenderá hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras.

Lo señalado en este artículo no será aplicable a las etapas con mitigaciones parciales ya ejecutadas que cuenten con recepción municipal cuando la resolución aprobatoria del Informe de Mitigación las hubiere considerado.

Cuando se requiera solicitar modificaciones de proyecto ante las Direcciones de Obras Municipales sólo requerirá un nuevo pronunciamiento del secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, según proceda, cuando ocurran las siguientes circunstancias:

- a) En caso de permisos de edificación si se aumenta la cantidad de estacionamientos en más de un 15% respecto de lo anteriormente considerado, excluidas las unidades que excedan el estándar mínimo exigible, o se contemplan nuevos accesos no previstos inicialmente.
- b) En caso de loteos si se aumenta la cantidad de lotes resultantes en más de un 15% respecto de lo anteriormente considerado o se contemplan nuevos accesos no previstos inicialmente.

En todo caso, los proyectos o modificación de proyecto cuya cantidad de estacionamientos vehiculares exigibles disminuye y no altera los accesos al proyecto respecto de la situación anterior, no requerirán presentar ni aprobar un IMIV. Asimismo, los proyectos o modificación de proyecto que corresponda a un cambio de destino que implique un menor impacto sobre la movilidad local, tampoco requerirán aprobar un IMIV.

Las Direcciones de Obras Municipales no podrán cursar la recepción definitiva de proyectos que hayan aprobado un Informe de Mitigación de Impacto Vial sin que el interesado acredite la ejecución de las medidas contenidas en la resolución que lo apruebe o garantice su ejecución, salvo que tales obras de mitigación se hayan garantizado.

En estos casos, el interesado en caucionar, total o parcialmente, medidas de mitigación, deberá presentar los proyectos y presupuestos aprobados por los organismos competentes, pudiendo la Dirección de Obras Municipales incrementar el valor a garantizar, por resolución fundada, hasta en un 30%, considerando imprevistos y costos administrativos de contratación e inspección de las obras. Para estos efectos el interesado deberá señalar las medidas y/u obras por ejecutar, el plazo de ejecución y los demás antecedentes a que se refiere este inciso. Con todo, los costos totales de estas obras de mitigación no podrán sobrepasar los montos por concepto de aportes al espacio público a que se refiere el artículo 2.1.68 de esta Ordenanza General, ni tampoco del equivalente a 10 unidades de fomento por cada estacionamiento considerado en el proyecto, excluidas las unidades que sobrepasan el estándar mínimo exigido.

En los casos que se atrasare la certificación de la ejecución de las obras de mitigación por parte de órganos públicos, por sobre un plazo máximo de 15 días para emitirla contados desde que sea requerida, se entenderá que han sido aprobadas, y la constatación de ello por parte de la Dirección de Obras Municipales será suficiente para proceder a la recepción definitiva de éstas.

El certificado de recepción definitiva que emita la Dirección de Obras Municipales deberá consignar las medidas de mitigación directas que hubieren sido garantizadas o ejecutadas, según corresponda.

Para las recepciones definitivas de proyectos que conforme a este Capítulo hayan aprobado un Informe de Mitigación de Impacto Vial, las Direcciones de Obras Municipales deberán aceptar que se garantice la ejecución de las mitigaciones directas a ejecutar, o se opte por el pago en dinero por el equivalente de tales obras.

En caso de que dicha resolución haya considerado etapas con mitigaciones parciales, la recepción de cada etapa requerirá de la ejecución conforme de sus respectivas mitigaciones directas o del otorgamiento de la caución que garantice la respectiva etapa, en los casos que corresponda, o se opte por el pago en dinero por el equivalente de tales obras.

Las garantías podrán consistir, indistintamente, en una boleta bancaria o una póliza de seguro cuya vigencia exceda en 60 días al plazo para la ejecución o al de la prórroga si la hubiere.

Las garantías caucionarán la correcta ejecución de las mitigaciones directas dentro del año siguiente a la recepción definitiva de la edificación respectiva o del loteo, según sea el caso, pudiendo renovarse este plazo una sola vez, por igual periodo. En estos casos, el Director de Obras Municipales deberá dejar constancia que las mitigaciones directas se encuentran garantizadas al cursar la recepción definitiva, o que se optó por el pago en dinero por el equivalente de tales obras.

Las instituciones bancarias o aseguradoras que hayan emitido el respectivo documento de garantía pagarán los valores garantizados con el solo mérito del certificado que otorgue el Director de Obras Municipales señalando que las medidas no se ejecutaron dentro de este plazo, debiendo dichos valores destinarse a la ejecución de las mitigaciones directas que hubieren sido garantizadas.

Si las mitigaciones directas que estuvieren caucionadas en la respectiva garantía no se ejecutasen dentro de los plazos antes indicados, la Municipalidad deberá iniciar la ejecución de las medidas en un plazo máximo de 1 año contado desde el pago de los valores caucionados, directamente o a través de otros órganos de la Administración del Estado, en este último caso, previa suscripción del respectivo convenio.

En todo caso, las obras que no requieran de permisos municipales estarán eximidas de los aportes al espacio público, y aquellos proyectos que de acuerdo con la Ley General de Urbanismo y Construcciones o esta Ordenanza General se establezca que deben aprobarse sin más trámite, los aportes directos al espacio público se rebajarán en un 25%.

La Municipalidad podrá acumular los aportes en dinero a que se refiere inciso quinto para invertirlo en alguna de las obras de mitigación que regula este artículo siempre que ello se haga dentro de los radios de influencia respectivos.

Los antecedentes relativos a recursos, obras, proyectos, estudios y demás aspectos relacionados con las mitigaciones directas que regula este artículo deberán publicarse en la página web del órgano que los recauda o recibe, y también en el Portal Único de Información que mantiene el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. La infracción de los deberes antes señalados será considerada una grave vulneración del principio de probidad administrativa.

Las obras de mitigación no serán consideradas obras de urbanización, sino que el cumplimiento de las obligaciones por los efectos generados por el proyecto en su entorno inmediato.

Los proyectos emplazados dentro de un radio crítico de 200 metros respecto de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, o de estaciones de intercambio modal, o frente a vías troncales o expresas, cualquiera sea el destino de la edificación, estarán eximidos del IMIV y del pago alternativo en dinero. Asimismo, los proyectos emplazados dentro de un radio de influencia mayor a 200 metros y no superior a 1.000 metros respecto de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, o de estaciones

de intercambio modal, cualquiera sea el destino de la edificación, estarán sujetos a una rebaja del 50% de las exigencias del IMIV o del pago alternativo en dinero.

60. 524_Rafael_García_.pdf

Observación 1: Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

61. 533_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: 4. 3 Art.1.5.1. Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

62. 606_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: Art.1.5.1. Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

63. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 1: 14. Artículo 1.5.1. Se solicita que la aplicación se restringe únicamente a situaciones de IMIV reconstrucción. En este marco, resulta fundamental que el Estado reemplazable mantenga el cumplimiento de sus responsabilidades, en especial por SERVIU respecto de la Ley de Aportes al Espacio Público. Cualquier excepción debe limitarse exclusivamente a zonas que cuenten con una .. declaración oficial de catástrofe vigente.

64. 714_Rene_de la Vega_.pdf

Observación 1:

Asimismo, apoyamos decididamente la urgencia de agilizar la "permisología" y los procesos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes. Sin embargo, observamos con profunda preocupación la estructura de la propuesta. Si bien la minuta explicativa divide explícitamente sus objetivos entre agilizar la reconstrucción excepcional y reducir el precio de la vivienda a nivel nacional, la solución a este último punto no puede basarse en una desregulación general que obvie el principio de una densidad equilibrada e ignore el tejido urbano sustentable.

Observación 2:

Seguridad, Movilidad y Vialidad: La rebaja de hasta la mitad en la dotación de estacionamientos agrava el uso de la vía pública como estacionamiento permanente, dificulta el desplazamiento de vehículos de emergencia y fomenta conflictos vecinales que facilitan la formación de territorios vulnerables al crimen organizado.

Observación 3:

Irregularidad en Vialidad (Art. 3.2.5): Otorgar al SERVIU la potestad de modificar perfiles viales definidos en el Plan Regulador Comunal (PRC) vulnera el procedimiento legal de modificación de dichos planos.

Observación 4:

Si bien apoyamos la implementación de medidas de carácter excepcional destinadas estrictamente a zonas de catástrofe, vemos con alerta que, en paralelo, se impulsen modificaciones normativas generales y permanentes que merman las facultades planificadoras de los municipios, como la derogación del artículo 2.6.19.

65. 715_María_Lobos_.pdf

Observación 1: Junto con saludar, por la presente, comunico a usted mi preocupación por la propuesta de Modificación a la Ordenanza de Urbanismo y Construcción denominada "Modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en diversas materias, con el objetivo de su modernización y actualización, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe" presentada a través de la página web del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Este oficio, junto al formulario de ingreso de observaciones, buscan aportar a la discusión sobre la modificación de la OGUC, mejorar la propuesta de norma y reorientar la estrategia para la reducción del precio de las viviendas hacia la utilización de herramientas exclusivas para dicho fin.

Observación 2: Una ciudad sin automóviles, sostenida por una red de transporte público confiable y segura, es meta de muchos. Sin embargo, Renca está lejos de esa realidad. En ese contexto, observamos con recelo la facilidad con la que se plantea cuadruplicar la densidad habitacional (para viviendas económicas de hasta 90m²) y reducir a la mitad los requerimientos de estacionamientos en

proyectos “que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor” (art.2.1.22. y 2.4.1. de la propuesta de modificación).

Observación 3: La propuesta normativa no determina en qué consiste un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. ¿Son aquellas vías que cuentan con pista sólo bus? ¿corresponden a la vialidad estructurante que alberga algún servicio de transporte público? Ante la falta de definición, se subentiende que la medida aplicaría a cualquier parada de bus del Directorio de Transporte Público Metropolitano. Al medir un área de servicio de 600m respecto de las paradas de transporte público en Renca, casi la totalidad de la superficie edificable de la comuna entra dentro del ámbito de acción de una normativa supuestamente excepcional. Hace sentido pensar que las zonas cercanas a estaciones de Metro y Tren tengan una mayor intensidad de uso y contar con una reducción de estacionamientos, pero la forma en que hoy está escrita la propuesta implica que todo el territorio comunal se vea afecto a un aumento indiscriminado de su densidad y una reducción de espacio para vehículos particulares. Es imperante repensar la propuesta para que sólo sea aplicable en lugares que realmente cuentan con una ventaja comparativa en términos de alternativas de movilidad y que no sea susceptible a cambios en el corto o mediano plazo: - a) Las paradas de buses Red se constituyen con al menos dos operaciones en el espacio público: materialización de andén e instalación de paleta. En múltiples casos se incorpora refugio, asiento, basurero, entre otros. Todo lo anterior corresponde a una intervención urbana de menor escala, es mobiliario urbano: sus tiempos de ejecución son mínimos y, así como se instalan, pueden ser removidos. En ese contexto, considerar la existencia de una parada de transporte público tipo bus como un elemento estructural de transporte es iluso. - b) En complemento a lo anterior, es fundamental que la norma explicité qué se entenderá por eje estructurante del sistema de transporte público mayor. Para un renquino o renquina, no es lo mismo residir en el entorno de la plaza mayor de Renca —donde se ubica el paradero más importante de la comuna y se detienen 12 servicios de bus— a vivir en Camino Lo Boza —donde sólo se 2023 comenzó a circular un único servicio de Red con frecuencia de entre 15 a 30 minutos—. - c) Si bien parece autoexplicativo, será relevante que la norma defina qué constituye una vía de tránsito público. Con la puesta en marcha de la ley de cierre de pasajes, una gran cantidad de vías en Renca han cerrado sus accesos (cuenten o no con las condiciones y permisos necesarios). Lo anterior, ha hecho que la red de circulación peatonal se vea disminuida considerablemente. Debido a las cuotas municipales de fiscalizadores, asegurarse de que los pasajes respeten los horarios de circulación y permitan el acceso a peatones es impracticable. Todo lo anterior, pone en crisis la aplicabilidad del parámetro de área de servicio de 600m. En lo referente a la reducción de estacionamientos, es fundamental mantener el carácter facultativo para reducir los requisitos de estacionamientos de proyectos que lo justifiquen. Esta propuesta plantea un carácter imperativo, quitando cualquier espacio de análisis respecto del impacto localizado de una disminución del 50% de estacionamientos de un proyecto. Complementariamente, es importante considerar la experiencia de las realidades locales antes de tomar estas decisiones estructurales. En el caso de Renca, ya es una lucha constante mantener a los vehículos fuera de nuestras aceras, ciclovías y pistas sólo bus. Si perpetuamos un modelo donde los nuevos desarrollos traen un número limitado de estacionamientos vehiculares, seguiremos experimentando el impacto de vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones.

66. 725_Almendra_Aguilera_.pdf

Observación 1: • Al artículo 1.5.1.: Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

67. 6_Andrés_Castillo_.pdf

Observación 1: En la práctica, los proyectos que generan impactos sobre la movilidad local deben, por una parte, elaborar un IMIV, incluyendo la contratación de estudios técnicos especializados y, posteriormente, ejecutar medidas de mitigación directa en el espacio público.

Observación 2: Paralelamente, dichos proyectos pueden encontrarse obligados a efectuar aportes al espacio público, ya sea en dinero o sesión de terreno, lo que configura una duplicidad de cargas regulatorias respecto de un mismo impacto urbano.

Observación 3: Esta situación produce un encarecimiento significativo de los proyectos, especialmente en iniciativas de escala media, donde el costo de los estudios, la ejecución de medidas de mitigación y el pago de aportes al espacio público se acumulan sin una adecuada integración normativa.

Observación 4: Cabe hacer presente que las medidas contenidas en un IMIV, particularmente en aquellos clasificados como IMIV Básico o superiores, tienen precisamente por objeto mitigar los efectos del proyecto sobre la infraestructura vial y el espacio público, por lo que exigir adicionalmente aportes por el mismo concepto resulta desproporcionado y carente de justificación técnica.

Observación 5: En virtud de lo anterior, se propone:

- 1. Establecer expresamente que los proyectos que deban elaborar un IMIV, en cualquiera de sus categorías desde IMIV Básico en adelante, queden exentos de la obligación de efectuar aportes al espacio público por el mismo hecho generador.

- 2. En subsidio, establecer un mecanismo de imputación o compensación, de modo que las medidas de mitigación contenidas en el IMIV puedan ser consideradas como cumplimiento total o parcial de los aportes al espacio público.
- 3. Precisar normativamente la relación entre ambos instrumentos, evitando la superposición de exigencias y asegurando que no se produzca una doble carga sobre los titulares de proyectos.

Observación 6: La adopción de estas medidas permitiría racionalizar el sistema de mitigaciones urbanas, reducir costos innecesarios y mejorar la coherencia interna de la normativa, sin afectar los objetivos de resguardo del espacio público y del sistema de movilidad.

68. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: “Tratándose de proyectos de interés público, de reconstrucción, o de programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización, incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente, el cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas por la normativa vigente podrá ser acreditado mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU.” “Dicho informe deberá incorporar las evaluaciones, diagnósticos y medidas equivalentes a las establecidas para el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), conforme al Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.” “Para estos efectos, el Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU reemplazará la tramitación, revisión y pronunciamiento de otros organismos sectoriales, constituyendo antecedente suficiente para la Dirección de Obras Municipales.” _

69. 205_Vanesa_Hermosilla_.pdf

Observación 1: 2.3.2. bis (Mitigación Vial vía SERVIU) Conflicto de Intereses y Falta de Transparencia: Permitir que proyectos estatales acrediten mitigación vial mediante informes del propio SERVIU constituye un escenario de "juez y parte". Esto debilita la fiscalización ciudadana y municipal, contraviniendo el principio de participación pública en la gestión del hábitat y omitiendo el control preventivo de impactos territoriales que obligan los tratados de DDHH.

Observación 2: Al permitir que proyectos estatales acrediten mitigaciones viales mediante informes internos del SERVIU y al limitar la facultad de revisión de las Direcciones de Obras Municipales (DOM) frente a certificaciones privadas de riesgo, el Estado central anula las particularidades geográficas, sociales y ambientales de cada comuna.

70. [290_Rodolfo_Jimenez_.pdf]

Observación 1: 14. Artículo 1.5.1: reemplazo del IMIV por Informe Técnico de Movilidad emitido por SERVIU en proyectos estatales de reconstrucción/interés público Aquí se sustituye un procedimiento sectorial reglado por un informe técnico de un órgano involucrado en el propio proyecto.

RIESGOS • Debilitamiento del control intersectorial. • Menor independencia en la evaluación. • Reducción del estándar de revisión de impactos de movilidad. • Precedente de excepción que puede presionar para extenderse a otros casos.

JUICIO TÉCNICO Aunque se invoque equivalencia, jurídicamente se debilita el principio de evaluación independiente del impacto vial.

71. [326_Ximena_Borquez_.pdf]

Observación 1: 15. No se entiende a qué se refiere con "proyectos de interés público". Son proyectos de vivienda de interés público? Al extender la habilitación de SERVIU para emitir el Informe Técnico de Movilidad a todos los proyectos habitacionales estatales ejecutados por el MINVU, lo que es suficiente para la DOM, no se están vulnerando otras disposiciones?

Tendrán los SERVIU los profesionales especialistas suficientes? Tienen la competencia legal?

72. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: “B. Materias ajustadas en el sentido de agilizar la tramitación y ejecución de proyectos en zonas de catástrofe. _

- _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 1.5.1 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU emplazados en zonas de catástrofe puedan acreditar cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU. _

Observación 2: Actualmente, el alto valor del suelo en Estación Central afecta a potenciales desarrollos de vivienda de interés público.

Es crucial señalar que más constructibilidad y más densidad no se traducen automáticamente en más vivienda asequible. La experiencia en Estación Central demuestra que, sin mecanismos de captura de plusvalía o exigencias de inclusión social, los beneficios de la mayor capacidad constructiva (mayor valor de suelo) son capturados por el mercado inmobiliario, incrementando el precio final de la vivienda

y del arriendo. Sin garantías de acceso efectivo para las familias que hoy no pueden comprar, estos beneficios irán al mercado, no a las familias que sufren el déficit habitacional.

“Por otro lado, los instrumentos que permiten acelerar la aprobación y construcción de proyectos de interés social se encuentran afectos a trámites innecesarios que no consideran la condición de excepcionalidad asociada a un estado de catástrofe.”

Considerando que el artículo 3° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones establece que le corresponderá al Ministerio de Vivienda y Urbanismo estudiar las

—

modificaciones que requiera la Ordenanza General de dicha Ley, para mantenerla al día con el avance tecnológico y desarrollo socio-económico, se han estudiado y a continuación se proponen un conjunto de modificaciones tendientes a poner al día ciertas disposiciones de la normativa, tanto para reducir o eliminar restricciones regulatorias que encarecen el precio de las viviendas, como para facilitar su construcción en procesos de reconstrucción derivados de desastres naturales.”

73. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: “B. Materias ajustadas en el sentido de agilizar la tramitación y ejecución de proyectos en zonas de catástrofe.”

- Se agrega un inciso nuevo al artículo 1.5.1 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU emplazados en zonas de catástrofe puedan acreditar cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU.

Observación 2: Actualmente, el alto valor del suelo en Estación Central afecta a potenciales desarrollos de vivienda de interés público.

Es crucial señalar que más constructibilidad y más densidad no se traducen automáticamente en más vivienda asequible. La experiencia en Estación Central demuestra que, sin mecanismos de captura de plusvalía o exigencias de inclusión social, los beneficios de la mayor capacidad constructiva (mayor valor de suelo) son capturados por el mercado inmobiliario, incrementando el precio final de la vivienda y del arriendo. Sin garantías de acceso efectivo para las familias que hoy no pueden comprar, estos beneficios irán al mercado, no a las familias que sufren el déficit habitacional.

“Por otro lado, los instrumentos que permiten acelerar la aprobación y construcción de proyectos de interés social se encuentran afectos a trámites innecesarios que no consideran la condición de excepcionalidad asociada a un estado de catástrofe.”

Considerando que el artículo 3° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones establece que le corresponderá al Ministerio de Vivienda y Urbanismo estudiar las

—

modificaciones que requiera la Ordenanza General de dicha Ley, para mantenerla al día con el avance tecnológico y desarrollo socio-económico, se han estudiado y a continuación se proponen un conjunto de modificaciones tendientes a poner al día ciertas disposiciones de la normativa, tanto para reducir o eliminar restricciones regulatorias que encarecen el precio de las viviendas, como para facilitar su construcción en procesos de reconstrucción derivados de desastres naturales.”

74. 523_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: Genera que no se considere el espesor de una construcción como superficie edificada. Disminuye la superficie computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una rebaja de los derechos municipales por concepto de pago en permisos de edificación. Además, pueden implicar una disminución en el factor para categorizar un IMIV, en algunos casos, los proyectos pueden disminuir su categoría (Ejemplo: intermedio a básico), por lo que las mitigaciones serían de menor impacto.

75. [719_Erick_Solo_.pdf]

Observación 1: Fortalecimiento de la DOM: Se observa con preocupación la sustitución de informes técnicos locales por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe. Esto reduce la capacidad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales, desconociendo su valiosa experiencia territorial y conocimiento técnico del contexto local.

76. [795_Catalina_San Martín_.pdf]

Observación 1: Respecto del informe elaborado por el SERVIU en reemplazo del informe IMIV, se solicita considerar un proceso de evaluación de las medidas propuestas, dado que podrían no ser compatibles con los lineamientos comunales y eventualmente proponer obras que no sean concordantes con los demás planes. Por lo anterior, se estima esencial contar, a lo menos, con el visto bueno de la Municipalidad, específicamente de la Dirección de Tránsito y de Obras, en cuyo territorio se emplazará el proyecto

Observación 2: Permitir que los IMIV sean elaborados por los SERVIU, en si pudiera permitir reducir plazos, sin embargo, la propuesta tiene un problema, pues no existe ninguna instancia de revisión de las evaluaciones, diagnósticos y medidas propuestas de mitigación vial por un órgano independiente. Más aún, las Direcciones de Obras Municipales no tendrán ninguna facultad para revisar lo propuesto, lo que puede desencadenar en informes técnicos absolutamente parciales.

77. [796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf]

Observación 1: Apoyamos lo propuesto y creemos que está bien orientado, sin embargo nos parece insuficiente.

La carga que representan los IMIV, que incluye obligar al propietario a ejecutar obras en el espacio público, es un mal sistema y tiene un negativo impacto económico en todo tipo de construcciones, amplía largamente el tiempo de su inicio y, luego, demora su recepción, siendo común ver que edificios terminados no se habitan porque pueden pasar meses sin obtener la recepción de todas las “obras de mitigación”, exigencia previa para la recepción final de la DOM y por tanto para la venta de lo construido.

Este artículo es parte del Capítulo 5 del Título 1 de la OGUC y, por tanto, se refiere a todos los proyectos “que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local”, según determina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de un “sistema”.

Con dicha consideración, lo propuesto, referido a cambiar al organismo que revisa y aprueba los IMIV, esto es la Seremitt por el SERVIU, y acotado solo a proyectos estatales, estimamos que es insuficiente para la gravedad del problema.

Se propone ampliar el alcance de la idea, bajando el universo de proyectos que deben someterse a dicho sistema.

Se estima que la necesidad de disminuir los precios de las viviendas junto con aumentar significativamente su oferta es urgente y de importancia nacional, por lo que se necesita descargarlas de la pesada y costosa mochila que significa someterse a los IMIV y sus consecuencias.

Respecto de este Artículo se propone acotar la obligación de IMIV solo a los proyectos que contemplen más de 250

Observación 2: Tratándose de proyectos de interés público, de reconstrucción, o de programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización, incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente, el cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas por la normativa vigente podrá ser acreditado mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU.

Observación 3: Dicho informe deberá incorporar las evaluaciones, diagnósticos y medidas equivalentes a las establecidas para el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), conforme al Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para estos efectos, el Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU reemplazará la tramitación, revisión y pronunciamiento de otros organismos sectoriales, constituyendo antecedente suficiente para la Dirección de Obras Municipales.

Observación 4: Los proyectos a que se refiere este Capítulo, que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deberán presentar y aprobar un IMIV, conforme a lo establecido en los artículos 170 al 174 y al reglamento a que se refiere el artículo 171, todos de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Para efectos de determinar si los proyectos a que se refiere este artículo deben elaborar un IMIV, se deberá registrar, en el sistema electrónico, creado para estos efectos, la información que determina el reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

A la solicitud de permiso de urbanización, de edificación o a las autorizaciones correspondientes, en los casos de los proyectos a que se refiere el inciso primero de este artículo, se deberá acompañar el comprobante de ingreso del Informe de Mitigación o, el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe. Cuando éste deba elaborarse, la resolución que lo apruebe será requisito para el otorgamiento del correspondiente permiso o autorización.

Será responsabilidad del interesado ingresar ante la Dirección de Obras Municipales el acto administrativo mediante el cual se apruebe el Informe de Mitigación. Si ello no se efectúa dentro del plazo para pronunciarse sobre la solicitud de permiso, el Director de Obras Municipales deberá dejar constancia de ese requisito pendiente al emitir el Acta de

78. [856_Victoria_Pino_.pdf]

Observación 1: la propuesta de modificación de la OGUC, introduce cambios normativos que tienen efectos centrales sobre la distribución de densidades, alturas, constructibilidad y estándares de movilidad, sin exigir estudios territoriales específicos ni asegurar la coordinación con los instrumentos de planificación comunal vigentes. Desde esa perspectiva, se produce una centralización de decisiones sustantivas de planificación urbana en un reglamento sectorial, en desmedro de las competencias propias del municipio, sus instrumentos (como el PRC, PLADECOC, Presupuesto municipal, entre otros) y del principio de autonomía consagrado para las entidades locales, a través de cuerpos normativos de rango mayor a la reglamentación de la OGUC.

En atención a lo anterior, y reconociendo la finalidad legítima de modernizar la OGUC y facilitar procesos de reconstrucción en zonas de catástrofe, se propone que la instancia de consulta sirva para introducir ajustes que resguarden y fortalezcan las capacidades municipales de planificación y gestión urbana, en coherencia con la LGUC, la Ley N° 18.695 y la Ley N° 21.807. En particular, se sugiere revisar los ámbitos de aplicación territorial de los aumentos de densidad y beneficios normativos, precisar las definiciones vinculadas a ejes estructurantes y paraderos, incorporar exigencias de estudios previos e instrumentos de mitigación, y reforzar el uso de incentivos condicionados a mejoras verificables en espacio público, movilidad y equipamientos, de manera de compatibilizar la modernización de la OGUC con el fortalecimiento del rol planificador del municipio.

79. [864_Vicente_Burgos_.pdf]

Observación 1: 10

Art. 1.5.1

Materia: Informe Técnico de Movilidad del SERVIU como reemplazo del IMIV en zonas de catástrofe.

Si bien la intención de agilizar los procesos de reconstrucción es válida, la modificación propuesta excede las atribuciones del MINVU para legislar por vía de decreto supremo. La LGUC radica en otros organismos las competencias de evaluación de impacto vial; reasignarlas mediante ordenanza no está dentro del ámbito habilitante del Art. 3° de la LGUC. No existe esa atribución normativa.

Además, el SERVIU como proponente de los proyectos y emisor del informe que certifica su cumplimiento normativo elimina todo control cruzado, lo que es especialmente preocupante en zonas donde las comunidades se encuentran en situación de alta vulnerabilidad.

Observación: Esta materia requiere modificación legal, no de ordenanza. Se recomienda retirar este inciso y tramitar las facultades necesarias vía proyecto de ley.

Observación 2: Reconocemos la urgencia de agilizar los procesos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes. En efecto, el gobierno pasado actualizó las normas de permisos de construcción para catástrofes y estableció que no se requerirán permisos sino que declaraciones juradas para viviendas en zona de catástrofe. Hay coincidencia en que estas herramientas son necesarias para enfrentar mejor las catástrofes.

Sin embargo, las propuestas concretas exceden con mucho el ámbito de atribuciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Establecer que el SERVIU reemplaza a organismos sectoriales en la revisión del IMIV, que la DOM queda obligada por un informe del propio ejecutor del proyecto, o que se puede obtener permiso y recepción simultánea mediante una declaración simple, son materias que afectan competencias legalmente radicadas en otros órganos del Estado

80. [924_Maria_Larenas_.pdf]

Observación 1: Al reducirse la densidad normativa, considerando menos habitantes por vivienda, sin reducción equivalente de la ocupación efectiva, se subestima el impacto y disminuye el porcentaje de cesión.

Efectos:

Menor aporte exigible en proyectos más intensivos.

Debilitamiento de la proporcionalidad (Mayores externalidades con menores aportes)

Reducción de ingresos municipales destinados a movilidad y espacio público.

Esto traslada costos de esa misma cartera de proyectos públicos a los municipios y reduce la captura pública de plusvalías generadas por la propia norma.

Observación 2: Conclusión

Las modificaciones propuestas a la OGUC responden a un diagnóstico parcialmente correcto: la normativa vigente contiene parámetros obsoletos que encarecen la construcción y dilatan los procesos de reconstrucción. En ese sentido, algunas medidas del paquete son técnicamente justificadas (la medición desde la cara interior del muro en un país sísmico, la actualización de los criterios de transporte en materia de estacionamientos, y las facilidades para proyectos estatales de reconstrucción en zonas de catástrofe son actualizaciones de sentido común que no generan objeción de fondo, realizando el alcance de que es vital incorporar un plazo concreto y razonable para los temas asociados a estas flexibilizaciones por catástrofe).

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA)

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado para el artículo 1.5.1. de la OGUC:

1. 136 Mauro Huenupi

Observación 1: Observación a propuesta de modificación artículo 1.5.1:

Observación 2: La propuesta implicaría una modificación del artículo 172 de la LGUC, lo que no está permitido, al generar un sistema paralelo de tramitación y aprobación de los informes de mitigación del impacto en el sistema de movilidad local de los proyectos de interés indicados en la propuesta. Dicho artículo señala que el secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones o el director de Tránsito y Transporte Públicos Municipal, pueden ser las únicas autoridades competentes para observar o rechazar el informe de mitigación mediante resolución fundada, previa consulta a los demás órganos competentes.

Observación 3: La propuesta implicaría también una vulneración del artículo 171 pues solamente consultores inscritos en el registro que administra la Subsecretaría de Transportes pueden desarrollar los mencionados informes de mitigación. La propuesta habilitaría a los SERVIU a realizar un informe técnico de movilidad que reemplazaría a los informes de mitigación de impactos, lo que no está contemplado en la ley.

Observación 4: Sugerencias:

Observación 5: a) Si se busca perfeccionar el desarrollo y tramitación de los informes de mitigación del impacto en el sistema de movilidad local de los proyectos de interés público, de reconstrucción, o de programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización, incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente, una alternativa es que los SERVIU u otro órgano de la administración licite una asesoría que mediante órdenes de trabajo encargue el desarrollo y tramitación de los informes de ese tipo de proyectos.

Observación 6: b) Perfeccionar las tasas de inducción de flujos de los proyectos de interés de manera que no dependan del número de viviendas sino que del número de habitantes puesto que al modificar en el artículo 2.1.22 el coeficiente 4 a 2 o incluso a 1, los proyectos de interés tendrán más viviendas que antes y eso incrementará los flujos inducidos si se aplican las tasas vigentes (que dependen del número de viviendas), aumentándose con eso la proporción de IMIV de categoría intermedia o mayor, lo que provocaría una tramitación más larga para esos proyectos.

2. 787 Marcela Migueles Gassiot

Observación 1: Art. 1.5.1:

Aclarar si el Informe Técnico de Movilidad a emitir por el Serviú reemplaza a los certificados emitidos por el SEIM requeridos para la aprobación de los correspondientes permisos de edificación. Si es así se solicita incorporar la información atinente en el numeral 16 del art. 5.1.6.

3. 899 Natalia Estefanía Bustos Leiva

Observación 1: Observación: La propuesta permite que proyectos de reconstrucción ejecutados por el MINVU/SERVIU obtengan permisos y recepciones simultáneas cumpliendo solo normas de seguridad y habitabilidad, eximiéndolos de todas las normas urbanísticas.

Observación 2: Exigencia: La reconstrucción no puede ser una réplica de la precariedad previa; debe elevar los estándares de ocupación con la dignidad correspondiente a un área urbana. Eximir de normas urbanísticas (como densidades, coeficientes de ocupación o áreas verdes) en zonas que ya sufrieron una catástrofe es planificar el desastre del mañana, precarizando aún más el entorno de las familias afectadas.

Observación 3: 4. Sobre los Informes de Movilidad y el Rol de SERVIU (Art. 1.5.1 y 3.2.5):

Observación 4: Observación: Se habilita al SERVIU para emitir informes técnicos de movilidad que reemplazan las condiciones de mitigación vial habituales en zonas de catástrofe.

Observación 5: Exigencia: Es cuestionable si los SERVIU cuentan con la dotación de especialistas y la competencia legal para asumir este rol que tradicionalmente corresponde a otros organismos y a la revisión municipal. La conectividad y la movilidad segura son críticas para la evacuación en emergencias; no pueden simplificarse administrativamente para apurar obras.

Observación 6: El Hábitat de los Cuidados y la Infancia: Como madre, advierto que una ciudad "agilizada" a costa de sus normas urbanísticas es una ciudad con menos áreas verdes, menos espacios públicos seguros y mayor hacinamiento. La reconstrucción digna debe ser el motor para reparar las carencias del territorio, no para consolidarlas mediante excepciones normativas.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULO 5.1.18. DE LA OGUC (MODIFICACIÓN DE PROYECTO)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas en el proceso de participación ciudadana que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación del artículo 5.1.18 de la OGUC en materia de modificación de proyecto. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia, por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas al artículo 5.1.18 de la OGUC. A modo de resumen se debe indicar que se realizaron:

85 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 5.1.18 de la OGUC en materia de modificación de proyecto.

2 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 5.1.18 de la OGUC en materia de modificación de proyecto.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre este artículo: en el punto III, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta modifica el artículo 5.1.18. de la OGUC que regula el régimen de modificaciones de proyectos cuando, entre la emisión del permiso de edificación y la emisión de la recepción final, cambian normas de la OGUC o de los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT). En síntesis, i) dispone que, si el titular se acoge a las nuevas normas, se aplicarán solo las disposiciones directamente vinculadas con la modificación; (ii) permite acogerse a cambios de la OGUC sin quedar obligado, por ese solo hecho, a acogerse a cambios del IPT (y viceversa), salvo solicitud del propietario; y (iii) aumenta el umbral de modificación manteniendo normas originales desde 5% a 25% de aumento de superficie edificada, manteniendo la limitación sobre destinos no admitidos.

2. Principales posiciones y argumentos:

A. Posición crítica o contraria (rechazo total o parcial):

- Se cuestiona la “aplicación selectiva” OGUC–IPT, por estimarse que fragmenta el sistema normativo, debilita la planificación local (PRC) y dificulta la fiscalización.
- Se cuestiona el aumento de 5% a 25%, considerado excesivo y sin fundamento, equivalente a habilitar modificaciones sustantivas sin reevaluación integral de impactos (movilidad, cargas urbanas, infraestructura), con riesgo de incentivar conductas especulativas y prolongar la aplicación de “normas antiguas”. Varias de estas presentaciones piden mantener el 5% o rechazar y reformular.

B. Posición intermedia o condicionada:

- Se solicita acotar conceptos (“disposiciones que digan relación directa”), definir “recepción final” y fijar criterios objetivos para determinar cuándo una modificación exige revisión más completa.

C. Posición favorable (minoría):

- Se valora mayor flexibilidad y certeza para ejecutar proyectos que requieren ajustes durante la obra, evitando reingresos o trámites innecesarios. Este apoyo suele ir acompañado de sugerencias de precisión y correcciones formales.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Coherencia OGUC–IPT: Se pide evitar un “régimen híbrido” (aplicación selectiva de normas a conveniencia del proyecto, relativas a la norma derogada y la norma vigente). En varios casos, exigir sujeción al IPT vigente al pedir la modificación, o al menos impedir elusión de restricciones por riesgo, protección ambiental/patrimonial o incompatibilidades de uso.
- Umbral del 25%: Se propone mantener 5%, reducir el porcentaje (p.ej., 10%), diferenciar por etapa de obra o incorporar un tope absoluto en m² para proyectos de gran escala.
- Cómputo del 25%: Reiterados comentarios solicitan precisar si el umbral es acumulativo durante la vida del permiso, si se reinicia por cada modificación y si la base es el permiso original o la última modificación.
- Definiciones y técnica normativa: Definir “recepción final” (armonizando con “recepción definitiva”) y precisar parámetros para “relación directa con las modificaciones”.
- Impactos y exigencias asociadas: Solicitud de justificar técnica y jurídicamente el guarismo 5%→25% y establecer dispositivos de reevaluación (por ejemplo, cuando se alteren condiciones de movilidad/infraestructura).
- Ajustes de alcance/transitorios: Correcciones como incorporar “permiso de construcción” para no excluir urbanización, y artículos transitorios de entrada en vigor; en algunos casos, incluir anteproyectos.
- Efecto conjunto de normas: Se menciona que la modificación de proyecto (5.1.18.) en los nuevos términos, más las nuevas reglas de caducidad (4.1.17.) tendría efecto de “congelamiento normativo”.

4. En síntesis:

La participación ciudadana muestra una oposición mayoritaria a la propuesta en su forma actual, por el riesgo de selección entre OGUC e IPT y por considerar desproporcionado e injustificado el umbral 25% sin salvaguardas claras. Existe una minoría favorable que valora el aumento en la flexibilidad y certeza que otorga a los proyectos la posibilidad de realizar modificaciones durante su ciclo de vida. En general, incluso entre quienes valoran la medida, se converge en exigir precisiones, límites y criterios técnicos que resguarden coherencia territorial, trazabilidad y control de impactos.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado de las normas del artículo 5.1.18. de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. [17_Claudio_Riffo_.pdf]

Observación 1: 13. ART. 5.1.18 Modificación del inciso tercero quería así: ... “En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación....”

2. [22_Mauricio_Espinoza_.pdf]

Observación 1: 5. 5.1.18 “Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones” este párrafo es confuso e interpretable, debe establecerse un parámetro cuantitativo, ya que si se modifica la estructura en una sección de un piso subterráneo, tiene incidencia en toda la edificación, pero eso no se aborda en el texto citado

3. [26_Pablo_Rodriguez_.pdf]

Observación 1: 5. Artículo 5.1.18. El artículo actual tal como está redactado debe seguir.

4. 32_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: 13. Artículo 5.1.18. Sin observaciones

5. 44_Antonio_Menendez_.pdf

Observación 1: 7. 5.1.18. La norma deja fuera los proyectos que tienen Anteproyecto aprobado pero aún no un Permiso de Edificación Emitido, por lo que no podrán acogerse a la nueva normativa desvirtuando su objetivo. Esto se agrava cuando además no se pueden volver a ingresar dicho anteproyecto por cambios o congelamientos en los PRC. Por ello, sugiero aumentar el rango de tiempo desde el ingreso del anteproyecto hasta la emisión de recepción final. El artículo podría quedar así: Si durante el tiempo que medie entre la fecha de ingreso del anteproyecto y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. En rojo está lo sugerido.

Observación 2: 8. 5.1.18. La presente modificación a la OGUC tiene como una de sus virtudes bajar desde 5000m2 a 2500m2 la superficie total del lote para acogerse a Conjunto Armónico bajo la Condición de Dimensión a). Este cambio hace que proyectos en terrenos entre 2500 a 5000m2 de superficie ahora podrían acogerse a Conjunto Armónico. Eso sí, no es suficientemente clara en cuanto a si un anteproyecto o permiso de edificación que no fue aprobado acogiéndose a Conjunto Armónico pueda acogerse a dicha norma al momento de presentar la Solicitud de Permiso de Edificación o la Solicitud de Modificación de Permiso. Como está planteada la presente modificación a la OGUC; el aumento de 25% de constructibilidad en una Modificación de Permiso (art. 5.1.18) o del 20% de constructibilidad al pasar de Anteproyecto a Permiso de Edificación (art. 1.4.7.) no sería suficiente para acoger el efecto de acogerse a Conjunto Armónico para esos predios. La presente Modificación, para predios que no podían acogerse a Conjunto Armónico y ahora si puedan, implica un aumento en la Constructibilidad de entre 50-75% (depende si son o no viviendas económicas que cumplan las condiciones de localización propuestas) más el 30% de beneficio de fusión que sería complementario al Conjunto Armónico. Por ello, se sugiere incorporar un artículo transitorio del siguiente tenor: “Los predios que actualmente tengan un anteproyecto o permiso de edificación aprobados y que producto de la presente modificación en la ordenanza se acojan a Conjunto Armónico podrán incrementar su constructibilidad, densidad y altura en esa misma proporción.”

6. 47_Joaquin_Chauriye_.pdf

Observación 1: Agregar inciso para aclarar que el 25% de aumento de superficie permitido en base a las mismas normas con que se aprobó el permiso debe computarse desde la última modificación sin que hubiere mediado un cambio normativo. Lo anterior, conforme a lo dispuesto en el punto N° 7 de la Circular DDU 531.

7. [244_María_Correa_.pdf]

Observación 1: 7. 5.1.18 Aumentar al 25% el margen de modificación de proyectos bajo normas antiguas permite que las obras eludan las protecciones de interés público implementadas por el municipio. PETICIÓN: Se solicita rechazo y reformulación de la propuesta para el Artículo 5.1.18. 1. Debe mantenerse inalterable el límite máximo del 5% para modificaciones de proyectos que pretendan seguir amparándose en normas obsoletas. 2. Se debe eliminar la cláusula de excepcionalidad, estableciendo que cualquier proyecto que decida acogerse a los beneficios de la nueva OGUC modificada, deberá someterse íntegramente a las disposiciones vigentes del Instrumento de Planificación Territorial (PRC) al momento de solicitar dicha modificación. No vemos propósito futuro en permitir una aplicación fragmentada de la ley.

8. [268_María_Valenzuela_.pdf]

Observación 1: Art. 5.1.18 (Mod. N° 13) La modificación aumenta el margen para modificar un proyecto en base a las normas con que fue aprobado, sin acogerse a la nueva normativa, desde un 5% hasta un 25% de aumento de superficie edificada. Se consulta: ¿este nuevo umbral se aplica de forma acumulada sobre la vida del permiso, o se reinicia con cada modificación? Es decir, ¿podría un proyecto modificarse sucesivamente hasta alcanzar aumentos del 25% en múltiples oportunidades, superando en la práctica el umbral de forma iterativa? Se solicita precisar si la norma opera sobre la superficie original del permiso o sobre la última modificación aprobada, a fin de evitar interpretaciones que desnaturalicen el espíritu regulatorio de la disposición.

9. 307_Guillermo_Villegas_.pdf

Observación 1: La condición establecida: “Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones.

Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite”. Debiera tener un límite, que permita establecer si se trata de un nuevo proyecto, una nueva revisión por parte de la DOM, o son sólo adecuaciones menores que no alteran el proyecto. Podría darse el caso de modificaciones mayores por cambio de uso (nuevos destinos modificados en el PRC), aumento de coeficientes u otros.

Respecto de la condición: “En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación”. Parece excesivo pasar del 5% a un 25%, ya que requerirá de nuevas revisiones por parte de DOM

Observación 2: 14)

Artículo transitorio, nuevo:

“Respecto de aquellos planes reguladores comunales que establezcan la norma urbanística de densidad en viviendas por hectárea, corresponderá multiplicar el respectivo factor por 4 constituyendo el resultado de dicha operación, para todos efectos a que hubiere lugar, la norma urbanística de densidad a aplicar al proyecto previo a las modificaciones del artículo 2.1.22. de este decreto.

Por su parte, y aun cuando el respectivo plan regulador comunal establezca una densidad neta, el respectivo factor se aplicará siempre como densidad bruta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.1.22. de la presente ordenanza.

Se reitera observaciones anteriores, respecto de la facultad privativa de planificación de los Municipios y las externalidades negativas que podría traer la modificación “por decreto”, de las densidades establecidas en los instrumentos de planificación, que han tenido un proceso de participación y acuerdo con la comunidad.

10. 323_Magdalena_Valdivieso_.pdf

Observación 1: 1. 5.1.18 Para los permisos aprobados con norma antigua (planos reguladores que no se encuentren vigentes y que en su normativa actual limiten estacionamientos, conjuntos armónicos entre otros), ¿se pueden aplicar las modificaciones de esta propuesta a la OGUC en una Modificación de Proyectos: aumento de densidades, disminución de estacionamientos, acogerse a Conjunto Armónico, si cumpliera las condiciones?

Observación 2: 2. 5.1.18 Para los anteproyectos aprobados con norma antigua (planos reguladores que no se encuentren vigentes y que en su normativa actual limiten estacionamientos, conjuntos armónicos entre otros), ¿se pueden aplicar las modificaciones de esta propuesta a la OGUC en el Permiso de Edificación o en una Modificación de Proyectos: aumento de densidades, disminución de estacionamientos, acogerse a Conjunto Armónico, si cumpliera las condiciones?

11. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: 9. Artículo 5.1.18 (modificación de proyectos) La posibilidad de acogerse selectivamente a modificaciones de la Ordenanza sin incorporar cambios en los Instrumentos de Planificación Territorial introduce una fragmentación normativa que puede afectar la coherencia del sistema de planificación. Asimismo, el aumento del porcentaje de modificación permitido (hasta 25%) amplía significativamente el margen de alteración de proyectos sin una reevaluación integral de sus impactos.

12. 331_María_Castillo_.pdf

Observación 1: - 8.

Art. 1.4.17 y 5.1.18

Sobre la vigencia de permisos de edificación.

- a) El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones del PRCP, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.
- b) La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

- c) La propuesta aumenta de 5% a 25% la modificación de proyectos entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de la recepción final, además la propuesta del Art. 1.4.17 aumenta de 3 a 6 años la vigencia de los permisos. Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que

podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

Dada la envergadura del cambio propuesto, se solicita especificar que el 25% se calcula a partir de la superficie edificada aprobada por el permiso original.

13. 339_Gabriel_Reyes_.pdf

Observación 1: - 10.

5.1.18

Las modificaciones de la ordenanza que pudiere acoger un permiso de edificación otorgado, deben considerar la normativa del PRC vigente, de lo contrario se altera la planificación local, disminuyendo aún más sus alcances, minados por normas de excepción y por las modificaciones de esta propuesta que se comenta.

Justamente las últimas modificaciones a la LGUC buscan agilizar los procesos de planificación territorial para darle mayor efectividad y agrega herramientas para mejor gestión del territorio. Esta modificación de la OGUC altera este foco mediante cambios por decreto que minan los otros cambios profundamente estudiados y discutidos.

14. 351_Jimena_Thayer_.pdf

Observación 1: _7. 5.1.18 Aumento al 25% del margen de modificación de proyectos bajo normas antiguas permite que los proyectos se puedan acoger a nueva normativa más allá de lo planificado a nivel local. OBSERVACIÓN: Se solicita rechazo para el Artículo 5.1.18.

15. [416_Pilar_Gimenez_.pdf]

Observación 1:

Artículo 5.1.18.

Materia: Modificación de proyecto en el contexto de cambios normativos y adaptabilidad de destinos.

Observación:

El artículo 5.1.18 aborda el caso de permisos en curso, entregando la opción de realizar una modificación de permiso para acogerse a nuevas normas por cambio de la OGUC o del instrumento de planificación territorial. El inciso segundo, por otra parte, se pone en el caso que el interesado desee modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, lo cual sería autorizado siempre que no se aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación.

En la práctica se produce la situación de que los permisos de edificación dejan consignado el uso de suelo admitido y también el o los destinos que se ejecutarán con ese permiso. No obstante, la dinámica actual de los mercados urbanos y las fluctuaciones macroeconómicas exigen que los proyectos de edificación tengan una mayor capacidad de adaptación durante su fase de ejecución.

Actualmente, el artículo 5.1.18. de la OGUC genera una rigidez que impide a los propietarios ajustar el destino de sus proyectos (por ejemplo, de industria a bodega o de oficina a comercio o viceversa) ante cambios en el Plan Regulador, incluso si dicho destino estaba admitido al momento de obtener el permiso.

Resolver esta rigidez es relevante porque:

Resguarda la certeza jurídica: Protege la inversión al reconocer que el "derecho a edificar" otorgado por un permiso debe incluir la facultad de optar por cualquiera de los usos y destinos que eran lícitos al momento de la solicitud original.

Fomenta la reactivación económica: Evita que proyectos queden paralizados o abandonados por ser inviables bajo su destino original, permitiendo su reconversión rápida sin perder el régimen normativo previo.

Reduce la burocracia: Evita que ajustes de destino fueren al proyecto a cumplir con normativas urbanas nuevas (a veces contradictorias con la estructura ya construida), lo que simplifica la labor de revisión de las DOM.

Propuesta:

Se propone que el interesado pueda optar por cambios en los usos de suelo o destinos siempre que ellos hubieran estado sido admitidos al momento de solicitar el permiso de edificación original.

Texto sugerido:

“Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de la recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial aplicables, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones.

Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite.

En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o implique cambiar el uso de suelo o destino a uno que no hubiera estado admitido por las normas urbanísticas aplicables al momento de solicitarse el permiso de edificación original. En este último caso, el cambio de uso de suelo o destino deberá quedar debidamente consignado en la solicitud de modificación de permiso y en la resolución de la Dirección de Obras Municipales que la autorice”

16. [419_Rodolfo_Acha_.pdf]

Observación 1:

12. 5.1.18 Esta modificación trata de que proyectos que cuenten con permisos de edificación se acojan a nuevas disposiciones obtenidas a través de la modificación por decreto de la OGUC. No parece recomendable que ante cambios de esta envergadura que modifican sustancialmente aspectos que afectan las propiedades privadas, donde estos cambios no han tenido ningún estudio técnico o jurídico como los que normalmente se solicitan cuando se realizan cambios a las condiciones urbanística de una comuna y que adicionalmente afectan a todo el país, se permita que sin un análisis más profundo se adapten a esta nueva normativa centralista.

Lo correcto es que estas modificaciones gravosas para las propiedades existentes sean primero sometidas a los estudios viales, de impacto ambiental, y legales para luego proceder a este cambio. Si esto se cumple la actual normativa tiene la legislación suficiente y probada para tratar la transición entre un permiso antiguo al cual se le aplican modificaciones. Por lo tanto, debiera ser rechazada esta modificación.

17. 454_Catalina_Ruiz_.pdf

Observación 1: La modificación aumenta el margen para modificar un proyecto en base a las normas con que fue aprobado, sin acogerse a la nueva normativa, desde un 5% hasta un 25% de aumento de superficie edificada. Se consulta: ¿este nuevo umbral se aplica de forma acumulada sobre la vida del permiso, o se reinicia con cada modificación? Es decir, ¿podría un proyecto modificarse sucesivamente hasta alcanzar aumentos del 25% en múltiples oportunidades, superando en la práctica el umbral de forma iterativa? Se solicita precisar si la norma opera sobre la superficie original del permiso o sobre la última modificación aprobada, a fin de evitar interpretaciones que desnaturalicen el espíritu regulatorio de la disposición.

18. 471_María_García_.pdf

Observación 1: 5.1.18

Los Planes Reguladores Comunales son el resultado de procesos de participación ciudadana, estudios técnicos de factibilidad y decisiones democráticas adoptadas por los concejos municipales, con arreglo al artículo 28 decies de la LGUC. Cada modificación al PRC contempla evaluaciones de impacto ambiental, estudios de infraestructura, de equipamiento y de movilidad.

El conjunto de modificaciones propuestas a la OGUC socava este proceso desde la normativa central, por las siguientes vías:

Al duplicar el potencial de viviendas por hectárea (guarismo de densidad), se invalidan los estudios de factibilidad de infraestructura sanitaria que sustentan los PRC vigentes.

Al derogar el artículo 2.6.19, se elimina la facultad municipal de moderar los premios del Conjunto Armónico, dejando a las comunas sin herramientas para proteger barrios con infraestructura saturada.

Al reducir el umbral de superficie para el Conjunto Armónico, se amplía el uso de normas de excepción que, como ha documentado la literatura académica, debilitan la conducción de los planes reguladores comunales (Vicuña & Moraga, 2021, IEUT-UC).

Al modificar el artículo 5.1.18 para permitir que proyectos ya aprobados se acojan a las nuevas normas sin necesidad de adoptar los nuevos IPT, se genera un sistema dual que impide la coherencia del desarrollo urbano planificado.

En términos concretos, Ñuñoa a realizado 5 modificaciones al PRC, desde los años 2016 al 2019, lo que implica procesos participativos con visiones de barrio, límites de altura y densidades consensuadas - verían esa planificación invalidada por normas superiores que responden a la lógica del mercado inmobiliario más que a las necesidades y capacidades de cada comunidad.

19. 480_Valentina_Caiconte_.pdf

Observación 1: 5. 5.1.18 Considerar un 25% de incremento en superficie que puede ser modificada implica la posibilidad de un cambio mayor en el proyecto original, lo cual puede ser mal utilizado por desarrolladores con fines especulativos para resguardar la norma, lo cual potenciará la especulación del suelo, por ende, su adquisición. Para el caso de los proyectos de vivienda social, generará una competencia aún más desigual ante los desarrolladores privados, puesto que para que el estado pueda adquirir este suelo debe respetar los valores de tasación serviu, la cual toma como referencia en valores de tasación comercial. En el caso de que un desarrollador ofrezca un precio mayor al pueda pagar el estado, los proyectos de vivienda

social no podrán desarrollarse por no poder competir. Se debe considerar que el % es muy alto, no se tiene claro de qué base viene el análisis de ese número en particular y no otro.

20. 504_Pablo_Guzman_.pdf

Observación 1: Artículo 5.1.18.

Se solicita justificar técnica y jurídicamente la modificación propuesta con evidencia respaldada, que justifique elevar el guarismo de 5% al 25% de la superficie de la porción

modificada del proyecto.

El estilo normativo de redacción supone graves riesgos de interpretación considerando la desagregación de normas urbanísticas propuesta cuando señala “Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite”.

21. 518_María_Noguera_.pdf

Observación 1: 8 Art. 5.1.18 (Mod. N° 13) La modificación aumenta el margen para modificar un proyecto en base a las normas con que fue aprobado, sin acogerse a la nueva normativa, desde un 5% hasta un 25% de aumento de superficie edificada. Se consulta: ¿existe algún mecanismo de seguimiento que garantice que las unidades construidas bajo este bono mantengan su condición de vivienda económica o asequible en el tiempo, y no sean objeto de fusión, cambio de destino o subdivisión una vez que el proyecto ha obtenido la recepción final? En ausencia de un mecanismo de control posterior, el bono podría beneficiar a proyectos que solo formalmente cumplen el requisito al momento del permiso, sin que el objetivo de política pública —el acceso a vivienda asequible— se sostenga en el largo plazo. 7 Art. 2.6.9 (Mod. N° 10) La modificación aumenta el bono de altura para proyectos de vivienda económica en corredores de transporte desde un 25% hasta un 50% sobre el máximo establecido en el Plan Regulador Comunal. Se observa que este incremento puede generar conflictos de aplicación en comunas cuyos PRC establecen planos seccionales o normas de volumetría específica para áreas de interés paisajístico o de transición entre zonas de diferente escala. Se consulta: en los casos en que el PRC fije alturas diferenciadas por tramos de vía o por proximidad a inmuebles de conservación histórica, ¿el bono del 50% se aplica igualmente, o los planes reguladores pueden establecer excepciones? Se solicita aclarar la jerarquía normativa entre la OGUC modificada y los instrumentos de planificación territorial, resguardando la aplicación de normas seccionales definidas en los PRC. 8 Art. 5.1.18 (Mod. N° 13) La modificación aumenta el margen para modificar un proyecto en base a las normas con que fue aprobado, sin acogerse a la nueva normativa, desde un 5% hasta un 25% de aumento de superficie edificada. Se consulta: ¿este nuevo umbral se aplica de forma acumulada sobre la vida del permiso, o se reinicia con cada modificación? Es decir, se consulta si un proyecto podría modificarse sucesivamente hasta alcanzar aumentos del 25% en múltiples oportunidades, superando en la práctica el umbral de forma iterativa? Se solicita precisar si la norma opera sobre la superficie original del permiso o sobre la última modificación aprobada, a fin de evitar interpretaciones que desnaturalicen el espíritu regulatorio de la disposición.

22. 521_CCHC_.pdf

Observación 1: 13. Artículo 5.1.18. Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones.

Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite.

En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación.

Se considera un cambio positivo, que permitirá otorgar mayor certeza para la ejecución de proyectos que, por diversos motivos, requieran de ajustes una vez otorgados sus permisos de construcción. Asimismo, esta disposición permitirá que los efectos positivos derivados de las modificaciones propuestas en la consulta pública se vean reflejados a corto plazo y evitará la tramitación innecesaria de nuevos permisos ante las DOM, con la sola finalidad de acogerse al nuevo régimen. Esto implicará una

Sin perjuicio de lo anterior, se sugieren las siguientes precisiones:

Es necesario hablar de “permiso de construcción” en lugar de permiso de edificación. De lo contrario, podrían excluirse las obras de urbanización.

Observación 2: - En el primer párrafo se omite el artículo “la” (y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra...).”).

En el inciso final, debe corregirse la redacción ya que señala que la modificación no puede aumentar “o nuevos destinos no admitidos...”. Debiera agregarse el verbo “contemplar”.

Por último, para evitar interpretaciones contradictorias y para mayor certeza, se propone incluir un artículo transitorio que señale que este artículo entrará en vigor a la fecha de publicación de las modificaciones propuestas en el Diario Oficial.

23. 522_Francisca_Salazar_.pdf

Observación 1: - 6.

Art.5.1.18

El aumento máximo de hasta un 25% de superficie edificada propuesto pone en duda la factibilidad real de tramitar una modificación de esta naturaleza, ya que dicho incremento implica necesariamente la revisión exhaustiva de las principales normas urbanísticas aplicables (constructibilidad, ocupación de suelo, dotación de estacionamientos y altura máxima de edificación). Asimismo, requiere reevaluar las condiciones del IMIV aprobado originalmente al momento del otorgamiento del Permiso de Edificación inicial.

24. 526_Adriana_Larsen_.pdf

Observación 1: 12. 5.1.18 Aunque la medida introduce mayor flexibilidad y puede mejorar la viabilidad de los proyectos, también podría generar modificaciones relevantes respecto del proyecto originalmente evaluado, sin una revisión integral de sus impactos urbanos. Hay que establecer criterios claros para su aplicación, sobre todo en relación con la magnitud de los cambios y su evaluación en el entorno.

25. 527_Daniel_Moreno_.pdf

Observación 1: La propuesta permite que proyectos con permiso ya otorgado y sin recepción final puedan acogerse a nuevas disposiciones de la OGUC sin quedar obligados, por ese solo hecho, a acogerse a nuevas disposiciones de los instrumentos de planificación territorial. Además, eleva desde 5% a 25% el margen para modificar superficie edificada manteniendo las normas originales del proyecto. Ambas modificaciones, en conjunto, pueden generar un desajuste importante entre la planificación territorial vigente y los proyectos efectivamente ejecutados, favoreciendo

aumentos sustantivos de intensidad sin una revisión completa de su compatibilidad urbana. Conviene revisar esta norma y restringir su aplicación, especialmente en lo relativo al aumento de superficie y a la desvinculación respecto de modificaciones recientes de los IPT.

26. 550_Alejandra_Sepulveda_.pdf

Observación 1: 5. 5.1.18 La posibilidad de que las modificaciones de un permiso de edificación no se ciñan estrictamente al Plan Regulador Comunal vigente al momento de la solicitud de modificación, constituye una distorsión de la planificación local. Mientras la LGUC busca agilizar y dar mayor efectividad a la planificación territorial (Ley 21.807), estos cambios por decreto minan la autoridad de los IPT, supeditándolos a normas de excepción. La efectividad de la gestión territorial, impulsada por las últimas modificaciones legales, depende del respeto a los instrumentos discutidos y aprobados técnica y socialmente (participación ciudadana). Introducir cambios que faciliten excepciones o desvíos de la norma local atenta contra la certeza jurídica y la coherencia del modelo de ciudad propuesto por el municipio. Se solicita no modificar este artículo.

27. 567_Guillermo_Condemarin_.pdf

Observación 1: 13. Artículo 5.1.18 El inciso segundo es una perogrullada, que redundo lo expresado en el primer inciso, nunca hay modificaciones instantáneas o paralelas de la OGU y los IPT.

En el tercer inciso el aumento de 5% al 25% sólo se justifica en proyectos por el aumento de viviendas por la nueva aplicación de los artículos 2.1.22 y 2.4.1.

28. [578_Lyzette_Gyorgy_.pdf]

Observación 1: 8. 5.1.18. Sobre la regulación de “Modificaciones de proyectos”: Consecuencias negativas de la norma propuesta: 1. El aumento del 5% al 25% del área de un permiso, es un cambio grave (aumenta 5 veces) toda vez que permite que un proyecto aprobado bajo normas anteriores pueda aumentar su superficie edificada en hasta un 25% eludiendo cualquier exigencia normativa posterior, generando una ventana de elusión normativa especialmente relevante cuando los permisos tienen larga vigencia, como ocurriría si además se amplía su caducidad de 3 a 6 años, lo que se traduce en que un permiso obtenido podría mantenerse vigente 6 años y durante ese período, si se aprueban normas más permisivas (como el cambio del divisor de densidad), el propietario podría acogerse selectivamente a ellas y además Aumentar la superficie de su proyecto hasta en un 25% adicional bajo las normas generales y sin aplicar PRC. Todo ello sin ningún estudio técnico nuevo, sin participación ciudadana y sin EAE. 2. Representa una disociación entre OGUC e IPT, dado que la norma propuesta permite que un propietario se acoja a las modificaciones de la OGUC sin acogerse simultáneamente a las modificaciones del IPT, o viceversa. Esto genera incoherencia técnica entre las normas generales y las normas locales aplicadas a un mismo proyecto y dificulta la fiscalización por parte de las Direcciones de Obras Municipales, que deberán controlar proyectos bajo combinaciones normativas híbridas, lo que se traduce finalmente en un incentivo a especular con los tiempos de tramitación para capturar las normas más favorables de cada instrumento. 3. Debilita el rol planificador de los IPT al relativizar la fuerza normativa de los Planes Reguladores Comunales. Un propietario podría beneficiarse de una OGUC más permisiva aprobada a nivel nacional sin quedar sujeto a las restricciones que el IPT local establece para esa zona específica, vaciando de contenido la planificación local. 4. Impacto específico en La Serena, sumado al descrito en la observación 3 del presente: donde el PRC establece restricciones específicas en zonas de riesgo de tsunami y/o áreas de protección del patrimonio cultural, esta disociación permitiría que un proyecto: • Se acoja a una OGUC modificada más permisiva en altura o densidad, sin quedar obligado a respetar las restricciones asociadas a las normas urbanísticas propuesta del PRC en zonas de riesgo y/o áreas de protección del patrimonio cultural, aumentando además su superficie en un 25% bajo las normas originales, acentuando los impactos definidos en el punto 3.

29. [590_Lorena_Meneses_.pdf]

Observación 1: Art. 5.1.18 (aplicación de nuevas normas OGUC)

Permitir que proyectos con permiso vigente se acojan a nuevas disposiciones de la OGUC sin aplicar cambios en los IPT genera un régimen normativo híbrido, incoherente y potencialmente discriminatorio. Se vulneran los principios de igualdad ante la ley (art. 19 N°2 CPR) y seguridad jurídica.

Principio de coherencia normativa vulnerado.

Desigualdad ante la ley entre proyectos.

Aumento de litigiosidad (terceros afectados).

Debilitamiento del principio de seguridad jurídica urbana.

30. 609_Gabriela_Pappini_.pdf

Observación 1: 6. 5.1.18 (Mod N°13) Incremento del margen de modificación de proyectos del 5% al 25% de la superficie edificada, permite que proyectos aprobados bajo normativas antiguas crezcan significativamente sin ajustarse a la planificación actual, desnaturalizando el control urbano y la certeza normativa. EL nuevo porcentaje propuesto ¿se aplica de forma acumulada durante la duración del permiso o se reinicia con cada modificación? Se solicita no aumentar el margen de modificación de un proyecto hasta un 25% debido a que es un porcentaje muy alto de modificación que desnaturaliza el origen regulatorio del permiso y no estar en concordancia con nuevas modificaciones de los PRC.

31. 615_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: 8. 5.1.18 Ampliación modificable sin recalificación hasta 25% sup. y ampliando decisión de acogerse a nuevas normas. Quedará a criterio del desarrollador (o privado) regirse por las nuevas normas de la OGUC o por aquellas que determine el IPT. Esto disminuye la coherencia entre los instrumentos de planificación de escala comunal (PRC) y de escala nacional (OGUC).

32. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 8. 5.1.18 Ampliación modificable sin recalificación hasta 25% sup. y ampliando decisión de acogerse a nuevas normas. Quedará a criterio del desarrollador (o privado) regirse por las nuevas normas de la OGUC o por aquellas que determine el IPT. Esto disminuye la coherencia entre los instrumentos de planificación de escala comunal (PRC) y de escala nacional (OGUC).

33. 622_Catalina_Medina_.pdf

Observación 1: - 4. Arts. 1.4.17 y 5.1.18 La extensión de la vigencia de los permisos de edificación a 6 años (Art. 1.4.17) genera un descalce crítico entre la planificación urbana y la realidad dinámica del territorio. Este escenario se ve agravado por el Art. 5.1.18, el cual permite aumentos de hasta un 25% de la superficie construida sin la obligatoriedad de ajustarse a la normativa vigente al momento de solicitar dicha modificación. Esta disposición representa un riesgo para la gestión del suelo, ya que permite que proyectos aprobados bajo marcos normativos ya superados se amplíen sustancialmente eludiendo las actualizaciones del Plan Regulador Comunal. Al permitir que estas modificaciones se "amparen" en estándares técnicos u ordenanzas obsoletas, se anula la capacidad del municipio para que la planificación territorial responda oportunamente a los nuevos desafíos ambientales y sociales. Esto termina por consolidar desarrollos de gran escala que no se alinean con la visión de ciudad actual, perpetuando modelos de edificación que la comuna ya ha decidido corregir.

34. 631_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 1:

3. Artículo 5.1.18.

Materia: Modificación de proyecto en el contexto de cambios normativos y adaptabilidad de destinos.

Observación:

El artículo 5.1.18 aborda el caso de permisos en curso, entregando la opción de realizar una modificación de permiso para acogerse a nuevas normas por cambio de la OGUC o del instrumento de planificación territorial. El inciso segundo, por otra parte, se pone en el caso que el interesado desee modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, lo cual sería autorizado siempre que no se aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%,

o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación.

En la práctica se produce la situación de que los permisos de edificación dejan consignado el uso de suelo admitido y también el o los destinos que se ejecutarán con ese permiso. No obstante, la dinámica actual de los mercados urbanos y las fluctuaciones macroeconómicas exigen que los proyectos de edificación tengan una mayor capacidad de adaptación durante su fase de ejecución.

Actualmente, el artículo 5.1.18. de la OGUC genera una rigidez que impide a los propietarios ajustar el destino de sus proyectos (por ejemplo, de industria a bodega o de oficina a comercio o viceversa) ante cambios en el Plan Regulador, incluso si dicho destino estaba admitido al momento de obtener el permiso.

Resolver esta rigidez es relevante porque:

Resguarda la certeza jurídica: Protege la inversión al reconocer que el "derecho a edificar" otorgado por un permiso debe incluir la facultad de optar por cualquiera de los usos y destinos que eran lícitos al momento de la solicitud original.

Fomenta la reactivación económica: Evita que proyectos queden paralizados o abandonados por ser inviables bajo su destino original, permitiendo su reconversión rápida sin perder el régimen normativo previo.

Reduce la burocracia: Evita que ajustes de destino fueren al proyecto a cumplir con normativas urbanas nuevas (a veces contradictorias con la estructura ya construida), lo que simplifica la labor de revisión de las DOM.

Propuesta:

Se propone que el interesado pueda optar por cambios en los usos de suelo o destinos siempre que ellos hubieran estado sido admitidos al momento de solicitar el permiso de edificación original.

Texto sugerido:

“Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de la recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial aplicables, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones.

Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite.

En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o implique cambiar el uso de suelo o destino a uno que no hubiera estado admitido por las normas urbanísticas aplicables al momento de solicitarse

el permiso de edificación original. El nuevo uso de suelo o destino deberá quedar debidamente consignado en la solicitud de modificación de permiso y en la resolución de la Dirección de Obras Municipales que la autorice”.

35. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 1:

13. Artículo 5.1.18. Sin observaciones a la propuesta.

36. 643_Francisca_Cancino_.pdf

Observación 1:

6. 5.1.18 La modificación representa aun aumento del 500% sobre el porcentaje planteado en la actualidad, lo que representa al menos ... de modificaciones sobre el diseño proyecto inicial. Esta excesiva posibilidad de cambio borra la idea de que es solo una modificación para adaptación, ya que en si mismo esto podría considerarse un nuevo proyecto.

37. 656_Rodrigo_Soto_.pdf

Observación 1:

- 5.

5.1.18

En el segundo párrafo dice “Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada ...”, la redacción es confusa por lo que se debe corregir para entregar mayores certezas en cuanto a las disposiciones a las cuales se debiese acoger para la emisión del Permiso de Edificación.

38. 658_Carolina_Rivera_.pdf

Observación 1: - 5.

5.1.18

En el segundo párrafo dice “Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada ...”, la redacción es confusa por lo que se debe corregir para entregar mayores certezas en cuanto a las disposiciones a las cuales se debiese acoger para la emisión del Permiso de Edificación.

39. 664_Pablo_Lopez_.pdf

Observación 1: 6. art. 5.1.18 Se eleva de 5% a 25% el margen de aumento de superficie edificada permitido en modificaciones de proyecto. Observaciones El aumento es significativo y, combinado con la ampliación de la vigencia del permiso de edificación, puede generar cambios sustantivos respecto del proyecto originalmente aprobado, alterando las condiciones urbanas inicialmente evaluadas por la Dirección de Obras Municipales. **Conclusión**

La medida requiere revisión y acotamiento, especialmente para preservar la certeza jurídica y urbana.

40. 665_Claudia_Campodonico_.pdf

Observación 1: - 5.

5.1.18

En el segundo párrafo dice “Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada ...”, la redacción es confusa por lo que se debe corregir para entregar mayores certezas en cuanto a las disposiciones a las cuales se debiese acoger para la emisión del Permiso de Edificación.

41. 668_Jaime_Carbonel_.pdf

Observación 1: - 12.

Artículo 5.1.18.

Posibilidad de acogerse a nuevas normas urbanísticas cuando hay cambios

El aumento del umbral al 25% permite modificaciones sustantivas sin reevaluación integral, lo que puede derivar en proyectos significativamente distintos a los originalmente aprobados.

Además los planes reguladores tienen una vigencia de 10 años, por lo que estos proyectos podrían ejecutarse bajo condiciones urbanas diferentes, afectando la planificación de urbana.

42. [682_Angelina_Marin_.pdf]

Observación 1: Art. 5.1.18

La posibilidad de aplicar la OGUC modificada sin acogerse al Plan Regulador vigente —y viceversa— abre la puerta a proyectos en zonas que los instrumentos de planificación territorial han definido como restringidas por riesgo, protección ambiental o incompatibilidad de uso. La planificación territorial existe precisamente para evitar esas situaciones: resguardar la seguridad de las personas, la continuidad de actividades productivas y el uso equilibrado del suelo y el agua. Permitir la aplicación selectiva de la norma nacional elude esas restricciones sin modificarlas formalmente. Se solicita que la aplicación del artículo 5.1.18 no pueda utilizarse para eludir restricciones de riesgo, áreas de protección ambiental ni usos de suelo definidos en los instrumentos de planificación territorial vigentes.

43. [691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf]

Observación 1: Art. 1.4.17 y 5.1.18

El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones de los IPT comunales, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.

La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

Por último, es importante señalar que se produce un impacto en la seguridad de los territorios, al aplazar los permisos de edificación a 6 años (similares a la prórroga de la validez de los permisos de obra post pandemia), ya que es previsible que los sitios donde estos proyectos se emplazan queden abandonados y se deteriore su entorno por años.

44. 695_Francisco_Ramirez_.pdf

Observación 1: 9. 5.1.18 La condición establecida: “Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones.

Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite”.

Debiera tener un límite, que permita establecer si se trata de un nuevo proyecto, una nueva revisión por parte de la DOM, o son sólo adecuaciones menores que no alteran el proyecto. Podría darse el caso de modificaciones mayores por cambio de uso (nuevos destinos modificados en el PRC), aumento de coeficientes u otros.

Respecto de la condición: “En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación”.

Parece excesivo pasar del 5% a un 25%, ya que requerirá de nuevas revisiones por parte de DOM

Observación 2: 11. Art. 5.1.18 Artículo Transitorio El artículo transitorio dispone que los PRC que expresen densidad en viviendas por hectárea deberán multiplicar su factor por 4 para obtener la densidad en hab/há aplicable. Se consulta: ¿esta disposición transitoria tiene carácter permanente o tiene un plazo de vigencia determinado? Asimismo, ¿cuál es el procedimiento que deben seguir los municipios cuyos PRC expresan densidades en viviendas/há para actualizar sus ordenanzas locales conforme al nuevo régimen?

45. 697_Claudio_Aliaga_.pdf

Observación 1: - 9. Art. 1.4.17 y 5.1.18 El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones de los IPT comunales, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.

La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

46. 699_Carlos_Pacheco_.pdf

Observación 1: El aumento al 25% del margen de modificación de proyectos acogidos a normas antiguas permite eludir las disposiciones del PRC vigente, debilitando la planificación local y el interés público. Esta medida profundiza el uso de excepciones y contradice el objetivo de las recientes modificaciones a la LGUC, orientadas a fortalecer la gestión territorial.

47. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1: 8. 5.1.18.

En relación a la propuesta de aumento de los plazos de vigencia de los permisos de edificación, pasando de 3 a 6 años, valoramos una mirada amplia respecto a los tiempos de gestión y ejecución de los proyectos. No obstante, aumentar los plazos a 6 años de manera generalizada presenta desafíos que deben ser adecuadamente evaluados antes de cambiar la norma.

Adicionalmente, parece arbitrario decidir aumentar el porcentaje de superficie edificada respecto del proyecto original desde un 5% a un 25%. Dicho cambio es de carácter sustantivo, modificando las condiciones bajo las cuales fue aprobado el proyecto inicial.

Por último, es necesario aclarar a qué se refiere con “recepción final”, ya que no corresponde a una denominación técnica claramente definida en la OGUC, donde se utiliza principalmente el concepto de recepción definitiva (parcial o total). La OGUC utiliza “recepción final” en algunos artículos, pero no existe una definición explícita en el art. 1.1.3., lo que puede generar interpretaciones dispares en su aplicación.

Riesgos:

Riesgo de generar prácticas especulativas, donde se ingresen proyectos con el objetivo de “guardar norma” y posteriormente modificar significativamente sus condiciones aprovechando el margen del aumento de 25% de superficie edificada.

Desconfigurar el proceso de aprobación de proyectos, al permitir cambios relevantes sin una reevaluación integral bajo las condiciones normativas vigentes.

Incertidumbre en la aplicación normativa, debido a la ambigüedad en conceptos clave mencionados en la modificación como “recepción final”.

Observación 2: Requerimiento: Se solicita definir criterios restrictivos respecto al alcance de aplicar el incremento de 25% de superficie edificada en el proyecto, así evitar cambios sustantivos del proyecto original.

Aclarar o definir explícitamente el concepto de “recepción final”, aclarando si corresponde a recepción definitiva total, parcial, o ambas, y unificar la terminología con el resto de la OGUC.

Incorporar mecanismos que limiten el mal uso del ajuste de esta disposición, por ejemplo, limitar un uso especulativo de los permisos, resguardando la coherencia entre el proyecto aprobado y una eventual modificación.

Observación 3: 3. 1.4.17.

Valoramos que se plantee una mirada amplia respecto a los plazos de gestión y ejecución de proyectos edilicios, tomando en cuenta los tiempos reales asociados a la complejidad de los proyectos y asegurando que estos no se vean forzados a modificarse en las últimas etapas de su desarrollo. Somos conscientes del desafío que implica la aprobación de múltiples permisos en paralelo para ejecutar un proyecto, sin embargo, extender la caducidad de los permisos a al menos seis años nos parece un tiempo excesivo en la mayoría de los escenarios.

Es necesario que el artículo elabore con mayor detalle cómo se aplica la administración de los tiempos asociados. Por una parte, más que suspender el plazo de caducidad “durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado”, es prudente que dicha suspensión aplique sólo cuando los pronunciamientos de los Organismos de la Administración del Estado no sean emitidos en tiempo y forma. En la actualidad, Renca cuenta con múltiples casos donde la tramitación de IMIVs ha ocurrido en paralelo con anteproyectos, sin ralentizar el desarrollo de las faenas. Por otro lado, nos parece pertinente que el artículo exprese con precisión en qué casos específicos se permitirá la ampliación de plazos mencionada, es decir, que se haga una diferenciación de cuando se permitiría ampliación de plazos, y no para todos los casos. Por ejemplo: proyectos que requieren de resolución sanitaria o Declaración de Impacto Ambiental.

En el caso de proyectos de vivienda de interés público, hemos identificado que existen demoras en los tiempos no por lentitud en la aprobación de permisos, sino por la demora en la tramitación de la asignación de financiamiento por parte del Ministerio. En ese sentido, existe un factor económico más que de “permisología”, el cuál no se soluciona a través de este cambio de la OGUC, sino tomando medidas en otros ámbitos de la administración pública.

Riesgos:

Especulación de suelo urbano por parte de desarrolladores que podrían adquirir terrenos o inmuebles con el único fin de revenderlos a un precio superior (aprovechando la alta demanda y la plusvalía generada por el entorno).

Predios cercados por faenas o en condición de abandono que se establecen como foco de incividad.

Ventajas:

Actualmente 3 años de permiso se hace corto para proyectos de gran escala que presentan demoras en gestiones o autorizaciones tramitadas con otro órgano del estado necesarias para recepcionar la obra (más que para iniciar la construcción).

Requerimiento: Definir que sólo aquellos proyectos con una carga de ocupación de suelo sobre 1000 personas puedan adscribir a la posibilidad de un permiso con mayor tiempo de validez (es decir, diferenciar entre proyectos de alto impacto y viviendas de baja escala para establecer tiempos de aprobación).

Definir plazos de suspensión de caducidad por efecto de la tramitación de otros permisos sectoriales asignando valores específicos por tipo de permiso. Por ej. diferenciar entre la gestión de un IMIV (y el tipo de IMIV) versus una evaluación ambiental.

Respecto a la tramitación de permisos, explicitar en la norma cuáles serán esos “_permisos o autorizaciones que deban ser otorgadas por otro órgano del Estado_” para las que aplicará la extensión de plazos.

Incluir en el texto propuesta en qué plazos y cómo deberá un desarrollador informar a la Dirección de Obras Municipales sobre una paralización en la caducidad de su permiso.

48. [730_Constanza_Abusleme_.pdf]

Observación 1: 13. 5.1.18

Se sugiere no incorporar modificación señalada

Inconsistencia Normativa por Modificaciones Posteriores: La propuesta permite modificar hasta un 25% de la superficie de un proyecto originalmente aprobado bajo normas anteriores para que pueda acogerse selectivamente a las nuevas disposiciones de la OGUC. Esto genera una fragmentación normativa, donde un mismo proyecto puede terminar aplicando una mezcla de estándares (los del PRC vigente al momento del permiso original y los de la nueva OGUC para la ampliación), lo que dificulta la fiscalización por parte de las Direcciones de Obras (DOM) y puede derivar en proyectos que no guardan coherencia arquitectónica y urbanística con su entorno inmediato.

49. [736_Patricio_Sepulveda_.pdf]

Observación 1: - 3. Art. 5.1.18

Permitir que los propietarios elijan selectivamente entre la OGUC y el Plan Regulador Comunal (PRC) anula la planificación local y deja a la comuna a merced de la especulación inmobiliaria

50. [755_Mario_Olea_.pdf]

Observación 1: - 8.

Art. 1.4.17 y 5.1.18

El aumento de la vigencia de los permisos de edificación de 3 a 6 años afecta a las actualizaciones de los IPT comunales, que no tendrían efecto en las modificaciones de los proyectos que cuenten con permiso.

La propuesta de modificar un proyecto para acogerse a las disposiciones de la Ordenanza General, sin necesariamente acogerse a las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, debilita el ámbito de acción de los IPT y genera incertidumbre en la validez que tienen los procesos de planificación comunal. Además, en el caso de acogerse esta propuesta, la modificación de proyecto aumenta de 5% a 25%, lo que disminuye aún más las competencias que tienen los IPT en la planificación del territorio que les compete.

Esta propuesta permitiría el desarrollo de proyectos bajo normas del IPT que ya no estarían vigentes y que fueron modificadas, por ejemplo, para evitar efectos no deseados o por cambios en las dinámicas urbanas. Además, se reitera que estos eventuales cambios de los IPT se realizan con participación ciudadana, por lo que su omisión contraviene también los procesos de planificación que están normados en esta misma Ordenanza.

La extensión del plazo puede generar una congelación normativa de facto, permitiendo la materialización futura de proyectos bajo condiciones urbanas ya superadas. Sumado a que este tipo de modificaciones, se salta los procesos de participación ciudadana y otros procesos que establece la Ley General de Urbanismo y Construcciones exige para cambios de esta magnitud.

Ambos aspectos representan una modificación sustancial del impacto que podría causar el proyecto en su entorno, como por ejemplo una sobrecarga no prevista en el espacio público, equipamientos, sistemas de transporte público, entre otros.

51. 764_Camila_Merino_.pdf

Observación 1: 12. 5.1.18 Considerando el derecho adquirido que sienta un permiso frente a la modificación de proyecto y la posibilidad de aumentar su superficie en un 25 % respecto a lo aprobado bajo las mismas condiciones, se cree importante fijar el límite de la modificación en términos a los elementos sustantivos del permiso y que mantengan así vigentes las normas aplicadas a su proyecto y con las que fue aprobado. Asimilando la aplicación al art. 1.4.7 de la OGUC y el Dictamen CGR 40397/2004.

52. 768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Observación 1: 1. 1.4.17 y 5.1.18 Se considera que suspender el plazo mientras dura la tramitación de un permiso es una buena medida porque obligará a agilizar procesos y da certezas al sector inmobiliario. Ahora bien, extender la caducidad de los permisos de edificación a 6 años es una medida que no se condice con las rápidas dinámicas de transformación de ciudades y territorios. Desde todo punto de vista limita las capacidades de reacción de la planificación a las dinámicas urbanas, que incluso es contradictoria con la recientemente aproda Ley de Fortalecimiento de la Planificación (21.807). Esta Ley da más flexibilidad a los planes reguladores para reaccionar a las transformaciones de ciudad, con modificaciones específicas. La propuesta limita la capacidad de planificar en el largo plazo y, junto con las medidas que se proponen para aumentar beneficios y alcances del conjunto armónico, la capacidad de los municipios de planificar zonas con incentivos normativos, los cuales apuntan a promover la integración social y sustentabilidad (Ley N° 21.450 sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional). A su vez, esta propuesta promoverá la especulación a través de la solicitud de anteproyectos para aprovechar la norma vigente cuando se anuncian posibles modificaciones a la planificación.

53. 790_María_Díaz_.pdf

Observación 1: - 7. 5.1.18. El aumento del umbral de modificación de proyectos desde un 5% a un 25% de superficie edificada constituye un cambio sustantivo en el régimen de permisos, al permitir alteraciones relevantes del proyecto original sin exigir su adecuación integral a la normativa vigente. Este margen de modificación, equivalente a cinco veces el actualmente permitido, excede el carácter de ajustes menores, posibilitando incrementos significativos en la intensidad de uso del suelo, volumetría y carga urbana, sin la realización de nuevos estudios técnicos, procesos de participación ciudadana ni evaluación ambiental estratégica. Adicionalmente, en conjunto con la ampliación del plazo de vigencia de los permisos de edificación, esta medida genera una ventana de aplicación normativa prolongada, en la cual los proyectos pueden acogerse selectivamente a disposiciones más favorables en el tiempo, aumentando simultáneamente su superficie edificada bajo normas anteriores. En este contexto, la modificación propuesta al artículo 5.1.18 introduce una disociación entre la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y los Instrumentos de Planificación Territorial, al permitir que un proyecto se acoja a modificaciones de uno de estos cuerpos normativos sin ajustarse simultáneamente al otro. Esta situación genera: -Incoherencia técnica entre normas generales y locales aplicadas a un mismo proyecto -Dificultad en la fiscalización por parte de las Direcciones de Obras Municipales -Incertidumbre jurídica para los distintos actores del sistema urbano Asimismo, este mecanismo debilita el rol planificador de los IPT, al permitir que proyectos se beneficien de condiciones más permisivas de la OGUC sin quedar sujetos a las restricciones territoriales definidas en los Planes Reguladores Comunales, desnaturalizando la función de estos instrumentos como marco rector del desarrollo urbano. En comunas como Ancud, donde existen condiciones territoriales específicas asociadas a riesgos naturales, limitaciones de infraestructura y resguardo del paisaje urbano y patrimonial, este último como uno de los principales atributos de su desarrollo turístico; esta disociación normativa puede permitir el desarrollo de proyectos que no se ajustan a las condiciones y requerimientos de desarrollo del territorio, acentuando impactos sobre la movilidad, el espacio público y la seguridad urbana. Adicionalmente, la posibilidad de combinar normas de distintos instrumentos y momentos en el tiempo configura escenarios normativos híbridos, dificultando el control sistemático del desarrollo urbano y debilitando la certeza jurídica del sistema, lo que puede derivar en conflictos interpretativos y procesos de judicialización.

54. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1: 14. Art. 5.1.18 (modificación de proyectos) Permitir cambios sin considerar integralmente el entorno puede generar desarrollos que no se ajusten a las condiciones del barrio.

55. [883_Asociación_Geografías_Chile_.pdf]

Observación 1: Modificación a los art. 1.4.17 y 5.1.18

La modificación a los arts. 1.4.17 y 5.1.18 de la OGUC extiende de 3 a 6 años la vigencia de los permisos de edificación sin inicio de obras y permite suspender dicho plazo durante tramitaciones como la obtención de la RCA.

Dado que estos permisos generan derechos adquiridos sobre las normas urbanísticas vigentes, la medida amplía excesivamente el tiempo en que proyectos pueden ejecutarse bajo normativa desactualizada, debilitando la actualización de los Instrumentos de Planificación Territorial.

Esto puede incentivar la retención especulativa de suelo y generar un desfase entre los proyectos aprobados y las condiciones urbanas actuales, afectando la capacidad de las comunas para gestionar su desarrollo.

56. [896_Macarena_Energici_.pdf]

Observación 1: Art. 5.1.18 (aplicación de nuevas normas OGUC)

Permitir que proyectos con permiso vigente se acojan a nuevas disposiciones de la OGUC sin aplicar cambios en los IPT genera un régimen normativo híbrido, incoherente y potencialmente discriminatorio. Se vulneran los principios de igualdad ante la ley (art. 19 N°2 CPR) y seguridad jurídica.

Principio de coherencia normativa vulnerado.

Desigualdad ante la ley entre proyectos.

Aumento de litigiosidad (terceros afectados).

Debilitamiento del principio de seguridad jurídica urbana.

57. [919_Gonzalo_Gacitua_.pdf]

Observación 1: 5.1.18 (inciso segundo)

La posibilidad de acogerse sólo a algunas de las nuevas disposiciones, al momento de tramitar una modificación de permiso (por ejemplo, a los cambios de la OGUC, pero no a los cambios de los IPT, o viceversa) podría transformarse en una regla arbitraria y discrecional o que, incluso, vulnere la igualdad ante la ley, pues permitiría “elegir” una norma, en circunstancias que las normas urbanísticas establecidas en la LGUC, la OGUC y los IPT conforman un “sistema”. Además, sería muy complejo de implementar una norma como la propuesta y probablemente surgirían dificultades de interpretación normativa, incompatibilidades, contradicciones o cuestionamientos y, como consecuencia de ello, se podría terminar afectando la certeza jurídica que debiera generar el otorgamiento o modificación de un permiso.

Observación 2: 5.1.18 (inciso tercero)

El inciso tercero actual ya contempla la excepción de poder acogerse a normas de un IPT que ya no están vigentes, al momento de tramitar una modificación de proyecto, entendiendo que es absolutamente habitual que los proyectos necesiten de dicha gestión, por decisiones que surgen después de la obtención del permiso (por ejemplo, durante la construcción de la obra). En tal caso, la actual norma establece un 5% de rango de “tolerancia” para el aumento de la superficie edificada. En la propuesta se contempla un 25% de tolerancia. Si bien podría llegar a entenderse que el 5% es un rango muy acotado y que, eventualmente, podría ser aumentado, resulta difícil de justificar que ese aumento llegue hasta el 25%. Tal vez sea más pertinente algo similar al 10%.

58. [939_Claudia_Maturana_.pdf]

Observación 1: 5.1.18 El aumento del margen de modificación de proyectos del 5% al 25% permite cambios sustanciales sin una nueva evaluación integral, pudiendo tener un impacto negativo debido al potencial incremento de cargas urbanas no evaluadas y posibles elusiones de exigencias normativas.

Observación 2: 5.1.18 El aumento del margen de modificación de proyectos del 5% al 25% permite cambios sustanciales sin una nueva evaluación integral, pudiendo tener un impacto negativo debido al potencial incremento de cargas urbanas no evaluadas y posibles elusiones de exigencias normativas.

59. [84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf]

Observación 1: como tampoco las superficies destinadas a bodegas y estacionamientos, incluyendo sus circulaciones, cualquiera sea el piso en que se ubiquen, sin perjuicio de las demás exenciones que contempla esta Ordenanza General. En el caso de proyectos mixtos, las reglas de este artículo se aplicarán exclusivamente a las viviendas económicas, o a la parte que se vincule directamente con éstas. 43. 6.1.6 Reglas para los conjuntos de viviendas económicas, en proyectos mixtos

Artículo 6.1.6.- Reglas para los conjuntos de viviendas económicas, en proyectos mixtos. Para los efectos de la aplicación del artículo 165, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se estará a las siguientes reglas: 1. Los destinos no admitidos dentro de los usos de suelo del respectivo Plan Regulador Comunal, en armonía con las reglas y excepciones que establece esta Ordenanza General, serán igualmente autorizados cuando forman parte de un proyecto mixto con viviendas económicas, en la medida que dichos destinos no admitidos no excedan los porcentajes máximos a que se refiere el artículo 165 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Cuando los proyectos relativos a conjuntos de viviendas económicas formen parte de un proyecto mixto y se desarrolle en dos o más predios acogidos a la figura de Conjunto Armónico, los porcentajes antes aludidos se calcularán separadamente en cada predio en que se consulten viviendas económicas o para el conjunto de ellos según lo determine libremente el arquitecto del proyecto. 2. Los recintos de los equipamientos que se relacionen directamente con alguna de las unidades de vivienda, tales como taller, oficina, bodegaje residencial, gimnasio, o similares, estarán eximidos de consultar accesos independientes. 3. Se entenderá por superficies de beneficio común a todas las que se definen como bienes comunes dentro de un régimen de copropiedad inmobiliaria, o aquellos recintos edificados que no acogiendo a tal régimen se constituyan en un complemento de las unidades funcionales independientes según lo determine libremente el arquitecto del proyecto, tales como salas de reunión, talleres, gimnasio, lavandería, cafetería, bodegaje residencial, entre otras. 4. En los casos de proyectos de loteo con construcción simultánea, las reglas de este artículo se aplicarán a cada lote resultante por separado o para el conjunto de predios, según lo determine libremente el arquitecto del proyecto. Si se aplican al conjunto de predios, dicho profesional podrá distribuir las superficies destinadas a equipamiento o para beneficio común entre los predios que conformen el conjunto, o concentrarse en uno o más de ellos. 44. 6.1.7 Condiciones urbanísticas de viviendas económicas y de los conjuntos de viviendas económicas

Artículo 6.1.7.- Condiciones urbanísticas de viviendas económicas y de los conjuntos de viviendas económicas. Entre las viviendas económicas de un mismo proyecto no se aplicará la norma sobre rasantes, sino que sólo se deberá cumplir con las normas sobre distancia mínima libre horizontal. Tampoco se aplicarán rasantes y distanciamientos a las viviendas económicas emplazadas en sitios de Condominios Tipo B, acogidos al régimen de copropiedad inmobiliaria, ni entre lotes de un loteo con construcción simultánea, ni en los deslindes entre predios de un proyecto acogido a la calificación de Conjunto Armónico.

Observación 2: “Artículo xx1. Condiciones generales sobre Conjuntos Armónicos. Los proyectos que se acojan o se hayan acogido a la figura de Conjunto Armónico por las condiciones de dimensión, o uso, o localización, o ampliación, a que se refieren los artículos 107, 108 y 109, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se regirán por las reglas de este Capítulo. A la figura de Conjunto Armónico podrán acogerse los proyectos ubicados en el área urbana o en área de extensión urbana o en área rural, de obra nueva, o en etapa de modificación de proyecto. También podrán acogerse a la figura de Conjunto Armónico después de la recepción de las obras para proyectos de ampliación, alteración, reconstrucción, rehabilitación, o restauración. En la etapa de Anteproyecto, esta figura de Conjunto Armónico estará enunciada, caso en el cual será analizada y resuelta en base a las reglas de este Capítulo. Los proyectos que califiquen de Conjunto Armónico podrán alterar la agrupación de las construcciones, el coeficiente de constructibilidad, las alturas máximas, los tamaños de los predios, y las demás que determine esta Ordenanza General, en los términos o márgenes que establece este Capítulo. Asimismo, a los proyectos que se acojan o se hayan acogido a la figura de Conjunto Armónico, le serán compatibles los demás regímenes especiales a que el interesado opte, en la medida que se cumplan las reglas que son exigibles para cada caso, incluyendo loteos o loteos con construcción simultánea. En la resolución que apruebe el Permiso de Edificación respectivo o en la modificación de proyecto, cuando proceda, el Director de Obras Municipales dejará constancia que el proyecto se acoge a la figura de Conjunto Armónico, indicando la causal respectiva y el beneficio urbanístico aplicado. Con todo, no se podrán acoger a la figura de Conjunto Armónico en los casos que el Plan Regulador Comunal establezca incentivos urbanísticos, con arreglo al artículo 184 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y a esta Ordenanza General, salvo el caso previsto por el artículo quinto de la Ley N° 20.078, en que los beneficios de Conjunto Armónico son compatibles y acumulables con los beneficios urbanísticos previstos por los Planes Reguladores Comunales con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley N° 20.958 el 15 de agosto de 2018, sobre Aportes al Espacio Público. En la tramitación de solicitudes de anteproyectos o proyectos acogidos a Conjunto Armónico, o luego en la modificación de tales proyectos, sólo le corresponde intervenir al Director de Obras Municipales, quien verificará como parte del proceso normal de revisión que el anteproyecto o el proyecto o la modificación de proyecto, según corresponda, cumple las condiciones para acogerse a tales disposiciones, todo ello sin perjuicio de las revisiones que, en su caso, correspondan a los Revisores Independientes. La elección de la condición para acogerse a la figura de Conjunto Armónico será siempre optativa para el interesado, sujeta exclusivamente al cumplimiento de los requisitos objetivos que se establece para ellas en los artículos siguientes. Se entenderá que el proyecto tiene dos o más edificios para acogerse a la figura de Conjunto Armónico, cuando reúne alguna de las siguientes características: a) Éstos correspondan a edificación aislada.

Observación 3: En todo caso, las obras que no requieran de permisos municipales estarán eximidas de los aportes al espacio público, y aquellos proyectos que de acuerdo con la Ley General de Urbanismo y Construcciones o esta Ordenanza General se establezca que deben aprobarse sin más trámite, los aportes directos al espacio público se rebajarán en un 25%. La Municipalidad

podrá acumular los aportes en dinero a que se refiere inciso quinto para invertirlo en alguna de las obras de mitigación que regula este artículo siempre que ello se haga dentro de los radios de influencia respectivos. Los antecedentes relativos a recursos, obras, proyectos, estudios y demás aspectos relacionados con las mitigaciones directas que regula este artículo deberán publicarse en la página web del órgano que los recauda o recibe, y también en el Portal Único de Información que mantiene el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. La infracción de los deberes antes señalados será considerada una grave vulneración del principio de probidad administrativa.

Observación 4: a) Conforme al artículo 7, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, las materias reguladas por dicha ley prevalecen sobre cualquiera otra, que verse en relación a las mismas materias, contenidas en otros cuerpos legales, sin perjuicio de las disposiciones que contenga el Decreto Ley N° 1.305, de 1975, sobre Reestructuración del Minvu. En consecuencia, se entenderán derogadas o sin aplicación las disposiciones de otras leyes que fueren contrarias a las de la mencionada Ley General de Urbanismo y Construcciones que traten las mismas materias. b) Las materias reguladas por esta Ordenanza General, al amparo de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, prevalecerán sobre cualquiera otra de carácter reglamentario que verse sobre las mismas materias. En consecuencia, no se aplicarán las disposiciones de otros reglamentos que fueren contrarias a esta Ordenanza General cuando traten materias similares. c) Dado el carácter jerárquico de la legislación sobre urbanismo y construcciones, toda interpretación se debe hacer considerando primero la Ley General de Urbanismo y Construcciones, luego esta Ordenanza General, y finalmente los instrumentos de planificación territorial, es decir, de arriba hacia abajo en el orden jerárquico. En consecuencia, si esta Ordenanza General contuviera normas que fueren contrarias a las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, especialmente cuando esta última se modifica, se entenderán contrarias a derecho las de carácter reglamentario, y por tanto inaplicables. Asimismo, si los instrumentos de planificación contuvieran normas que fueren contrarias o incompatibles a las disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones o de esta Ordenanza General, especialmente cuando éstas se modifican, se entenderán contrarias a derecho las correspondiente al referido instrumento de planificación territorial, y por tanto inaplicables, incluso en los casos que en el origen hayan sido compatibles con el marco que le fija tanto la Ley General de Urbanismo y Construcciones como esta Ordenanza General. d) Entre una disposición especial y una general que regulen las mismas materias, primará la primera, la que tendrá interpretación restringida. e) Frente a vacíos o la falta de regulación de determinadas materias, se entenderá que no existe restricción respecto de ellas para el desarrollo de las obras y actuaciones que regula la Ley General de Urbanismo y Construcciones o esta Ordenanza General, ni para la aprobación de anteproyectos, otorgamiento de permisos y demás autorizaciones que regula dicha legislación. f) Dado el carácter eminentemente técnico de la legislación sobre urbanismo y construcciones, se utilizarán las definiciones que establezca la Ley General de Urbanismo y Construcciones y esta Ordenanza General, y a falta de éstas, se estará al significado que los vocablos tienen en su acepción natural según el Diccionario de la Real Academia Española, salvo que otras leyes le fijen un significado relacionado con las materias de la mencionada Ley General de Urbanismo y Construcciones y esta Ordenanza General, caso en los cuales se aplicarán tales disposiciones jurídicas. g) En todo caso, tanto para la aplicación como para la interpretación de la legislación sobre urbanismo y construcción, deberá hacerse primar siempre aquella que más armonice sus diferentes disposiciones, conforme a la jerarquía de ésta, y las reglas,

60. 949_Jeanette_Bruna_.pdf

Observación 1:

61. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 1: 13. 5.1.18 - No se justifica la posibilidad de acogerse selectivamente a la situación regulatoria actual vis-à-vis la situación existente al momento del otorgamiento del permiso de edificación en cuestión, como se plantea en el segundo párrafo de la modificación, con la consiguiente afectación del principio de la seguridad jurídica. En el mismo espíritu anterior, tampoco se justifica el aumento del 25% o 5 veces el límite del aumento posible de la superficie edificada ante una situación de este tipo en la normativa actual, como se propone en el tercer inciso. Cabe señalar que ante un cambio de condiciones estimado como significativamente más favorable, el titular del proyecto tiene la capacidad de ingresar un nuevo proyecto conforme a las nuevas regulaciones si así lo estimara. En virtud de todo lo anterior, se solicita la eliminación de la modificación propuesta.

62. 959_Paula_Leiva_.pdf

Observación 1: 5. 5.1.18. Donde dice “un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada...”, introduce una lógica de aplicación normativa fragmentada que resulta ajena al carácter sistémico del marco regulatorio urbano. La posibilidad de aplicar selectivamente distintas versiones normativas podría derivar en configuraciones híbridas que dificulten la interpretación, fiscalización y coherencia del desarrollo urbano, debilitando la relación entre normativa general y planificación territorial. En este sentido, se estima necesario precisar el alcance de esta disposición o reconsiderar su incorporación, a fin de resguardar la consistencia del sistema normativo en su conjunto.

63. 278_Paula_Muñoz_.pdf

Observación 1: La posibilidad de aplicar selectivamente la OGUC sin ajustarse a los Instrumentos de Planificación Territorial genera una ruptura en la coherencia del sistema normativo, permitiendo el desarrollo de proyectos que no responden a las condiciones reales del territorio.

Observación 2: En términos prácticos, esto abre la puerta a la localización de proyectos en zonas con restricciones previamente identificadas por la planificación local, tales como áreas de riesgo de derrumbes, inundaciones, remociones en masa o cercanía a infraestructura crítica, así como en territorios con limitaciones hídricas o productivas.

Observación 3: La planificación territorial existe precisamente para evitar este tipo de decisiones, resguardando la seguridad de las personas, la continuidad de las actividades productivas y el uso equilibrado de recursos como el agua y el suelo. Ignorar estas definiciones puede generar conflictos entre usuarios del territorio, como la afectación de fuentes de agua de otros productores, la ocupación de suelos no aptos o la instalación de proyectos en zonas con riesgo físico evidente.

Observación 4: Desde una perspectiva económica, esto no reduce riesgos, sino que los posterga y amplifica, aumentando la probabilidad de fallas en proyectos, pérdidas de inversión, costos por desastres y deterioro del territorio. En consecuencia, el desacople normativo no agiliza el desarrollo, sino que lo vuelve más incierto, más costoso y menos sostenible en el tiempo.

Observación 5: Fundamento económico-ambiental La flexibilización normativa propuesta parte de la premisa de que aumentar la constructibilidad reduce costos y dinamiza la economía. Sin embargo, esta visión omite que los servicios ecosistémicos constituyen una forma de infraestructura natural crítica para la sostenibilidad de los proyectos productivos.

Observación 6: La degradación de estos servicios —como la regulación hídrica, la fertilidad del suelo o el equilibrio biológico— incrementa los costos operacionales, reduce la productividad del territorio y acorta la vida útil de las inversiones, afectando directamente la rentabilidad en el mediano y largo plazo.

Observación 7: Adicionalmente, Chile ha construido una ventaja comparativa relevante a nivel internacional en sectores como el turismo de naturaleza y la producción agrícola sustentable y orgánica, los cuales dependen directamente de la calidad ambiental del territorio. La pérdida de estas condiciones implica no solo un impacto ecológico, sino una disminución en la competitividad del país y en su capacidad de generar ingresos sostenibles.

Observación 8: En este contexto, la biodiversidad —incluyendo especies indicadoras como los anfibios— no representa un obstáculo al desarrollo, sino una señal de funcionamiento adecuado del sistema territorial que sustenta dichas actividades. Su deterioro es un indicador temprano de pérdida de productividad y de aumento de riesgo económico.

Observación 9: En consecuencia, una normativa que no resguarde estas condiciones no solo compromete el equilibrio ambiental, sino que debilita las bases económicas del territorio, sustituyendo actividades sostenibles de largo plazo por desarrollos de corta duración y mayor riesgo.

64. 381_Claudio_Orrego_GobernadorRM_.pdf

Observación 1: • Vigencia de permisos (Arts. 1.4.17 y 5.1.18). La regla de que los proyectos acogidos a la OGUC actualizada no están obligados a acogerse a un IPT modificado genera una asimetría que degrada la capacidad del PRC y del PRMS de ser actualizados como herramientas de política urbana. Solicitamos revisar este tratamiento.

65. [581_Catalina_de la Cerda_.pdf]

Observación 1: Modificación artículo 5.1.18. OGUC. Se concuerda con la modificación que señala que si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación.

66. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 1: Artículo 5.1.18. FAA 12. Posibilidad de Se rechaza modificación acogerse a El aumento del umbral al 25% permite modificaciones sustantivas sin nuevas normas

reevaluación integral, lo que puede derivar en proyectos urbanísticas —

significativamente distintos a los originalmente aprobados. cuando hay cambios Además los planes reguladores tienen una vigencia de 10 años, por lo que estos proyectos podrían ejecutarse bajo condiciones urbanas diferentes, afectando la planificación de urbana.

67. 673_Felipe_Muñoz_Alcalde_ECentral_.pdf

Observación 1: c. Opcionalidad Normativa y Aumento de Superficie (Art. 5.1.18.) La facultad de aumentar el porcentaje de modificación de superficie (de 5% a 25%) y, crucialmente, la opcionalidad de un propietario para acogerse selectivamente solo a las nuevas normas de la OGUC (que incentivan la alta densidad) sin respetar las normas vigentes del PRC, crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA. Al combinarse esta opcionalidad con la extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la alteración del coeficiente de densidad (Art. 2.1.22.), se permitirá a proyectos con permisos antiguos vigentes

modificar su diseño para cuadruplicar las unidades habitacionales. Esto anula los esfuerzos de planificación local y condena a la comuna a un deterioro irreversible de su entorno urbano y social y a un COLAPSO DE SUS SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA CRÍTICA.

Observación 2: Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Con esto, permisos que se mantengan vigentes, con el aumento del plazo a 6 años para su caducidad, podrán acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC, manteniendo las normas del PRC existentes al momento del

otorgamiento del permiso, a pesar de que el PRC haya cambiado en el transcurso de tiempo entre Permiso y Recepción.

Observación 3: En el caso de la comuna de Estación Central, esta modificación a la OGUC podría traer conflictos urbanos irreparables.

La propuesta de modificación al Artículo 5.1.18. de la OGUC introduce dos cambios fundamentales:

- 1. Aumento del porcentaje de Modificación: Se incrementa de 5% a 25% el porcentaje máximo de aumento de la superficie edificada que puede solicitar un propietario de un permiso vigente sin necesidad de acogerse a la nueva normativa del Instrumento de Planificación Territorial (IPT).
- 2. Opcionalidad de Acogimiento Normativo: Se permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime conveniente para la modificación del permiso.

Esta modificación tiene una implicancia crítica para la comuna de Estación Central:

Los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se ha extendido a 6 años por otra modificación propuesta) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC (tales como la alteración del coeficiente de densidad de 4 a 1, o el aumento de constructibilidad y altura por la figura de "Conjunto Armónico") sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud inicial del permiso. Esta posibilidad se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado con posterioridad a la obtención del Permiso y antes de la Recepción de la obra.

En el contexto de Estación Central, este escenario legal podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales (al aplicar el coeficiente de 1 habitante por vivienda económica en zonas cercanas a transporte público). Este escenario, si se materializa, agudizaría de forma crítica la actual crisis urbana de la comuna, que ya presenta un déficit severo de infraestructura y equipamiento (salud, seguridad, áreas verdes, educación).

CONCLUSIÓN

Manifestamos un rechazo categórico a la modificación propuesta para el Artículo 5.1.18. de la OGUC.

Observación 4: Esta medida es considerada sumamente peligrosa, ya que al combinarse con la extensión del plazo de caducidad de los permisos a 6 años y la introducción de los nuevos coeficientes de densidad (Art. 2.1.22. de la OGUC), crea una ventana legal para la hiper densificación desregulada en la comuna.

La facultad de un propietario de elegir acogerse selectivamente solo a las normas de la OGUC (que, en la práctica, incentivan la alta densidad) sin tener la obligación de respetar las nuevas disposiciones del PRC (que buscan precisamente mitigar la saturación urbana y proteger la calidad de vida), anula de facto los esfuerzos de planificación local y condena a la comuna a un colapso de sus servicios e infraestructura crítica.

Se exige que la normativa asegure que cualquier modificación a un permiso vigente, especialmente aquellas que impliquen un aumento sustancial de unidades o de superficie (como el 25% de superficie edificada adicional), deba someterse obligatoriamente a la normativa del Plan Regulador Comunal vigente al momento de la solicitud de modificación, con el fin primordial de proteger la infraestructura crítica y los bienes públicos de la comuna.

68. [714_Rene_de la Vega_.pdf]

Observación 1: * Inseguridad Normativa (Art. 5.1.18): El aumento al 25% del margen de modificación de proyectos en construcción bajo normas antiguas permite eludir actualizaciones críticas que protegen el interés público.

69. 734_Patricio_Sepulveda_.pdf

Observación 1: Ventana Legal para la Desregulación (Art. 5.1.18): Permitir que los propietarios elijan selectivamente entre la OGUC y el Plan Regulador Comunal (PRC) anula la planificación local y deja a la comuna a merced de la especulación inmobiliaria.

70. [940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf]

Observación 1: 1. INTRODUCCIÓN

Royal Fortress SpA, empresa dedicada al desarrollo de soluciones de abastecimiento hídrico atmosférico e infraestructura resiliente y arquitectura adaptada a territorios extremos, emite el presente pronunciamiento técnico respecto a la propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

El presente análisis aborda las modificaciones propuestas a los siguientes artículos de la OGUC:

Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada)

Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

Art. 2.4.1 (estacionamientos)

Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos)

Art. 2.1.17 (evaluación de riesgos)

Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos en zona de catástrofe)

Observación 2: 3.4. MODIFICACIÓN DE PROYECTOS

(Art. 5.1.18 OGUC)

Observación técnica

La propuesta permite desvincular proyectos de cambios en instrumentos de planificación territorial

Impacto

Desvinculación con planificación vigente

Riesgo de sobrecarga de infraestructura

Incoherencia territorial

Propuesta Royal Fortress

“La aplicación del Art. 5.1.18 deberá considerar la capacidad de infraestructura existente, incluyendo redes de agua”

71. 944_Ana_Vergara_FundadoraCArquitectos_.pdf

Observación 1: - • Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

72. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: El texto propuesto reemplaza íntegramente la regulación vigente del artículo, fija el período entre la fecha de emisión del permiso y la fecha de emisión de la recepción final, establece que se aplicarán sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones, incorpora una regla expresa sobre la relación entre cambios en la OGUC e instrumentos de planificación territorial. Si ambos cambian, se podrá solo aplicar los cambios de la OGUC y no los del PRC. Reemplaza el porcentaje de 5% por 25% como límite de aumento de superficie edificada.

Observación 2: SIN OBSERVACIONES

73. 220_Agustin_Perez_.pdf

Observación 1: Si durante el empo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción nal de la respecva obra se modican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planicación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modicación al respecvo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones. Un

el propietario podrá modificar el proyecto en construcción en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modicación no contemple un aumento de supercie edicada mayor al 5% o nuevos desnos no admitidos por la normava vigente al momento de solicitar la modicación. proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planicación Territorial si se hubieren modicado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite. En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modicar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modicación no aumente la supercie edicada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al empo en que solicite la modicación.

74. 290_Rodolfo_Jimenez_.pdf

Observación 1: 12. Artículo 5.1.18: acogerse a nuevas normas OGUC sin acogerse necesariamente a nuevas disposiciones de los IPT; ampliación del margen de modificación de 5% a 25%

Observación 2: Permite que proyectos con permiso previo adopten selectivamente beneficios de la nueva OGUC sin quedar sujetos a ajustes del nuevo plan regulador.

Observación 3: RIESGOS • “Cherry picking” normativo falacia de la evidencia incompleta o sesgo de confirmación.: tomar lo más favorable de cada régimen. • Desarticulación entre OGUC e IPT. • Inseguridad interpretativa y mayor litigiosidad. • Proyectos aprobados bajo una lógica y ejecutados bajo otra. • Incremento considerable del margen de modificación durante ejecución.

Observación 4: JUICIO TÉCNICO Este artículo rompe la lógica de integralidad regulatoria y puede generar un régimen híbrido altamente favorable al titular del proyecto.

Observación 5: SÍNTESIS TÉCNICA DE LOS IMPACTOS NEGATIVOS PROBABLES SOBRE PLANES REGULADORES Las propuestas alteran el efecto real de los PRC sin modificar formalmente sus textos, y además suprimen herramientas comunales de contención, especialmente con la derogación del artículo 2.6.19 y la selectividad permitida por el 5.1.18.

75. 326_Ximena_Borquez_.pdf

Observación 1: 13. Si se permite que proyectos que cuentan con permiso de edificación se acojan a las nuevas disposiciones que se aprobarían en la OGUC, se termina de arrasar con la planificación comunal y la distribución de densidades y alturas en el área urbana de una comuna.

Observación 2: Al parecer, las propuestas se sustentan sobre la base de las ventajas para el mercado de suelo en las grandes ciudades y no se ha tenido en consideración en los efectos en ciudades intermedias y pequeñas, en las que se prestarán para abusos.

Observación 3: Y de paso, aumenta desde 5% de incremento de la superficie edificada a 25%.

76. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: “Modificación de proyectos. _

- _ La OGUC establece que, ante modificaciones normativas de la Ordenanza que medien entre el otorgamiento de un permiso de edificación y la recepción de la obra, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones. Lo anterior, establecido en el artículo 5.1.18 de la OGUC. _
- _ Se propone una modificación a este artículo para que los proyectos que se encuentren en esta situación, esto es, con permiso de edificación otorgado, pero sin recepción de obra, puedan acogerse a las normas actualizadas de la OGUC. _
- _ Los proyectos que se acojan a las disposiciones actualizadas de la OGUC no estarán obligados a acogerse a nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, si estas también se hubieren modificado, salvo que el propietario expresamente lo solicite.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

Se propone introducir una nueva disposición que permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime.

Esta medida tiene una implicancia crítica: los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se pretende extender a 6 años) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud del permiso. Esto se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado entre la obtención del Permiso y la Recepción de la obra.

Esta situación podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales. Tal escenario agudizará significativamente la crisis urbana actual.

Observación 2: _Artículo 5.1.18. _

_Si en el tiempo que medie entre el otorgamiento del permiso y la recepción de una obra, se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, se tramitará una modificación al respectivo proyecto. Si se optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, dichas disposiciones y los demás aspectos de la nueva normativa que digan relación directa con las modificaciones.

—

En el mismo período señalado en el inciso anterior, el propietario podrá modificar el proyecto en construcción en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no contemple un aumento de superficie edificada mayor al 5% o nuevos destinos no admitidos por la normativa vigente al momento de solicitar la modificación. _

_13) Artículo 5.1.18. _ _Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones. Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite. En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación. _

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 5.1.18.:

Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Observación 3: - Los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se ha extendido a 6 años por otra modificación propuesta) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC (tales como la alteración del coeficiente de densidad de 4 a 1, o el aumento de constructibilidad y altura por la figura de "Conjunto Armónico") sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud inicial del permiso. Esta posibilidad se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado con posterioridad a la obtención del Permiso y antes de la Recepción de la obra.

En el contexto de Estación Central, este escenario legal podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales (al aplicar el coeficiente de 1 habitante por vivienda económica en zonas cercanas a transporte público). Este escenario, si se materializa, agudizaría de forma crítica la actual crisis urbana de la comuna, que ya presenta un déficit severo de infraestructura y equipamiento (salud, seguridad, áreas verdes, educación).

CONCLUSIÓN

La Municipalidad de Estación Central manifiesta un RECHAZO CATEGÓRICO a la modificación propuesta para el Artículo 5.1.18. de la OGUC.

Esta medida es sumamente peligrosa, ya que al combinarse con la propuesta de extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la introducción de los nuevos coeficientes de densidad propuestos (Art. 2.1.22.), crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA.

La facultad de un propietario de elegir acogerse selectivamente solo a las normas de la OGUC (que incentivan la alta densidad) sin tener la obligación de respetar las

nuevas disposiciones del PRC (que buscan mitigar la saturación urbana), anula de facto los esfuerzos de planificación local y condena a la comuna a un COLAPSO DE SUS SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA CRÍTICA.

Se exige que la normativa asegure que cualquier modificación a un permiso vigente que implique un aumento sustancial de unidades o de superficie (superior al 5% actual) deba someterse OBLIGATORIAMENTE a la NORMATIVA DEL PLAN REGULADOR COMUNAL VIGENTE al momento de la solicitud de modificación, con el fin primordial de proteger la infraestructura crítica y los bienes públicos de la comuna.

77. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: _“Modificación de proyectos. _

- _ La OGUC establece que, ante modificaciones normativas de la Ordenanza que medien entre el otorgamiento de un permiso de edificación y la recepción de la obra, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones. Lo anterior, establecido en el artículo 5.1.18 de la OGUC. _
- _ Se propone una modificación a este artículo para que los proyectos que se encuentren en esta situación, esto es, con permiso de edificación otorgado, pero sin recepción de obra, puedan acogerse a las normas actualizadas de la OGUC. _
- _ Los proyectos que se acojan a las disposiciones actualizadas de la OGUC no estarán obligados a acogerse a nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, si estas también se hubieren modificado, salvo que el propietario expresamente lo solicite.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

Se propone introducir una nueva disposición que permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime.

Esta medida tiene una implicancia crítica: los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se pretende extender a 6 años) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud del permiso. Esto se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado entre la obtención del Permiso y la Recepción de la obra.

Esta situación podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales. Tal escenario agudizará significativamente la crisis urbana actual.

Observación 2: Artículo 5.1.18.

Si en el tiempo que medie entre el otorgamiento del permiso y la recepción de una obra, se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, se tramitará una modificación al respectivo proyecto. Si se optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, dichas disposiciones y los demás aspectos de la nueva normativa que digan relación directa con las modificaciones.

En el mismo período señalado en el inciso anterior, el propietario podrá modificar el proyecto en construcción en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no contemple un aumento de superficie edificada mayor al 5% o nuevos destinos no admitidos por la normativa vigente al momento de solicitar la modificación.

13) Artículo 5.1.18. Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones. Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite. En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 5.1.18.:

Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Observación 3: - 2.Opcionalidad de Acogimiento Normativo: Se permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime conveniente para la modificación del permiso.

Esta modificación tiene una implicancia crítica para la comuna de Estación Central:

Los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se ha extendido a 6 años por otra modificación propuesta) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC (tales como la alteración del coeficiente de densidad de 4 a 1, o el aumento de constructibilidad y altura por la figura de "Conjunto Armónico") sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud inicial del permiso. Esta posibilidad se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado con posterioridad a la obtención del Permiso y antes de la Recepción de la obra.

En el contexto de Estación Central, este escenario legal podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales (al aplicar el coeficiente de 1 habitante por vivienda económica en zonas cercanas a transporte público). Este escenario, si se materializa, agudizaría de forma crítica la actual crisis urbana de la comuna, que ya presenta un déficit severo de infraestructura y equipamiento (salud, seguridad, áreas verdes, educación).

CONCLUSIÓN

La Municipalidad de Estación Central manifiesta un RECHAZO CATEGÓRICO a la modificación propuesta para el Artículo 5.1.18. de la OGUC.

Esta medida es sumamente peligrosa, ya que al combinarse con la propuesta de extensión del plazo de caducidad a 6 años (Art. 1.4.17.) y la introducción de los nuevos coeficientes de densidad propuestos (Art. 2.1.22.), crea una VENTANA LEGAL PARA LA HIPER DENSIFICACIÓN DESREGULADA.

La facultad de un propietario de elegir acogerse selectivamente solo a las normas de la OGUC (que incentivan la alta densidad) sin tener la obligación de respetar las

nuevas disposiciones del PRC (que buscan mitigar la saturación urbana), anula de facto los esfuerzos de planificación local y condena a la comuna a un COLAPSO DE SUS SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA CRÍTICA.

Se exige que la normativa asegure que cualquier modificación a un permiso vigente que implique un aumento sustancial de unidades o de superficie (superior al 5% actual) deba someterse OBLIGATORIAMENTE a la NORMATIVA DEL PLAN REGULADOR COMUNAL VIGENTE al momento de la solicitud de modificación, con el fin primordial de proteger la infraestructura crítica y los bienes públicos de la comuna.

78. 523_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: N° 13 — Art. 5.1.18

Ampliación modificable sin recalificación hasta 25% sup. y ampliando decisión de acogerse a nuevas normas

Quedará a criterio del desarrollador (o privado) regirse por las nuevas normas de la OGUC o por aquellas que determine el IPT. Esto disminuye la coherencia entre los instrumentos de planificación de escala comunal (PRC) y de escala nacional (OGUC).

79. [659_Juan_Hernandez_.pdf]

Observación 1: “Modificación de proyectos. _

- _ La OGUC establece que, ante modificaciones normativas de la Ordenanza que medien entre el otorgamiento de un permiso de edificación y la recepción de la obra, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones. Lo anterior, establecido en el artículo 5.1.18 de la OGUC. _
- _ Se propone una modificación a este artículo para que los proyectos que se encuentren en esta situación, esto es, con permiso de edificación otorgado, pero sin recepción de obra, puedan acogerse a las normas actualizadas de la OGUC. _
- _ Los proyectos que se acojan a las disposiciones actualizadas de la OGUC no estarán obligados a acogerse a nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, si estas también se hubieren modificado, salvo que el propietario expresamente lo solicite.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

Se propone introducir una nueva disposición que permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime.

Esta medida tiene una implicancia crítica: los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se pretende extender a 6 años) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud del permiso. Esto se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado entre la obtención del Permiso y la Recepción de la obra.

Esta situación podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales. Tal escenario agudizará significativamente la crisis urbana actual.

Observación 2: Artículo 5.1.18. _

_Si en el tiempo que medie entre el otorgamiento del permiso y la recepción de una obra, se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, se tramitará una modificación al respectivo proyecto. Si se optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, dichas disposiciones y los demás aspectos de la nueva normativa que digan relación directa con las modificaciones.

_

_

En el mismo período señalado en el inciso anterior, el propietario podrá modificar el proyecto en construcción en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no contemple un aumento de superficie edificada mayor al 5% o nuevos destinos no admitidos por la normativa vigente al momento de solicitar la modificación. _

_13) Artículo 5.1.18. _ _Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo

permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones. Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite. En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación. _

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 5.1.18.:

Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Observación 3: Con esto, permisos que se mantengan vigentes, con el aumento del plazo a 6 años para su caducidad, podrán acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC, manteniendo las normas del PRC existentes al momento del otorgamiento del permiso, a pesar de que el PRC haya cambiado en el transcurso de tiempo entre Permiso y Recepción.

En el caso de la comuna de Estación Central, esta modificación a la OGUC podría traer conflictos urbanos irreparables.

La propuesta de modificación al Artículo 5.1.18. de la OGUC introduce dos cambios fundamentales:

- 1. Aumento del porcentaje de Modificación: Se incrementa de 5% a 25% el porcentaje máximo de aumento de la superficie edificada que puede solicitar un propietario de un permiso vigente sin necesidad de acogerse a la nueva normativa del Instrumento de Planificación Territorial (IPT).
- 2. Opcionalidad de Acogimiento Normativo: Se permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime conveniente para la modificación del permiso.

Esta modificación tiene una implicancia crítica para la comuna de Estación Central:

Observación 4: 5.1.18.

Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Con esto, permisos que se mantengan vigentes, con el aumento del plazo a 6 años para su caducidad, podrán acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC, manteniendo las normas del PRC existentes al momento del

otorgamiento del permiso, a pesar de que el PRC haya cambiado en el transcurso de tiempo entre Permiso y Recepción.

En el caso de la comuna de Estación Central, esta modificación a la OGUC podría traer conflictos urbanos irreparables.

La propuesta de modificación al Artículo 5.1.18. de la OGUC introduce dos cambios fundamentales:

- 1. Aumento del porcentaje de Modificación: Se incrementa de 5% a 25% el porcentaje máximo de aumento de la superficie edificada que puede solicitar un propietario de un permiso vigente sin necesidad de acogerse a la nueva normativa del Instrumento de Planificación Territorial (IPT).
- 2. Opcionalidad de Acogimiento Normativo: Se permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime conveniente para la modificación del permiso.

80. [660_Rodrigo_Martinez_.pdf]

Observación 1:

“Modificación de proyectos.”

La OGUC establece que, ante modificaciones normativas de la Ordenanza que medien entre el otorgamiento de un permiso de edificación y la recepción de la obra, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones. Lo anterior, establecido en el artículo 5.1.18 de la OGUC.

Se propone una modificación a este artículo para que los proyectos que se encuentren en esta situación, esto es, con permiso de edificación otorgado, pero sin recepción de obra, puedan acogerse a las normas actualizadas de la OGUC.

Los proyectos que se acojan a las disposiciones actualizadas de la OGUC no estarán obligados a acogerse a nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, si estas también se hubieren modificado, salvo que el propietario expresamente lo solicite.”

OBSERVACIÓN AU-EC:

Se propone introducir una nueva disposición que permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime.

Esta medida tiene una implicancia crítica: los permisos de edificación vigentes (cuyo plazo de caducidad se pretende extender a 6 años) podrían acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC sin alterar las normas del PRC que estaban vigentes al momento de ingresar la solicitud del permiso. Esto se mantiene incluso si el PRC ha sido modificado entre la obtención del Permiso y la Recepción de la obra.

Esta situación podría permitir que proyectos inmobiliarios de alta densidad, con permisos vigentes, modifiquen su diseño para cuadruplicar la cantidad de unidades habitacionales. Tal escenario agudizará significativamente la crisis urbana actual.

Observación 2:

8.

5.1.18.

Además de aumentar de 5% a 25% el porcentaje de aumento de la superficie edificada, se incorpora un aspecto nuevo respecto a que el propietario podrá decidir si acogerse sólo a las nuevas indicaciones de la OGUC o solo a las nuevas disposiciones del PRC, o a ambas, según lo estime.

Con esto, permisos que se mantengan vigentes, con el aumento del plazo a 6 años para su caducidad, podrán acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC, manteniendo las normas del PRC existentes al momento del otorgamiento del permiso, a pesar de que el PRC haya cambiado en el transcurso de tiempo entre Permiso y Recepción.

En el caso de la comuna de Estación Central, esta modificación a la OGUC podría traer conflictos urbanos irreparables.

La propuesta de modificación al Artículo 5.1.18. de la OGUC introduce dos cambios fundamentales:

- 1. Aumento del porcentaje de Modificación: Se incrementa de 5% a 25% el porcentaje máximo de aumento de la superficie edificada que puede solicitar un propietario de un permiso vigente sin necesidad de acogerse a la nueva normativa del Instrumento de Planificación Territorial (IPT).
- 2. Opcionalidad de Acogimiento Normativo: Se permite al propietario elegir si acogerse únicamente a las nuevas indicaciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), o solo a las nuevas disposiciones del Plan Regulador Comunal (PRC), o a ambas, según lo estime conveniente para la modificación del permiso.

Observación 3:

Artículo 5.1.18.

Si en el tiempo que medie entre el otorgamiento del permiso y la recepción de una obra, se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario podrá solicitar acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, se tramitará una modificación al respectivo proyecto. Si se optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, dichas disposiciones y los demás aspectos de la nueva normativa que digan relación directa con las modificaciones.

En el mismo período señalado en el inciso anterior, el propietario podrá modificar el proyecto en construcción en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no contemple un aumento de superficie edificada mayor al 5% o nuevos destinos no admitidos por la normativa vigente al momento de solicitar la modificación.

13) Artículo 5.1.18.

81. 795_Catalina_San Martín_.pdf

Observación 1: 3. 1.4.17 Y 5.1.18. Ambos artículos deben analizarse en conjunto. Ampliar el plazo de caducidad de los permisos de edificación a seis años es excesivo, puesto que éstos no caducan si han iniciado obras. Ahora, si a esto se le agrega la posibilidad de modificación de proyecto con una alteración de hasta un 25% de la superficie edificada, alimenta la especulación inmobiliaria en zonas atractivas para el emprendimiento inmobiliario, manteniendo congeladas normas durante el periodo de vigencia del permiso, para luego, con acuerdo a las modificaciones posibles de la Ley y su Ordenanza y el propio instrumento de planificación territorial se capturen beneficios adicionales no evaluados en su origen. Esta modificación impacta directamente en el precio del suelo.

Observación 2: 2.6.5. 2.6.6. y 2.6.7. En estos tres artículos se propone un aumento del coeficiente de constructibilidad hasta en un 75%; en un caso implica el paso del 30 al 75% y, en los otros casos, el paso del 50 al 75%. Estos efectos de mayor edificabilidad para proyectos de vivienda económica con superficies hasta 90 m² afectan directamente la forma urbana, pues se ha de tener presente que se está disminuyendo la superficie predial a 2.500 m², se está agregando el premio por fusión de predios y, se esta modificando la forma de cálculo de la superficie de las edificaciones. Todo lo anterior implica, que esta norma de carácter general, alcanzará -al menos- un 105% de mayor constructibilidad en cada zona a lo cual se ha de sumar el adicional por cálculo de superficie edificada. Estas modificaciones impactarán directamente el precio del suelo, dada la intensidad de ocupación de éste, generando efectos importantes en la especulación inmobiliaria producto del aumento en el plazo de caducidad de los permisos y la opción de hasta un 25% de aumento en la superficie por modificación de proyecto. Estas normas afectan prácticamente la totalidad de la superficie urbana de la comuna de Las Condes, como se puede observar en el plano siguiente:

Observación 3: La renta del suelo corresponde al excedente generado por su uso más intensivo. Cualquier aumento en la edificabilidad: i. incrementa la renta potencial; y, ii. se capitaliza en el precio del suelo. Asimismo, trabajos contemporáneos, como los de Paul Cheshire y Christian Hilber (ambos profesores del London School Economics and Political Science) han demostrado empíricamente que, las restricciones o flexibilizaciones normativas afectan directamente el precio del suelo y no necesariamente el precio final de la vivienda en igual proporción. En consecuencia, el aumento de constructibilidad tiende a ser capturado por el mercado del suelo y tiende a capitalizarse en su precio, no transferido íntegramente al consumidor final. Además, en un proyecto de modificación normativa centrado en la vivienda es importante considerar la elasticidad de la oferta de vivienda. La hipótesis de que aumentar la edificabilidad reduce precios descansa en la idea de una oferta altamente elástica. Sin embargo, estudios de Edward Glaeser (Universidad de Harvard) y Joseph Gyourko (Wharton School de la Universidad de Pensilvania) muestran que, la oferta de vivienda en áreas urbanas: i. es estructuralmente inelástica en el corto y mediano plazo; y, ii. las ganancias regulatorias tienden a trasladarse al precio del suelo. Factores, tales como. disponibilidad de suelo; tiempos de desarrollo; y, expectativas del mercado limitan la transmisión de beneficios normativos a precios finales. Ahora bien, en la letra b) Eliminación o reducción de las cargas regulatorias, es necesario destacar la disminución de la exigencia de estacionamientos en un 50% para “los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público a alguna estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o aun paradero de buses de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante del sistema de transporte público mayor”, ello presenta una indefinición en relación a que se refiere con el “sistema de transporte público mayor”. Pero ello, no es lo más complejo de la propuesta, sino que, sumada a los aumentos de densidad en estas áreas en que se quiere condicionar el desarrollo urbano al transporte, debe diferenciarse el transporte masivo tipo metro, del sistema de buses, en la capacidad de carga y traslado de pasajeros de cada uno, pero además las líneas de metro llevan flujos desde sectores distantes al centro de la ciudad o área céntricas de ella. Al disponer una hiper densificación de las estaciones y sus áreas cercanas se debe evaluar la capacidad disponible en las Líneas. Un mal funcionamiento o atochamientos como ya presentan algunas estaciones, no cuentan con capacidad para un aumento de flujo peatonal directo sobre las mismas. Una mala evaluación en el modelo (TOD), llevará a los futuros residentes de esas áreas a buscar modos de transporte privado, vehículos, taxis de aplicación, servicios de distribución de última milla, los que sobrecargarán el espacio público con demanda de estacionamientos. De manera que, si bien la medida parece razonable en estimular modos activos de transporte, requieren para su desarrollo de sistemas de transporte masivos y con alta frecuencia, de lo contrario los vehículos demandaran y sobrecargarán el espacio público como solución. En otro orden de ideas, se agrega también en el proyecto la medida administrativa contenida en el artículo 1.4.17. de la OGUC, en relación con extender los plazos de vigencia de los permisos que no hayan iniciado obras de tres a seis años, agregando que el plazo de caducidad se suspenderá durante todo el tiempo que dure la tramitación de permisos o autorizaciones en la DOM, que deban ser otorgadas por algún órgano del Estado. Ello si bien se puede entender como una medida administrativa tiene impacto en el sistema de aportes al espacio público de los proyectos considerando que este se produce con motivo de la recepción final de los mismos. En esta misma línea, de imperar la planificación urbana desde un documento de legislación de nivel nacional como es la OGUC, se elimina la facultad de los planes reguladores para disminuir en un 50% los beneficios de los “Conjuntos Armónicos”, lo cual estaba contemplado en el artículo 2.1.19. de la OGUC. Con ello, se resta una herramienta más a la planificación local para ejercer la planificación desde el ámbito central. En la tercera línea de propuestas, letra c), se persigue la

82. 796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf

Observación 1: De acuerdo

83. 856_Victoria_Pino_.pdf

Observación 1: 8

N° 13

—

Art.

5.1.18

Ampliación

modificable sin
recalificación hasta
25% sup. y ampliando
decisión de acogerse
a nuevas normas
Quedará a criterio del desarrollador (o privado) regirse por
las nuevas normas de la OGUC o por aquellas que
determine el IPT. Esto disminuye la coherencia en
re los
instrumentos de planificación de escala comunal (PRC) y de
escala nacional (OGUC).

84. [864_Vicente_Burgos_.pdf]

Observación 1: Materia: Modificación de proyectos con permiso vigente: umbral de 5% → 25%.

El aumento del umbral para modificar proyectos con permiso otorgado —bajo las normas originales— de un 5% a un 25% puede convertirse en un mecanismo de elusión regulatoria. Un 25% de superficie adicional sobre un proyecto de gran escala representa un volumen significativo de metros cuadrados que se construirá bajo normativa potencialmente desfasada en materia de movilidad, equipamiento y estándares técnicos.

Observación 2: Observación: Se solicita mantener el umbral vigente del 5%, o en su defecto fijar un límite absoluto en metros cuadrados que impida el uso de este mecanismo en proyectos de gran escala.

85. [924_Maria_Larenas_.pdf]

Observación 1: Modificación de proyectos con permiso vigente (desde 5% a 25%) y extensión de caducidad (desde 3 a 6 años)

La propuesta introduce dos modificaciones al régimen de permisos de edificación que, consideradas conjuntamente, producen un efecto de regularización encubierta de proyectos detenidos por razones de mercado y no por razones regulatorias.

La elevación del umbral de modificación sin nuevo trámite formal del 5% al 25% es un contra sentido a la naturaleza del concepto de "modificación menor". En términos prácticos, un 25% de la superficie construida de un proyecto puede equivaler a decenas de unidades adicionales o a una reconfiguración sustantiva del programa, las cargas de movilidad y el impacto sobre el entorno. Que ese cambio no requiera actualización del permiso ni nueva evaluación reduce el control anterior de la autoridad local, disminuye la trazabilidad de modificaciones relevantes y puede operar en combinación con el nuevo régimen del inciso segundo del mismo artículo: un proyecto puede acogerse a las nuevas disposiciones de la OGUC modificada sin estar obligado a acogerse a las nuevas disposiciones del IPT vigente, ni viceversa. Esta asimetría, si bien puede tener justificación en contextos de certeza jurídica para proyectos en etapa avanzada, habilita una selección estratégica de normas, tomando los beneficios de la OGUC nueva y los del IPT antiguo según conveniencia, que no puede considerarse un efecto neutro ni parte del objetivo del sistema.

Este mecanismo transforma el permiso de edificación desde un acto administrativo de condiciones cerradas en un instrumento dinámico susceptible de optimización normativa ex post, lo que altera su naturaleza jurídica y debilita su función de control.

La extensión de la caducidad de permisos de tres a seis años presenta una justificación técnica plausible en contextos de catástrofe, pero en el contexto actual genera un riesgo de retención especulativa de derechos edificatorios. Con más de 500 permisos aprobados en la Región Metropolitana, equivalentes a más de 116.000 departamentos que no han iniciado obras por razones de demanda, duplicar la vigencia sin condicionarlo a inicio efectivo de obras premia la inacción y desacopla el permiso de la realidad urbana vigente al momento de construcción: mercado, infraestructura disponible y normativa. Esto afecta también los ingresos municipales asociados a los derechos de tramitación y dificulta la planificación territorial de mediano plazo.

Se propone mantener el umbral de modificación sin nuevo trámite en el 5% original, o establecer un umbral diferenciado según etapa de la obra, condicionando a su vez, que la extensión de caducidad se considere sólo contra el registro efectivo de inicio de obras dentro de los tres años originales.

Observación 2: El conjunto de modificaciones tensiona tres principios básicos del acto administrativo que la normativa chilena reconoce. En materia de seguridad jurídica, la coexistencia de una "persona urbanística" reducida (para efectos de densidad y aportes) y una "persona de seguridad" estándar (para efectos del art. 4.2.4 OGUC) sobre un mismo proyecto genera incertidumbre

interpretativa cuya resolución quedará, previsiblemente, en manos de la jurisprudencia administrativa y judicial. En materia de igualdad ante la ley, proyectos de características similares podrán enfrentar exigencias sustantivamente distintas según la combinación de normas OGUC e IPT a la que estratégicamente elijan acogerse bajo el nuevo Art. 5.1.18. En materia de motivación, las decisiones administrativas que se funden en variables inconsistentes (densidad urbanística disociada de la ocupación funcional real) debilitan por consecuencia la fundamentación técnica y exponen estos actos a posibles impugnaciones en sus efectos directos o indirectos.

Observación 3: Consulta Ciudadana — Modificación OGUC Anexo de Ejemplos Numéricos Simulaciones mediante método residual del suelo para ilustrar los efectos de las modificaciones propuestas a los artículos 2.1.22, 2.6.4–2.6.8 y 5.1.18 de la OGUC.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado para el artículo 5.1.18. de la OGUC:

1. 512_Rosanna Caldana Fulss.

La posibilidad de aplicar selectivamente la OGUC sin ajustarse a los Instrumentos de Planificación Territorial genera una ruptura en la coherencia del sistema normativo, permitiendo el desarrollo de proyectos que no responden a las condiciones reales del territorio.

En términos prácticos, esto abre la puerta a la localización de proyectos en zonas con restricciones previamente identificadas por la planificación local, tales como áreas de riesgo de derrumbes, inundaciones, remociones en masa o cercanía a infraestructura crítica, así como en territorios con limitaciones hídricas o productivas.

La planificación territorial existe precisamente para evitar este tipo de decisiones, resguardando la seguridad de las personas, la continuidad de las actividades productivas y el uso equilibrado de recursos como el agua y el suelo. Ignorar estas definiciones puede generar conflictos entre usuarios del territorio, como la afectación de fuentes de agua de otros productores, la ocupación de suelos no aptos o la instalación de proyectos en zonas con riesgo físico evidente.

Desde una perspectiva económica, esto no reduce riesgos, sino que los posterga y amplifica, aumentando la probabilidad de fallas en proyectos, pérdidas de inversión, costos por desastres y deterioro del territorio. En consecuencia, el desacople normativo no agiliza el desarrollo, sino que lo vuelve más incierto, más costoso y menos sostenible en el tiempo.

Fundamento económico-ambiental

La flexibilización normativa propuesta parte de la premisa de que aumentar la constructibilidad reduce costos y dinamiza la economía. Sin embargo, esta visión omite que los servicios ecosistémicos constituyen una forma de infraestructura natural crítica para la sostenibilidad de los proyectos productivos.

La degradación de estos servicios —como la regulación hídrica, la fertilidad del suelo o el equilibrio biológico— incrementa los costos operacionales, reduce la productividad del territorio y acorta la vida útil de las inversiones, afectando directamente la rentabilidad en el mediano y largo plazo.

Adicionalmente, Chile ha construido una ventaja comparativa relevante a nivel internacional en sectores como el turismo de naturaleza y la producción agrícola sustentable y orgánica, los cuales dependen directamente de la calidad ambiental del territorio. La pérdida de estas condiciones implica no solo un impacto ecológico, sino una disminución en la competitividad del país y en su capacidad de generar ingresos sostenibles.

En este contexto, la biodiversidad —incluyendo especies indicadoras como los anfibios— no representa un obstáculo al desarrollo, sino una señal de funcionamiento adecuado del sistema territorial que sustenta dichas actividades. Su deterioro es un indicador temprano de pérdida de productividad y de aumento de riesgo económico.

En consecuencia, una normativa que no resguarde estas condiciones no solo compromete el equilibrio ambiental, sino que debilita las bases económicas del territorio, sustituyendo actividades sostenibles de largo plazo por desarrollos de corta duración y mayor riesgo.

2. 921_FRANCISCA LARENAS

4. Art. 5.1.18 – Modificaciones y caducidad

El aumento del umbral de modificación (5% a 25%) permite cambios sustantivos sin nuevo control, desdibujando el concepto de “modificación menor”. En conjunto con la posibilidad de acogerse selectivamente a OGUC o IPT, se habilita una optimización normativa estratégica. Esto transforma el permiso en un instrumento dinámico, debilitando su carácter de acto administrativo cerrado. La extensión de caducidad a 6 años incentiva la retención especulativa de derechos edificatorios.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULOS 5.1.1. Y 3.2.5. DE LA OGUC (RECONSTRUCCIÓN)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas de los artículos 5.1.1. y 3.2.5. de la OGUC en materia de reconstrucción. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas a los artículos 5.1.1. y 3.2.5. de la OGUC.

79 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación del artículo 1.5.1. de la OGUC en materia de IMIV.

4 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación de los artículos 5.1.1. y 3.2.5. de la OGUC en materia de reconstrucción.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre estos artículos: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La modificación propuesta a los artículos 3.2.5. y 5.1.1. de la OGUC busca agilizar la reconstrucción y la ejecución de proyectos estatales en territorios declarados zona afectada por catástrofe o emergencia. En el artículo 3.2.5. se incorpora una regla excepcional para que la DOM, con informe técnico favorable del SERVIU, pueda autorizar ajustes al ancho o a la conformación de perfiles de vías definidos en el IPT, bajo ciertas condiciones (continuidad funcional, operación de emergencia, no reducción de capacidad operativa mínima y estándares técnicos MINVU). En el artículo 5.1.1. se habilita un procedimiento abreviado para otorgar Permiso de Edificación y Recepción Simultánea a proyectos estatales de reconstrucción de viviendas, mediante informe de “profesional competente” y declaración simple del dueño, exigiendo seguridad/estabilidad/habitabilidad e instalaciones operativas, pero señalando que aplicaría “sin considerar normas urbanísticas”.

2. Principales posiciones y argumentos:

- a) **En contra (rechazo/eliminación).** Respecto del artículo 3.2.5. se cuestionó que la modificación de perfiles viales es parte de la planificación estructural y debe seguir los procedimientos de modificación del IPT, evitando autorizaciones caso a caso que fragmenten la red, generen incertidumbre o rebajen estándares de accesibilidad y movilidad. En relación con el artículo 5.1.1. la crítica principal recae en la exención amplia de “normas urbanísticas”, por los riesgos de reconstruir en suelos no aptos o áreas de riesgo, consolidar soluciones deficientes y debilitar el rol preventivo de la DOM, además de abrir precedentes complejos y asimetrías frente a proyectos privados.
- b) **Favorable al objetivo, pero con ajustes/acotamientos (posición más frecuente).** Se valoró la celeridad post-catástrofe, pero se pidió delimitar estrictamente el alcance: (i) circunscribir la excepcionalidad a reconstrucción efectivamente asociada a una catástrofe vigente (evitando extensiones por la sola declaración territorial); (ii) definir conceptos (“interés público”, “profesional competente”, “entidades patrocinantes”, “declaración simple”, “instalaciones operativas”); (iii) incorporar temporalidad (medidas transitorias o con plazos); (iv) mantener resguardos urbanísticos esenciales (uso de suelo, áreas de riesgo, zonas no edificables, fajas de utilidad pública y accesibilidad), reemplazando la exención genérica por un listado acotado de normas eventualmente flexibilizables; y (v) reforzar contrapesos institucionales para evitar concentración de decisiones en un solo informe.
- c) **Favorables sin observaciones.** Un grupo menor no formuló reparos sustantivos y estimó que la excepcionalidad se justifica en emergencia y que MINVU/SERVIU asumirían lineamientos técnicos.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Planificación y competencias: resguardar coherencia del IPT/PRC; evitar que la DOM asuma funciones del órgano planificador (SECPLA/asesoría urbana) y que se alteren perfiles sin procedimiento.
- Seguridad y riesgo: asegurar que la reconstrucción no reproduzca condiciones de vulnerabilidad; mantener normas urbanísticas básicas y exigir evaluaciones post-catástrofe cuando corresponda.
- Precisión y trazabilidad: definiciones claras, requisitos verificables y límites temporales; clarificar roles de SERVIU/MINVU y del “profesional competente”.
- Movilidad integral: resguardar accesibilidad universal y, en algunos aportes, incorporar continuidad ciclista junto a la peatonal y vehicular.

4. En síntesis:

Las observaciones muestran acuerdo con la finalidad de acelerar la reconstrucción, pero predominan reparos sobre el diseño regulatorio: se solicita que la excepcionalidad sea estrictamente acotada, temporal y con resguardos urbanísticos mínimos. En el artículo 3.2.5., además, se registra una oposición relevante a habilitar modificaciones de perfiles viales fuera del marco de modificación del IPT.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado para los artículos 3.2.5. y 5.1.1. de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. [13_Noel_Avenidaño_.pdf]

Debilita control técnico independiente

Riesgo de subestimar impacto real

Acelera proyectos sin asegurar capacidad urbana

Sumado a la modificación del 2.4.1, aseguran una ciudad sobre cargada.

2. [31_Benjamin_Osorio_.pdf]

Observación 1: - 10.

1.5.1

En el texto añadido se describe una serie de requisitos para proyectos para entregar un Informe Técnico de Movilidad emitido por SERVIU en lugar de un IMIV. Sin embargo, el listado enumera dentro de estos “incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente.” Esto da a entender que un proyecto podrá optar a esta solución solo con el hecho de emplazarse en una zona de catástrofe, las que suelen extender varias regiones completas, sin tratarse de proyectos de reconstrucción o de interés público. Ruego aclarar la redacción para que

este incentivo aplique exclusivamente a la reconstrucción o proyectos de SERVIU o MINVU. Opino que el texto propuesto para el artículo 5.1.1 hace un buen trabajo en evitar esa ambigüedad. Sugiero utilizar una redacción similar.

Si es que la intención de la modificación es incluir en el incentivo a los proyectos ajenos a la reconstrucción o a los planes de vivienda de interés público, quiero manifestar mi desacuerdo con esta medida, pues exigirá de manera desproporcionada a SERVIU la emisión de estos informes y alejará al sector privado de la elaboración de los IMIV.

Observación 2: - 11.

3.2.5

El texto propone cierta línea de base que debe cumplir la modificación de un ancho de vía respecto a un IPT, entre las que se encuentra “se mantenga la continuidad funcional de la circulación peatonal y vehicular”. Creo fundamental incluir también la circulación ciclista es este texto si lo aplicase en el IPT. Los perfiles que establecen infraestructura ciclista deberían mantenerse de acuerdo con el estándar del Decreto 102/2019 del MTT. Considerando que el ancho de una vía ya es uno de los mayores impedimentos para la ejecución de ciclo movilidad, comprometerla aún más empeorará las condiciones de transporte para todos quienes las ocupan.. Evitarla en la urbanización priva a los habitantes del acceso a la movilidad sustentable, especialmente si ya fue definido previamente en un IPT. Sugiero entonces: “se mantenga la continuidad funcional de la circulación peatonal, ciclista si la hubiere, y vehicular”.

3. [32_Gloria_Zomosa_.pdf]

Observación 1: 12. Artículo 3.2.5. Se rechaza modificación: Resulta improcedente modificar los perfiles viales proyectados en una planificación urbana. Esto se elabora en base a estudios fundados, coherencias de planificación, estructuras de movilidad de largo plazo, resulta innecesario agregar este tipo de modificaciones que podría alterar sustancialmente la trama urbana proyectada. La modificación de la vialidad estructurante introduce incertidumbre y posibles distorsiones a lo proyectado. Desarrollar el proyecto según lo planificado no altera la velocidad de acción o de posibles resultados ante catástrofes, por el contrario, lo aclara, entrega certezas jurídicas, y por consiguiente, lo agiliza.

Observación 2: 13. Artículo 5.1.1. - Sin observaciones

4. 43_Yannira_Bugueño_.pdf

Observación 1: 14. 3.2.5 Delega en el Director de Obras la toma de decisiones que es contraproducente al manual de carreteras e incentiva la ejecución de proyectos con características de condominio, que no es suficiente para la buena convivencia de los vecinos. Además, se aleja del concepto de accesibilidad universal y las alternativas de movilidad. El profesional responsable debe tener conocimiento de la planificación y del diseño territorial, es decir, el asesor urbanista.

5. 197_Nicolas_Mancilla_.pdf

Observación 1: 15. 5.1.2001 Vulneración de la planificación local y riesgo urbano: Permitir el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea sin considerar las normas urbanísticas del PRC y validado solo por un profesional externo, debilita gravemente el rol garante de la DOM. Las emergencias no deben ser excusa para saltarse el PRC, el cual previene justamente la consolidación de condiciones de vulnerabilidad, hacinamiento o colapso de servicios básicos a nivel comunal.

Observación 2: 16. 1.5.2001 Riesgo de colapso vial por omisión del IMIV: Reemplazar el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) por un "Informe Técnico de Movilidad" del propio SERVIU para proyectos estatales genera un grave conflicto de interés ("juez y parte"). Esto omite el análisis sistémico de la red vial comunal, transfiriendo el costo de las externalidades negativas (congestión, deterioro de calzadas, falta de seguridad vial) al municipio, que luego deberá destinar recursos propios para solucionar los déficits de mitigación que el proyecto no asumió.

Observación 3: Alteración unilateral de la red vial comunal: Otorgar al SERVIU la facultad de emitir informes para modificar el ancho o la conformación de los perfiles de vías definidos en el PRC atenta contra la planificación vial integral. Las calzadas, veredas y fajas de utilidad pública son sistemas interconectados; su alteración puntual para acomodar un proyecto específico puede generar cuellos de botella irresolubles, afectando la operatividad del transporte público y la movilidad de todo el sector.

Observación 4: 17. 3.2.2005 Estandarización de perfiles viales sin pertinencia geográfica: Facultar al SERVIU para modificar perfiles viales en zonas de reconstrucción bajo "estándares técnicos" centralizados del MINVU, omite las particularidades geográficas y climáticas locales. Las calles en regiones no solo cumplen un rol de movilidad, sino que muchas veces actúan como vías de evacuación aluvional o vías de escape ante tsunamis. Alterar sus anchos o perfiles sin la validación técnica profunda del municipio (DOM/SECPLA) pone en riesgo la resiliencia de la ciudad ante futuros desastres.

6. 244_María_Correa_.pdf

Observación 1: 18.5.1 Falta definición de que se entiende por los "proyectos de interés público", indica que “Tratándose de proyectos de interés público, de reconstrucción, o de programas habitacionales de carácter estatal ejecutados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo o por los Servicios de Vivienda y Urbanización, incluyendo aquellos emplazados en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente, el cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas por la normativa vigente podrá ser acreditado mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU.” PETICIÓN: Se solicita rechazo y reformulación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 1.5.1. 1. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado y eliminando la palabra

Observación 2: 19.2.5 PETICIÓN: Se solicita eliminación del nuevo inciso propuesto en el artículo 3.2.5. Toda modificación a los anchos y perfiles de vías debe someterse ineludiblemente a los procedimientos de modificación de los Instrumentos de Planificación Territorial mandatados por la LGUC. En su defecto, se debe restringir explícitamente la norma para indicar que

cualquier ocupación del perfil vial será de carácter estrictamente transitorio y de emergencia, sin alterar de forma definitiva los trazados oficiales del plan regulador.

Observación 3: 20.1.1 Informe profesional de cumplimientos, según redacción parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública. Fomentando posibles nuevos desastres o catástrofes con recursos del estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo. **PETICIÓN:** Se solicita rechazo absoluto y la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional post-catástrofe debe resguardar seguridad. Si el Ministerio busca un procedimiento acelerado, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente. Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales, velando por la seguridad de las familias afectadas y evitando revictimización en lo que es evitable.

7. 246_Mariangeles_Robinson_.pdf

Observación 1: 21. Artículo 5.1.1 Misma observación hecha al artículo 1.5.1.

8. 268_María_Valenzuela_.pdf

Observación 1: La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales. Se consulta: ¿bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como 'de interés público' para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación? La indefinición de este concepto puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

9. 276_Rodrigo_Morales_.pdf

Observación 1: Art. 5.1.1 Desprotección normativa en zonas de catástrofe. La modificación al Art. 5.1.1 permite otorgar Permiso de Edificación y Recepción Simultánea a proyectos estatales de reconstrucción "sin considerar normas urbanísticas". Si bien se busca celeridad, omitir la revisión de normas urbanísticas básicas abre el riesgo de consolidar edificaciones en zonas con usos incompatibles o de no respetar las condiciones de emplazamiento necesarias para una integración urbana segura y sostenible a largo plazo. En conclusión, la propuesta favorece una intensificación del uso del suelo que ignora los límites físicos de la ciudad y debilita la potestad de control de las Direcciones de Obras, lo que podría derivar en un deterioro de la calidad de vida urbana y la movilidad local.

Observación 2: 22. Art. 3.2.5 Para proyectos MINVU/SERVIU en zonas de catástrofe, la DOM podría autorizar la modificación del ancho o conformación de los perfiles de vías definidos en el IPT (como el PRC de Los Ángeles). Esto permitiría que vías estructurantes de Los Ángeles (ej: Av. Las Industrias con perfiles de 56 m a 84 m) pudieran ser "achicadas" o sus perfiles alterados para facilitar la construcción de proyectos, contraviniendo el diseño original del PRC que preveía flujos mayores.

Observación 3: 23. Art. 2.6.4 Art. 3.2.5 Degradación del estándar vial y de movilidad. La propuesta elimina el requisito de enfrentar vías con calzadas de al menos 14 metros para acceder a los beneficios de Conjunto Armónico, manteniendo solo el ancho entre líneas oficiales. Esto permitirá emplazar edificios de alta densidad en calles con calzadas angostas e insuficientes para absorber el flujo vehicular inducido. Asimismo, el nuevo inciso del Art. 3.2.5 faculta a la Dirección de Obras Municipales (DOM) para autorizar la modificación de anchos y perfiles de vías definidos en el IPT basándose en informes del SERVIU, lo que podría derivar en el achicamiento de vías estructurantes para facilitar proyectos específicos.

10. 307_Guillermo_Villegas_.pdf

Observación 1: 3.2.5

La pavimentación de las vías de tránsito público y sus obras complementarias vinculadas a la urbanización de un terreno, serán de cargo del urbanizador, conforme

al artículo 2.2.4. de esta Ordenanza y se ejecutarán según las normas y especificaciones técnicas señaladas en este Capítulo....

La propuesta: "Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción, urbanización o vivienda desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, la Dirección de Obras Municipales podrá autorizar, mediante informe técnico favorable SERVIU, la modificación del ancho o la conformación de los perfiles de vías definidos en el instrumento de planificación territorial, cuando ello resulte necesario para la adecuada implementación del proyecto y la recuperación urbana del sector. Dicha modificación solo podrá realizarse cuando: (i) se mantenga la continuidad funcional de la circulación peatonal y vehicular; (ii) se asegure la operación de los

servicios de emergencia; (iii) no se disminuya la capacidad operativa mínima del corredor respecto de las condiciones previas al desastre; y (iv) se cumplan los estándares técnicos que el MINVU establezca mediante norma técnica para zonas de reconstrucción”. No presenta mayores observaciones, toda vez que SERVIU y MINVU asumen las responsabilidades y lineamientos a aplicar en estos casos de reconstrucción.

Observación 2: 5.1.11

Para construir, reconstruir, reparar, alterar, ampliar o demoler un edificio, o ejecutar obras menores, se deberá solicitar permiso del Director de Obras Municipales respectivo. Tratándose de regularizaciones de edificaciones

La propuesta: “Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, la Dirección de Obras Municipales podrá autorizar, mediante informe de profesional competente quien deberá asegurar que la

vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad y declaración simple del dueño, el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea. Además, se deberá presentar planos de la propiedad, conforme a las viviendas tipos aprobadas por los SERVIU y contar con instalaciones interiores operativas. Para estos casos, la vivienda deberá cumplir con las normas de seguridad, estabilidad y habitabilidad, sin considerar normas urbanísticas”.

No se explicita profesional competente y contenido o alcances de “Declaración simple del dueño”, los alcances de “instalaciones interiores operativas” y/o condiciones de emplazarse en zonas de riesgo de algún instrumento de planificación.

11. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: 24. Artículo 3.2.5 (modificación de perfiles viales en catástrofe) La posibilidad de modificar perfiles viales definidos por instrumentos de planificación mediante informes sectoriales introduce excepciones relevantes a la planificación estructural del territorio, lo que podría afectar la coherencia de las redes viales y la funcionalidad urbana en el largo plazo.

Observación 2: 25. Artículo 5.1.1 (flexibilización de cumplimiento normativo) La incorporación de mecanismos que permiten acreditar cumplimiento normativo mediante informes técnicos, en reemplazo de procedimientos regulares, podría generar asimetrías en la aplicación de la normativa y reducir los estándares de control, particularmente en contextos donde se requiere asegurar condiciones adecuadas de habitabilidad y seguridad.

12. 332_Jose_Cortinez_.pdf

Observación 1: - 26. 5.1.1 Eliminar el cumplimiento de normas urbanísticas en proyectos de reconstrucción no es aceptable, puesto que la reconstrucción no puede ser una réplica de la eventual precariedad previa, sino una oportunidad para elevar los estándares de ocupación para una digna incorporación del área del proyecto al entorno urbano.

13. [339_Gabriel_Reyes_.pdf]

Observación 1: Se presta para interpretaciones indeterminadas la aplicación de las excepciones de este artículo a “proyectos de interés público”; debiera referirse en todo caso sólo a proyectos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes declaradas oficialmente; el resto de los proyectos es necesario que siempre consideren la aprobación del MTT para resguardar la seguridad vial.

Observación 2: Es importante asegurar que el alcance de la declaración del profesional competente incluya explícitamente los aspectos de zona no edificable, zona de riesgos, declaraciones de franjas de utilidad pública y otras normas urbanísticas básicas, con el fin de que la reconstrucción no genere problemas de inconsistencia con la planificación territorial ni de seguridad para los habitantes. Es importante precisar la definición para tales casos del profesional competente.

14. [351_Jimena_Thayer_.pdf]

Observación 1: 27. 2.4.1 La rebaja del 50% en estacionamientos en comunas donde existe una red generosa de líneas de metro y buses, pero donde aún existen distancias y servicios que requieren del uso del automóvil y las distancias pueden llegar a ser extremas por lo extendido de nuestras ciudades, se tendrán estacionamientos permanentes en la vía pública, especialmente en comunas donde no se den las condiciones y recursos para la construcción de estacionamientos públicos. Esto genera atochamientos y obstaculiza el desplazamiento de vehículos de emergencia y seguridad, degradando la calidad de vida de los barrios. En comunas que cuentan con una trama vial deficiente se tenderá a tener situaciones graves de saturación vehicular y seguridad vial. Los espacios públicos estarán invadidos por vehículos estacionados. No se puede subsidiar la rebaja del precio de las viviendas privatizando las calles de las comunas y condenando a los vecinos a vivir en zonas intransitables.

OBSERVACIÓN : Se solicita rechazo o reformulación de la modificación al Artículo 2.4.1. La norma en sí puede ser favorable, pero existen situaciones a discriminar y condicionar para poder aplicar esta rebaja. La existencia de paraderos de buses no puede ser un parámetro

para la rebaja de estacionamientos ya que la frecuencia puede variar y los paraderos modificarse esto, aunque se encuentren en vías estructurantes. Además se debe definir que es un “eje estructurante del sistema de transporte público mayor”. Asimismo, la rebaja de estacionamientos jamás debe ser aplicable a proyectos que ya estén haciendo uso de los incentivos de mayor constructibilidad, densidad o altura por Conjuntos Armónicos (Arts. 2.6.5 al 2.6.9), evitando así el efecto acumulativo que garantiza el colapso vial del entorno.

Observación 2: 28. 1.5.1 Reemplazo de IMIV por Informe de SERVIU en casos de proyectos de interés público y otros.

OBSERVACIÓN: Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado. Aún en zonas de emergencia, la evaluación del impacto en la movilidad no debe quedar en manos del mismo organismo que ejecuta la obra (SERVIU). Todo informe que reemplace al IMIV debe contar ineludiblemente con la aprobación vinculante de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones y de la Dirección de Tránsito Municipal respectiva, resguardando así la seguridad vial de la comuna.

15. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: 29. 3.2.5 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe. Entonces se propone hacerlas más específicas para los proyectos emplazados en zonas de catástrofe y no abrirlos a otros proyectos donde la normativa actual da herramientas suficientes.

Observación 2: 30. 5.1.1 Se entiende que esta modificación se hace ad-hoc a los impedimentos encontrados para lograr solucionar los problemas encontrados en zonas de catástrofe. No se hacen observaciones pues se encuentra redactado suficientemente específico para zonas de catástrofe, este tipo de redacción es la que se debe mantener para 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5.

16. [433_Ana_Vergara_.pdf]

Observación 1: Incluir, al final.

La regulación urbana debe equilibrar eficiencia, habitabilidad y sostenibilidad territorial, evitando que la reducción de costos derive en deterioro de la calidad de vida.

17. [451_Felipe_Dominguez_.pdf]

Observación 1: Artículo 5.1.1. La intención detrás de la norma es razonable: agilizar la reconstrucción en zonas de catástrofe evitando trabas burocráticas. Pero la redacción actual es demasiado amplia y podría tener consecuencias no deseadas. Una alternativa más acotada sería especificar qué normas urbanísticas específicas se flexibilizan (por ejemplo, distanciamientos, coeficientes de constructibilidad) manteniendo expresamente las normas vinculadas a zonas de riesgo y accesibilidad universal, en lugar de hacer una excepción genérica a todas las normas urbanísticas. Dejar fuera de forma general las normas urbanísticas resulta contraproducente con el desarrollo urbano armónico y sustentable de las ciudades.

18. [469_Michelle_Caceres_.pdf]

Observación 1: Art. 3.2.5

SE SOLICITA ELIMINAR DISPOSICIÓN QUE FACULTA LA MODIFICACIÓN DEL ANCHO O PERFIL DE VÍAS DEFINIDAS EN EL IPT A PARTIR DE APROBACIÓN DE DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

FUNDAMENTACIÓN:

Se debe tener en consideración que, la definición de perfiles viales es una función del Plan Regulador Comunal, instrumento que a partir del estudio de capacidad vial y/o movilidad urbana, diseña la estructura de la vialidad comunal, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC.

Esta función es explícitamente designada al Asesor Urbanista por medio del art. 21 de la Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, y no a la Dirección de Obras Municipales. Por tanto, esta disposición plantea un riesgo evidente de desnaturalización del rol de la Dirección de Obras Municipales, al trasladarle atribuciones que exceden el ámbito tradicional del control normativo y técnico-administrativo de proyectos. La DOM pasaría de verificar el cumplimiento de normas urbanísticas preexistentes a autorizar modificaciones sustantivas del ordenamiento vial, función que corresponde al órgano planificador (SECPLA y ASESOR URBANO) y no a la autoridad fiscalizadora (DOM).

Por otro lado, esta medida permite alterar elementos estructurantes del sistema vial —como lo son los perfiles de vías— mediante autorizaciones administrativas caso a caso, teniendo como riesgo importante la fragmentación del diseño vial urbano, atentando contra la planificación comunal y debilitando la coherencia y estabilidad del trazado vial diseñado por el instrumento.

Cabe mencionar que, toda modificación, propuesta y/o eliminación de trazados de vialidad es sometido por Ley a procesos de participación ciudadana mediante la modificación de los instrumentos de planificación territorial, proceso en que la comunidad afectada ingresa observaciones e incluso propone ajustes a los trazados de la vialidad. Los perfiles viales no constituyen simples parámetros técnicos, sino componentes esenciales del modelo urbano, cuya definición responde a un análisis integral de conectividad, capacidad, seguridad y proyección de crecimiento, y cuya alteración debe someterse a procesos participativos, evaluaciones técnicas integrales y control de legalidad.

CONCLUSIÓN: Eliminar disposición que faculta la modificación del ancho o perfil de las vías definidas en el Plan Regulador Comunal, manteniendo el proceso actual de precisión de vías mediante la modificación del IPT.

19. 471_María_García_.pdf

Observación 1: - 31.

1.5.1

2.1.17

3.2.5

5.1.1

En contraste con las modificaciones anteriores, las medidas orientadas a acelerar la reconstrucción en zonas de catástrofe encuentran un fundamento de urgencia humanitaria reconocible. Sin embargo, se plantean las siguientes observaciones:

La facultad de acreditar el cumplimiento de condiciones de movilidad mediante un Informe Técnico del SERVIU (Arts. 1.5.1 y 3.2.5) sustituye evaluaciones técnicas especializadas por informes institucionales que pueden carecer de la independencia y profundidad técnica necesaria.

El nuevo inciso al Art. 2.1.17 sobre exigencias en áreas de riesgo debe ser analizado con cautela, pues las zonas de catástrofe frecuentemente coinciden con áreas de riesgo geológico, volcánico o de remoción en masa. Cualquier flexibilización en estas materias debe ser acompañada de protocolos técnicos que evalúen la seguridad para el asentamiento en esas zonas.

Sería recomendable que estas medidas de excepción tengan un carácter temporal y acotado a la emergencia declarada, con mecanismos de revisión posterior.

Observación 2: - • Las medidas para zonas de catástrofe son las más justificadas de la propuesta, pero deben ser diseñadas como medidas de excepción temporales y no como modificaciones permanentes a la OGUC.

Observación 3: - • Diseñar las medidas para zonas de catástrofe como disposiciones transitorias, con plazos acotados y mecanismos de evaluación posterior, y no como modificaciones permanentes a la OGUC.

20. 521_CCHC_.pdf

Observación 1: Artículo 3.2.5. Se requiere precisar los conceptos empleados, estableciendo la excepcionalidad para proyectos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes y tratándose de viviendas de interés público, conforme al concepto otorgado por el art. 27 inciso 4° de la LGUC. Lo anterior, debido a que se trata de un concepto amplio, que abarca tanto viviendas financiadas por el MINVU y otros organismos públicos, como cooperativas y desarrollos pertenecientes al sector privado, con o sin fines de lucro.

Se sugiere precisar el alcance del inciso propuesto, a fin de considerar la realidad existente en el lugar donde se emplazan las vías y su contexto territorial para que puedan cumplir con los tres requisitos establecidos.

Observación 2: Artículo 5.1.1. Se requiere precisar los conceptos empleados, estableciendo la excepcionalidad para proyectos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes y tratándose de viviendas de interés público, conforme al concepto otorgado por el art. 27 inciso 4° de la LGUC. Lo anterior, debido a que se trata de un concepto amplio, que abarca tanto viviendas financiadas por el MINVU y otros organismos públicos, como cooperativas y desarrollos pertenecientes al sector privado, con o sin fines de lucro.

Por otra parte, se sugiere revisar la compatibilidad de la propuesta con las recientes modificaciones introducidas en la OGUC en virtud de DS N° 28/2026 y el DS N° 10/2025.

Se sugiere no limitar la aplicación de esta norma al caso de viviendas tipo.

21. 527_Daniel_Moreno_.pdf

Observación 1: 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1

Las modificaciones orientadas a agilizar la reconstrucción en zonas de catástrofe parecen atendibles en cuanto reconocen una situación excepcional que requiere respuestas más rápidas. No obstante, sería importante que dichas flexibilizaciones queden estrictamente

acotadas a proyectos de interés público o reconstrucción efectivamente emplazados en zonas oficialmente declaradas de catástrofe, con límites temporales y criterios de transparencia y trazabilidad técnica. En particular, convendría evitar que la sustitución de revisiones sectoriales por informes emitidos por SERVIU termine debilitando el control sobre movilidad, riesgo o cumplimiento normativo. La aceleración de la reconstrucción no debiera traducirse en una rebaja general de exigencias sustantivas, sino en procedimientos extraordinarios bien delimitados y técnicamente robustos.

22. 538_Francisca_Celis_.pdf

Observación 1: Art. 3.2.5

SE SOLICITA ELIMINAR DISPOSICIÓN QUE FACULTA LA MODIFICACIÓN DEL ANCHO O PERFIL DE VÍAS DEFINIDAS EN EL IPT A PARTIR DE APROBACIÓN DE DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

23. 547_Dominique_Chadwick_.pdf

Observación 1: Art. 3.2.5

SE SOLICITA ELIMINAR DISPOSICIÓN QUE FACULTA LA MODIFICACIÓN DEL ANCHO O PERFIL DE VÍAS DEFINIDAS EN EL IPT A PARTIR DE APROBACIÓN DE DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

FUNDAMENTACIÓN:

Se debe tener en consideración que, la definición de perfiles viales es una función del Plan Regulador Comunal, instrumento que a partir del estudio de capacidad vial y/o movilidad urbana, diseña la estructura de la vialidad comunal, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC.

Esta función es explícitamente designada al Asesor Urbanista por medio del art. 21 de la Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, y no a la Dirección de Obras Municipales. Por tanto, esta disposición plantea un riesgo evidente de desnaturalización del rol de la Dirección de Obras Municipales, al trasladarle atribuciones que exceden el ámbito tradicional del control normativo y técnico-administrativo de proyectos. La DOM pasaría de verificar el cumplimiento de normas urbanísticas preexistentes a autorizar modificaciones sustantivas del ordenamiento vial, función que corresponde al órgano planificador (ASESOR URBANO - SECPLA) y no a la autoridad fiscalizadora (DOM).

Por otro lado, esta medida permite alterar elementos estructurantes del sistema vial —como lo son los perfiles de vías— mediante autorizaciones administrativas caso a caso, teniendo como riesgo importante la fragmentación del diseño vial urbano, atentando contra la planificación comunal y debilitando la coherencia y estabilidad del trazado vial diseñado por el instrumento.

Con esta medida, finalmente se perjudican los desarrollos de proyectos en sectores vulnerables, por cuanto si los perfiles y urbanizaciones no se ejecutan tal como están planificados, para la dotación y densidades proyectadas y posteriormente ejecutadas en el territorio, existe el riesgo de generar barrios saturados, con vías deficientes y sin posibilidad de completar a futuro su capacidad planificada. Lo anterior, trae consigo una discriminación y desigualdad desde su génesis, que, a diferencia de los proyectos inmobiliarios privados (obligados a cumplir con la planificación), se traduce en barrios deficitarios, con una notable ausencia del Estado en el financiamiento y desarrollo del Espacio Público, que debe dar cumplimiento a la capacidad vial, seguridad y evacuación de los proyectos desarrollados por el MINVU, sus Servicios o entidades patrocinantes.

Cabe mencionar que, toda modificación, propuesta y/o eliminación de trazados de vialidad es sometido por Ley a procesos de participación ciudadana mediante la modificación de los instrumentos de planificación territorial, proceso en que la comunidad afectada ingresa observaciones e incluso propone ajustes a los trazados de la vialidad. Los perfiles viales no constituyen simples parámetros técnicos, sino componentes esenciales del modelo urbano, cuya definición responde a un análisis integral de conectividad, capacidad, seguridad y proyección de crecimiento, y cuya alteración debe someterse a procesos participativos, evaluaciones técnicas integrales y control de legalidad.

CONCLUSIÓN: Eliminar disposición que faculta la modificación y disminución de los perfiles asociados a los proyectos desarrollados por el MINVU, sus Servicios o entidades patrocinantes, por cuanto existe el riesgo de generar barrios saturados, con vías deficientes, generando un desmedro en el desarrollo del Espacio Público que debe dar cumplimiento a la capacidad vial, seguridad y evacuación de este tipo de proyectos, garantizando barrios conectados, transitables y equitativos con el resto del territorio.

24. 554_Lucia_Valencia_.pdf

Observación 1: - 34.

Art. 3.2.5

SE SOLICITA ELIMINAR DISPOSICIÓN QUE FACULTA LA MODIFICACIÓN DEL ANCHO O PERFIL DE VÍAS DEFINIDAS EN EL IPT A PARTIR DE APROBACIÓN DE DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

FUNDAMENTACIÓN:

Se debe tener en consideración que, la definición de perfiles viales es una función del Plan Regulador Comunal, instrumento que a partir del estudio de capacidad vial y/o movilidad urbana, diseña la estructura de la vialidad comunal, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC.

Esta función es explícitamente designada al Asesor Urbanista por medio del art. 21 de la Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, y no a la Dirección de Obras Municipales. Por tanto, esta disposición plantea un riesgo evidente de desnaturalización del rol de la Dirección de Obras Municipales, al trasladarle atribuciones que exceden el ámbito tradicional del control normativo y técnico-administrativo de proyectos. La DOM pasaría de verificar el cumplimiento de normas urbanísticas preexistentes a autorizar modificaciones sustantivas del ordenamiento vial, función que corresponde al órgano planificador (ASESOR URBANO - SECPLA) y no a la autoridad fiscalizadora (DOM).

Por otro lado, esta medida permite alterar elementos estructurantes del sistema vial —como lo son los perfiles de vías— mediante autorizaciones administrativas caso a caso, teniendo como riesgo importante la fragmentación del diseño vial urbano, atentando contra la planificación comunal y debilitando la coherencia y estabilidad del trazado vial diseñado por el instrumento.

Con esta medida, finalmente se perjudican los desarrollos de proyectos en sectores vulnerables, por cuanto si los perfiles y urbanizaciones no se ejecutan tal como están planificados, para la dotación y densidades proyectadas y posteriormente ejecutadas en el territorio, existe el riesgo de generar barrios saturados, con vías deficientes y sin posibilidad de completar a futuro su capacidad planificada. Lo anterior, trae consigo una discriminación y desigualdad desde su génesis, que, a diferencia de los proyectos inmobiliarios privados (obligados a cumplir con la planificación), se traduce en barrios deficitarios, con una notable ausencia del Estado en el financiamiento y desarrollo del Espacio Público, que debe dar cumplimiento a la capacidad vial, seguridad y evacuación de los proyectos desarrollados por el MINVU, sus Servicios o entidades patrocinantes.

Cabe mencionar que, toda modificación, propuesta y/o eliminación de trazados de vialidad es sometido por Ley a procesos de participación ciudadana mediante la modificación de los instrumentos de planificación territorial, proceso en que la comunidad afectada ingresa observaciones e incluso propone ajustes a los trazados de la vialidad. Los perfiles viales no constituyen simples parámetros técnicos, sino componentes esenciales del modelo urbano, cuya definición responde a un análisis integral de conectividad, capacidad, seguridad y proyección de crecimiento, y cuya alteración debe someterse a procesos participativos, evaluaciones técnicas integrales y control de legalidad.

CONCLUSIÓN: Eliminar disposición que faculta la modificación y disminución de los perfiles asociados a los proyectos desarrollados por el MINVU, sus Servicios o entidades patrocinantes, por cuanto existe el riesgo de generar barrios saturados, con vías deficientes, generando un desmedro en el desarrollo del Espacio Público que debe dar cumplimiento a la capacidad vial, seguridad y evacuación de este tipo de proyectos, garantizando barrios conectados, transitables y equitativos con el resto del territorio.

25. 567_Guillermo_CondeMarín_.pdf

Observación 1: 35. Artículo 3.2.5. El inciso final agregado, donde le da a la “_Dirección de Obras Municipales podrá autorizar, mediante informe técnico favorable SERVIU, __la modificación del ancho o la conformación de los perfiles de vías definidos en el instrumento de planificación territorial__”, cuando ello resulte necesario para la adecuada implementación del proyecto y la recuperación urbana del sector_”, es contradictoria con las atribuciones definidas en el artículo 24 del D.F.L N° 1 de 2006, Interior, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. La actuación del Director de Obras sería en este caso una actuación discrecional y no legal, pues existe un procedimiento establecido para este efecto en el inciso segundo del artículo 2.3.2 de la misma OGUC.

Observación 2: 36. Artículo 5.1.1. El tercer final agregado tiene un problema de redacción que genera confusión para su aplicación: El texto señala: “Tratándose de ¿proyectos estatales? de reconstrucción, ¿urbanización o vivienda? desarrollados por el ¿Ministerio de Vivienda y Urbanismo?, ¿sus servicios dependientes o entidades patrocinantes?, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe ¿o dependientes o entidades patrocinantes?, ¿ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia’, la Dirección de Obras Municipales ¿podrá autorizar?, mediante ¿informe de profesional competente? quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad ¿y declaración simple del dueño?, el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea. Además, se deberá ¿presentar planos de la propiedad?, conforme a las ¿viviendas tipos aprobadas por los SERVIU? y contar con ¿instalaciones interiores operativas?. Para estos casos, la vivienda deberá cumplir con las normas de seguridad, estabilidad y habitabilidad, sin considerar normas urbanísticas.”

Además de la pésima redacción y uso de términos redundantes y equivocados, los que redactaron esta proposición de no leyeron el Título 7 “_De las normas aplicables en zonas decretadas afectadas por catástrofe_” agregado por numeral 6 del Artículo Único del D.S.

N° 28, MINVU, del 09/09/2024, publicado en D. O. N° 44.357-B de fecha 23/01/2026. Que entró en vigor el 23/02/2026, y que con creces responde a todo lo mal insinuado y redactado en este inciso agregado.

26. [590_Lorena_Meneses_.pdf]

Observación 1: Art. 1.5.1 (movilidad – SERVIU)

La posibilidad de que SERVIU emita informes técnicos que sustituyan evaluaciones de mitigación vial introduce un conflicto de interés institucional, al concentrar funciones de ejecución y control en un mismo órgano. Se vulnera el principio de imparcialidad administrativa.

Observación 2: Art. 3.2.5 (modificación de perfiles de vías)

Permitir modificaciones de perfiles viales mediante informe favorable de SERVIU reduce el control técnico independiente de la DOM y debilita la planificación urbana local, pudiendo afectar estándares de seguridad y conectividad.

Observación 3: Art. 5.1.1 (cumplimiento normativo por informe)

La sustitución del control normativo por informes de “profesional competente” reduce el estándar de revisión administrativa y debilita el rol fiscalizador de la DOM, aumentando el riesgo de errores técnicos y litigiosidad posterior.

Observación 4: Régimen general zonas de catástrofe

La concentración de atribuciones en SERVIU para proyectos en zonas de catástrofe carece de contrapesos institucionales suficientes, generando riesgos de arbitrariedad, debilitamiento del control municipal y falta de transparencia en la toma de decisiones.

Conflicto de interés institucional: SERVIU evalúa y ejecuta.

Debilitamiento del rol de la DOM como ente técnico independiente.

Reducción de estándares en mitigación vial y riesgo.

Falta de definición precisa de “proyectos beneficiados” (indeterminación normativa).

27. 603_Carolina_Luna_.pdf

Observación 1: 37. Art. 3.2.5 SE SOLICITA ELIMINAR DISPOSICIÓN QUE FACULTA LA MODIFICACIÓN DEL ANCHO O PERFIL DE VÍAS DEFINIDAS EN EL IPT A PARTIR DE APROBACIÓN DE DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES. FUNDAMENTACIÓN:

Se debe tener en consideración que, la definición de perfiles viales es una función del Plan Regulador Comunal, instrumento que a partir del estudio de capacidad vial y/o movilidad urbana, diseña la estructura de la vialidad comunal, de acuerdo con lo indicado en el art. 2.1.10 de la OGUC.

Esta función es explícitamente designada al Asesor Urbanista por medio del art. 21 de la Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, y no a la Dirección de Obras Municipales. Por tanto, esta disposición plantea un riesgo evidente de desnaturalización del rol de la Dirección de Obras Municipales, al trasladarle atribuciones que exceden el ámbito tradicional del control normativo y técnico-administrativo de proyectos. La DOM pasaría de verificar el cumplimiento de normas urbanísticas preexistentes a autorizar modificaciones sustantivas del ordenamiento vial, función que corresponde al órgano planificador (ASESOR URBANO - SECPLA) y no a la autoridad fiscalizadora (DOM).

Por otro lado, esta medida permite alterar elementos estructurantes del sistema vial —como lo son los perfiles de vías— mediante autorizaciones administrativas caso a caso, teniendo como riesgo importante la fragmentación del diseño vial urbano, atentando contra la planificación comunal y debilitando la coherencia y estabilidad del trazado vial diseñado por el instrumento.

Con esta medida, finalmente se perjudican los desarrollos de proyectos en sectores vulnerables, por cuanto si los perfiles y urbanizaciones no se ejecutan tal como están planificados, para la dotación y densidades proyectadas y posteriormente ejecutadas en el territorio, existe el riesgo de generar barrios saturados, con vías deficientes y sin posibilidad de completar a futuro su capacidad planificada. Lo anterior, trae consigo una discriminación y desigualdad desde su génesis, que, a diferencia de los proyectos inmobiliarios privados (obligados a cumplir con la planificación), se traduce en barrios deficitarios, con una notable ausencia del Estado en el financiamiento y desarrollo del Espacio Público, que debe dar cumplimiento a la capacidad vial, seguridad y evacuación de los proyectos desarrollados por el MINVU, sus Servicios o entidades patrocinantes.

Cabe mencionar que, toda modificación, propuesta y/o eliminación de trazados de vialidad es sometido por Ley a procesos de participación ciudadana mediante la modificación de los instrumentos de planificación territorial, proceso en que la comunidad afectada ingresa observaciones e incluso propone ajustes a los trazados de la vialidad. Los perfiles viales no constituyen simples parámetros técnicos, sino componentes esenciales del modelo urbano, cuya definición responde a un análisis integral de conectividad, capacidad, seguridad y proyección de crecimiento, y cuya alteración debe someterse a procesos participativos, evaluaciones técnicas integrales y control de legalidad.

CONCLUSIÓN: Eliminar disposición que faculta la modificación y disminución de los perfiles asociados a los proyectos desarrollados por el MINVU, sus Servicios o entidades patrocinantes, por cuanto existe el riesgo de generar barrios saturados, con vías deficientes, generando un desmedro en el desarrollo del Espacio Público que debe dar cumplimiento a la capacidad vial, seguridad y evacuación de este tipo de proyectos, garantizando barrios conectados, transitables y equitativos con el resto del territorio.

28. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 38. 2.1.22 Coeficiente de densidad cambia de 4 a 2 hab/viv y a 1 para viviendas $\leq 90\text{m}^2$ cerca de transporte. Se permite duplicar la densidad en todo el territorio, y cuadruplicar cuando se encuentra a menos de 600 metros de una estación de metro, tren, tranvía o paradero de buses de ejes estructurantes, para viviendas económicas de menor o igual a 90 m². Este cambio, genera aumentos en la densidad sin ningún estudio adicional de los impactos en la red de servicios, equipamientos y estructura vial. Además, debilita el rol del municipio en la planificación comunal y perjudica a aquellos instrumentos que se encuentran desactualizados. Mientras las actualizaciones en planificación territorial comunal, facultadas por ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 28° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, buscan fortalecer el rol municipal, esta modificación de la OGUC centraliza las decisiones sin estudios de cada territorio. Estos cambios permitirían el desarrollo de proyectos con mayor densidad (mayor cantidad de viviendas, mayor altura de edificios, etc) en toda la comuna se duplicaría y en gran sector de ésta se podría cuadruplicar; como por ejemplo en el sector de PIE DE MONTE. Actualmente en dicho sector se permite una densidad baja, pensado para un desarrollo de casas, ahora con la misma densidad se podrán construir edificios en altura, cuando antes las normas del PRC limitaban ese desarrollo (ver Imagen N° 1 y 2). Existe un riesgo de un aumento de la saturación de las principales vías de la comuna, donde aún no se consolida un desarrollo de ensanches de calles ni una red de colectores, servicios sanitarios, alumbrado público, entre otros, para una mayor densidad de población. Las nuevas condiciones normativas podrían permitir desarrollos

FORMULARIO PARA EL INGRESO DE OBSERVACIONES MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500) densos en torno a vías como Concha y Toro, Camilo, Henríquez, Eyzaguirre; sin generar mitigaciones adecuadas al entorno. En ese sentido, la medida propuesta no viene acompañada de una política pública adecuada para mejorar la movilidad y el transporte público. En la actualidad, la comuna cuenta con graves problemáticas de movilidad de ejecución de ejes viales estructurantes ya que solo el 50% de la vialidad estructurante está completamente materializada en el perfil proyectado, un 27% de la vialidad se encuentra parcialmente consolidada y un 23% de la vialidad falta por materializar en el territorio comunal. De la vialidad faltante por materializar, se puede agrupar por ubicación de la siguiente manera: el 61% en el sector de piedemonte, el 29% en la zona industrial y el 10% en el resto del territorio comunal (ver Imagen N°2). Estas discontinuidades y carencias de la red impactan la circulación, seguridad vial y eficiencia del transporte público y privado. Por lo anterior, no se considera adecuada aumentar la densidad en torno a paradero de buses de ejes estructurantes, sin antes revertir déficits estructurales de la movilidad. Por otra parte, se propone considerar condiciones de gradualidad o transiciones desde densidades mayores a menores para el caso de cercanías a estaciones de metro. Las densidades mayores en torno a estaciones de metro se considera una relación virtuosa, sin embargo, estas deben ser graduadas respecto a sectores residenciales con 1 o dos pisos de altura. Esta situación, es especialmente sensible en Puente Alto, debido a que el desarrollo en altura es menor que en otras comunas, el desarrollo de densidades abruptamente mayores puede generar conflictos con los actuales residentes de la comuna. Por otra parte, la facultad de generar incentivos por medio de los Planes Reguladores Comunales (Artículo 184 LGUC) se ve condicionada y limitada por el aumento total de los coeficientes.

Observación 2: 39. 2.6.4 Umbral de Conjunto Armónico baja de 5.000 m² a 2.500 m² y elimina exigencia de calzada de 14 metros. Se aumenta el número de predios habilitados para acogerse a mayores constructibilidades y alturas. Además, al eliminar el ancho mínimo de la calzada, no garantiza que los conjuntos enfrenten una vialidad que permita mitigar el impacto del proyecto, podrían por ejemplo enfrentar vías troncales de una pista por sentido. En el caso de Puente Alto, avenida Eyzaguirre (troncal), tramo entre Santa Rosa y Arturo Prat, podrían existir conjuntos armónicos con alta densidad, en una vía ya saturada. De esta manera, considerando los cambios antes mencionados, se aumentan las densidades y alturas, disminuyendo la superficie de los predios y el tamaño de las calzadas. Esto podría generar un colapso vial y mayor densificación en la comuna, sin una conectividad, servicios ni equipamientos adecuados.

29. 642_pablo_moya_.pdf

Observación 1: 40. Artículo 3.2.5. Sin observaciones a la propuesta.

Observación 2: 41. Artículo 5.1.1. Sin observaciones a la propuesta.

30. 643_Francisca_Cancino_.pdf

Observación 1: 8. 5.1.1 La actualización no contempla marcos temporales para la vigencia de la modalidad abreviada de permiso y recepción simultánea una vez ocurrida la catástrofe o emergencia. Si bien se estima que es una buena medida, requiere mayor precisión al respecto.

31. 668_Jaime_Carbonel_.pdf

Observación 1: - 42.

Artículo 3.2.5.

En Zona afectada por catástrofe, cambios de perfiles viales definidos en IPT

Se rechaza modificación:

Resulta improcedente modificar los perfiles viales proyectados en una planificación urbana. Esto se elabora en base a estudios fundados, coherencias de planificación, estructuras de movilidad de largo plazo, resulta innecesario agregar este tipo de modificaciones que podría alterar sustancialmente la trama urbana proyectada. La modificación de la vialidad estructurante introduce incertidumbre y posibles distorsiones a lo proyectado. Desarrollar el proyecto según lo planificado no altera la velocidad de acción o de posibles resultados ante catástrofes, por el contrario, lo aclara, entrega certezas jurídicas, y por consiguiente, lo agiliza.

Observación 2: - 43.

Artículo 5.1.1.

Permiso y recepción simultánea

Se solicita que la aplicación se restrinja únicamente a situaciones de reconstrucción. En este marco, resulta fundamental que el Estado mantenga el cumplimiento de sus responsabilidades, en especial respecto de la Ley de Aportes al Espacio Público. Cualquier excepción debe limitarse exclusivamente a zonas que cuenten con una declaración oficial de catástrofe vigente.

32. 669_Melvin_Vidal_.pdf

Observación 1: Obs. DOM: Este aspecto de la norma, nos recuerda las Técnicas Habilitantes, donde para ciertos proyectos “ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia”, se les permitirá mediante declaraciones (aparentemente juradas) obtener permisos y recepción simultánea.

Observación 2: Dado que en el análisis se habla explícitamente sobre “proyectos estatales de reconstrucción de viviendas”, sería importante tener la certeza que no se considera otro tipo de edificaciones. Lo anterior, en consideración a que el D.S. N°202 de fecha 13.06.2024 declaró entre otras, a la Región Metropolitana como zona afectada por catástrofe, debido al sistema frontal caracterizado por intensas precipitaciones, además de viento, tormentas eléctricas y marejadas que azotó el territorio nacional entre las regiones de Coquimbo y Los Ríos el 2024. Es por ello, se requiere tener certeza sobre si esta medida no considera otros tipos de permisos fuera de los de reconstrucción llevadas adelante por el Estado.

33. 684_Carolina_Zamorano_.pdf

Observación 1: 44. Art. 3.2.5 Flexibilidad en Pavimentación Se otorga flexibilidad a los estándares de pavimentación en proyectos de urbanización en zonas de catástrofe. **Impacto Técnico:** Genera pasivos de mantenimiento a mediano plazo, trasladando costos al sector público.

Observación 2: 45. Art. 5.1.1 Permiso y Recepción Simultánea Permite tramitar de manera conjunta el permiso y la recepción definitiva para obras en zonas de catástrofe. **Impacto Técnico:** Elimina instancias de control intermedio, aumentando el riesgo de recepción de obras con deficiencias técnicas.

34. 688_Eleonora_Muñoz_.pdf

Observación 1: 4. 5.1.1 En relación con “tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el MINVU, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, la DOM podrá autorizar, mediante informe de profesional competente quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad y declaración jurada simple del dueño, el Permiso de Edificación y Recepción simultánea”, se observa: - La redacción del artículo induce a confusión - ¿El DOM (en su autorización) es quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con todas las normas, entre ellas, seguridad y estabilidad? Si es así, el DOM debiese ser un profesional que tenga competencias técnicas de profesional especialista en las distintas amenazas, o recibir el estudio visado y validado por el organismo competente en cada materia - Las zonas afectadas por catástrofes, en muchas ocasiones, corresponden a población vulnerable que habita territorios no aptos o no habilitados (como, por ejemplo, tomas en quebradas, laderas con fuerte pendiente, o bordes de ríos), por lo que agilizar la reconstrucción en los mismos sectores, puede volver a exponer a la población a las mismas amenazas y posibles catástrofes.

35. 691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf

Observación 1: La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales.

La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

Observación 2: Toda modificación a los anchos y perfiles de vías debe someterse ineludiblemente a los procedimientos de modificación de los Instrumentos de Planificación Territorial mandatados por la LGUC.

Se solicita eliminación del nuevo inciso propuesto en el artículo 3.2.5. En su defecto, se debe restringir explícitamente la norma para indicar que cualquier ocupación del perfil vial será de carácter estrictamente transitorio y de emergencia, sin alterar de forma definitiva los trazados oficiales del plan regulador.

Observación 3: El informe profesional de cumplimiento propuesto parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública, lo que podría fomentar nuevos desastres o catástrofes con recursos del estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo.

Se solicita la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional post-catástrofe debe resguardar seguridad. En caso de agilizar el procedimiento, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente. Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales, velando por la seguridad de las familias afectadas y evitando revictimización en lo que es evitable.

36. 697_Claudio_Aliaga_.pdf

Observación 1: - 46.

Art. 1.5.1 inciso nuevo

La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales.

La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

Observación 2: - 47.

3.2.5

Toda modificación a los anchos y perfiles de vías debe someterse ineludiblemente a los procedimientos de modificación de los Instrumentos de Planificación Territorial mandatados por la LGUC.

Se solicita eliminación del nuevo inciso propuesto en el artículo 3.2.5. En su defecto, se debe restringir explícitamente la norma para indicar que cualquier ocupación del perfil vial será de carácter estrictamente transitorio y de emergencia, sin alterar de forma definitiva los trazados oficiales del plan regulador.

Observación 3: - 48.

5.1.1

El informe profesional de cumplimiento propuesto parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública, lo que podría fomentar nuevos desastres o catástrofes con recursos del estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo.

Se solicita la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional postcatástrofe debe resguardar seguridad. En caso de agilizar el procedimiento, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente.

Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales, velando por la seguridad de las familias afectadas y evitando revictimización en lo que es evitable.

37. 699_Carlos_Pacheco_.pdf

Observación 1: - 49.

1.5.1

La propuesta carece de una definición clara de “proyectos de interés público”, generando un margen amplio de interpretación que puede facilitar excepciones indebidas. Además, permite que el cumplimiento de exigencias de movilidad sea acreditado mediante un informe del SERVIU, debilitando los controles y la aplicación de la normativa vigente, incluida la Ley de Aportes al Espacio Público.

Observación 2: - 50.

3.2.5

El nuevo inciso del artículo 3.2.5 permite alterar anchos y perfiles de vías sin someterse a los procedimientos establecidos por la LGUC, debilitando la planificación territorial.

Observación 3: - 51.

5.1.1

El informe profesional de cumplimiento propuesto no garantiza la verificación de normas urbanísticas esenciales, como uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo y franjas de utilidad pública, lo que puede generar inconsistencias con la planificación territorial y exponer a la población a nuevos riesgos.

38. 695_Francisco_Ramirez_.pdf

Observación 1: 52. Art. 1.5.1 inciso nuevo La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales. La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas. Se consulta: ¿bajo qué circunstancias concretas puede un proyecto ser calificado como 'de interés público' para efectos de esta norma, y quién tiene la competencia para hacer esa calificación? La indefinición de este concepto puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

Observación 2: 53. 3.2.5 Toda modificación a los anchos y perfiles de vías debe someterse ineludiblemente a los procedimientos de modificación de los Instrumentos de Planificación Territorial mandatados por la LGUC.

Se solicita eliminación del nuevo inciso propuesto en el artículo 3.2.5. En su defecto, se debe restringir explícitamente la norma para indicar que cualquier ocupación del perfil vial será de carácter estrictamente transitorio y de emergencia, sin alterar de forma definitiva los trazados oficiales del plan regulador.

Observación 3: 54. 5.1.1 El informe profesional de cumplimiento propuesto parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública, lo que podría fomentar nuevos desastres o catástrofes con recursos del estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo. Se solicita la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional postcatástrofe debe resguardar seguridad. En caso de agilizar el procedimiento, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente. Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales, velando por la seguridad de las familias afectadas y evitando revictimización en lo que es evitable.

39. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1: - Sobrecarga de redes viales. Especialmente en zonas con vías definidas como estructurantes en el PRMS pero que no cumplen con los estándares asociados a dicho tipo de vía (ej. en Renca existen vías que tienen categoría de troncal pero que poseen un perfil de solo 20m).

Déficit de equipamientos y servicios frente a incrementos no planificados de población.

Observación 2: Requerimiento: Definir con precisión qué se entiende por “ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor”, estableciendo criterios claros (por ejemplo, corredores de transporte público o jerarquías viales específicas). Aclarar si el cálculo de los 600 metros de accesibilidad peatonal se realizará sobre la red vial existente o proyectada.

Observación 3: Requerimiento: Mantener el criterio de ancho mínimo de calzada (≥ 14 m) o, alternativamente, exigir que las vías correspondan a categoría colectora o superior, para asegurar adecuada capacidad vial que permita acceder y evacuar las nuevas edificaciones.

Observación 4: Por último, en Renca ya existen constantes conflictos por vehículos que se estacionan en aceras, ciclovías y pistas sólo bus, al no existir espacio para el estacionamiento de vehículos en muchos sectores de la comuna. Con un modelo que perpetúa tener un número limitado de estacionamientos vehiculares, esta situación se verá empeorada, incrementando los vehículos mal estacionados en la vía pública, quitando espacio e insegurizando la experiencia de movilidad de peatones.

Observación 5: Mantener lo indicado por norma actual, considerar 300 m para viviendas y 600 m para equipamientos, sólo en relación a cercanía a metro y tren.

40. 721_Javiera_Figueroa_.pdf

Observación 1: Urbanísticamente, esto genera un "congelamiento" de la norma por el doble del tiempo estipulado actualmente. En comunas con dinámicas de crecimiento acelerado, un permiso otorgado hoy podría ejecutarse en 2032 bajo una normativa obsoleta respecto a las nuevas necesidades viales o ambientales del sector, mermando la capacidad de la SECPLA para actualizar el estándar urbano del territorio de forma efectiva. Si el municipio decide actualizar el Plan Regulador para pedir calles más anchas, más parques o mejores veredas, el constructor no está obligado a seguir esos cambios porque su permiso lo protege con la norma que existía hace 6 años. Básicamente, hace que cualquier mejora que se planifique para la ciudad tarde mucho más en ser realidad, permitiendo que se sigan construyendo proyectos con estándares viejos que ya no se ajustan a lo que el barrio necesita hoy.

Observación 2: Art. 2.4.1 Esta norma asume una eficiencia de transporte público propia de la Región Metropolitana (eje Alameda-Providencia) que no existe en regiones. En comunas como las del interior de la Región de Valparaíso, la dependencia del vehículo privado es una necesidad forzada por frecuencias de bus deficientes. Reducir estacionamientos sin un sistema de transporte de alta capacidad (24/7) solo traslada el déficit al espacio público, saturando las calzadas con vehículos estacionados.

Observación 3: parcelación de la morfología urbana, donde la verticalización se produce de forma puntual, dificultando una planificación integral de los vacíos y el asoleamiento a escala de manzana. Al flexibilizar el ancho de calzada, se permite la densificación intensiva en vías con perfiles estrechos o construidos a medias. Esto compromete la operatividad de los servicios de emergencia y la futura ampliación de vías en zonas de crecimiento, ignorando la realidad de las tramas viales históricas de muchas ciudades de región que no cuentan con calzadas amplias o generosas con el espacio. 8. Art. 2.6.7 Similar a los puntos anteriores, este incentivo premia la cercanía a una infraestructura de transporte que en regiones suele ser precaria. Es un error conceptual aplicar este premio a 600 metros de un paradero de bus regional cuya frecuencia es incierta, promoviendo edificios masivos en zonas funcionalmente desconectadas.

41. 722_Ana_Merino_.pdf

Observación 1: 55.1.1

Los proyectos de reconstrucción deben incorporarse en el marco de las condiciones urbanísticas, la norma urbana es justamente la que proyecta el crecimiento y renovación de un área urbana

42. 728_Orlando_Rios_.pdf

Observación 1: La disminución predial de 5.000m² a 2.500m² y el eliminar la restricción de calzada no menor de 14m de ancho, efectivamente en primer lugar facilita que los inversionistas puedan optar a juntar menos cantidad de paños para poder optar a beneficios de aumento de un 50% a 75% en la contractibilidad establecida por cada PRC, aumentando la altura de 25% a 50% de la altura máxima establecida por el PRC y se elimina la incompatibilidad de esta norma con la fusión predial +30% de la constructibilidad. Aumentando los predios que pueden acogerse a Conjunto Armónico, lo que puede generar roces con la comunidad puesto que lucharon para que las manzanas interiores quedaran protegidas como barrios a una escala y altura no mayor de 2 a 3 pisos que se suma a la densidad antes señalada.

Observación 2: Estos proyectos deben enfrentar vías expresas o troncales, o que se encuentren a una distancia no superior a 600 m de recorrido peatonal a una estación de metro, tren, teleférico, tranvía o similar, o a un paradero de la red de transporte público emplazada en algún eje estructurante. • Búfer de 600 m

Para Lo Prado se aprecia, que tanto las 9 estaciones de metro y casi los 182 paraderos en las vías estructurantes dentro de la zona de aplicación normativa, realizando el búfer de 600 m, cubre casi el 100% de la comuna, por lo que se cuadruplica la Densidad vigente establecida el 17.12.2026 cuando se publicó y entro en vigencia el plan regulador de Lo Prado, por lo que la comuna en su totalidad cumpliría con la aplicación normativa consultada, afectando seriamente, dejando obsoletos todos los estudios técnicos desarrollados y que justificaron la aprobación, por lo que se estima que se debería realizar, un nuevo estudio de todas las especialidades atingentes

para salvaguardar el crecimiento armónico de nuestra comuna, por lo que se deberían solicitar nuevos recursos a la Seremi Minvu o Gobierno Regional.

Observación 3: ...se sugiere revisar la normativa y aplicarla específicamente en la, “Propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en diversas materias, con el objetivo de su modernización y actualización, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe”, y no provocando efectos secundarios urbanos no considerados, que en este caso, el costo lo asumirán los habitantes de nuestras comunas, que en los talleres y consultas públicas ya dejaron claro cuál era su postura, que está reflejada en el nuevo PRC.

43. 730_Constanza_Abusleme_.pdf

Observación 1: 56. 1.5.1 Se sugiere no incorporar modificación señalada, manteniendo los IMIVs independiente de que sean proyectos desarrollados por el MINVU o SERVIU en Zonas de Catástrofe.

Esta medida simplifica el proceso, pero reduce la evaluación intersectorial de los impactos viales, concentrando la revisión en un solo organismo y debilitando el estándar técnico de análisis.

Observación 2: 57. 3.2.5 Se sugiere no incorporar modificación señalada, manteniendo los perfiles de vías dispuestos en los IPT en proyectos estatales de reconstrucción, independiente de lo que indique SERVIU

Esta medida puede generar alteraciones en la estructura vial planificada, afectando la coherencia del sistema de movilidad a largo plazo.

Observación 3: 58. 5.1.1 Se sugiere no incorporar modificación señalada, manteniendo el otorgamiento del Permiso de Edificación independiente de que sean proyectos desarrollados por el MINVU o SERVIU en Zonas de Catástrofe.

Esta disposición representa una flexibilización significativa del control urbano, permitiendo la materialización de proyectos sin sujeción a la normativa urbanística vigente, lo que puede derivar en soluciones habitacionales de baja calidad urbana y generar precedentes complejos si se extiende más allá del contexto de emergencia.

44. 743_Macarena_Montt_.pdf

Observación 1: 59. 1.5.1., 3.2.5., 5.1.1. La sustitución de pronunciamientos de organismos sectoriales por informes de SERVIU, que contemplan estos artículos, podría exceder el ámbito reglamentario. Se sugiere reformular la disposición, estableciendo que dichos informes constituyan un mecanismo simplificado o antecedente técnico relevante, sin sustituir competencias legales de otros órganos.

Observación 2: 60. 5.1.1. Se valora la incorporación de mecanismos excepcionales para agilizar permisos y recepciones en contextos de reconstrucción. Sin embargo, la expresión “sin considerar normas urbanísticas” resulta excesivamente amplia y podría generar incertidumbre jurídica. Se sugiere eliminar dicha expresión y reemplazarla por una enumeración específica de las normas urbanísticas que podrán ser exceptuadas, resguardando la legalidad del sistema de permisos.

45. 755_Mario_Olea_.pdf

Observación 1: -

61.

Art. 1.5.1 inciso nuevo

La modificación incorpora un mecanismo simplificado para proyectos de interés público, reconstrucción o programas habitacionales estatales, permitiendo que el SERVIU emita un Informe Técnico de Movilidad que reemplaza al IMIV y que sustituye el pronunciamiento de otros organismos sectoriales.

La indefinición del concepto “de interés público” puede dar lugar a interpretaciones extensivas que amplíen el uso del mecanismo simplificado más allá de los casos de emergencia o catástrofe para los que aparentemente fue concebido, desplazando el procedimiento regular de evaluación de impacto vial con todas sus salvaguardas técnicas.

Se solicita reformulación del nuevo inciso propuesto, solo para casos de reconstrucción. El Estado no puede eximirse de cumplir la Ley de Aportes al Espacio Público. Si se busca crear un mecanismo excepcional, la redacción debe limitarse estricta y exclusivamente a proyectos emplazados en zonas con declaración oficial de catástrofe vigente, reformulando articulado.

Observación 2: - 62.

Art. 3.2.5

Toda modificación a los anchos y perfiles de vías debe someterse ineludiblemente a los procedimientos de modificación de los Instrumentos de Planificación Territorial mandatados por la LGUC.

Se solicita eliminación del nuevo inciso propuesto en el artículo 3.2.5. En su defecto, se debe restringir explícitamente la norma para indicar que cualquier ocupación del perfil vial será de carácter estrictamente transitorio y de emergencia, sin alterar de forma definitiva los trazados oficiales del plan regulador.

Observación 3: - 63.

Art. 5.1.1

El informe profesional de cumplimientos propuesto parece no considerar normas referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, además de las franjas declaradas de utilidad pública, lo que podría fomentar nuevos desastres o catástrofes con recursos del Estado y exponiendo la vida de la comunidad objetivo.

Se solicita la eliminación del nuevo inciso propuesto para el Artículo 5.1.1. La emergencia habitacional postcatástrofe debe resguardar seguridad y en caso de agilizar el procedimiento, este debe asegurar que los proyectos cumplan irrestrictamente con las normas urbanísticas básicas (tales como las referidas a uso de suelo, zonas no edificables, áreas de riesgo, franjas afectas a declaratoria de utilidad pública y no podrán estar emplazadas en bienes nacionales de uso público) del Instrumento de Planificación Territorial vigente. Asimismo, la revisión y fiscalización de los proyectos debe mantenerse radicada en la Dirección de Obras Municipales.

46. 790_María_Díaz_.pdf

Observación 1: La modificación propuesta incorpora la posibilidad de alterar el ancho o la conformación de los perfiles viales definidos en los Instrumentos de Planificación Territorial mediante informe técnico favorable del SERVIU, en el marco de proyectos de reconstrucción, urbanización o vivienda de carácter estatal. Si bien se reconoce la necesidad de flexibilizar estándares en contextos de emergencia, la modificación de perfiles viales constituye una alteración sustantiva de la estructura urbana, por lo que su aplicación debe ser estrictamente acotada. En este sentido, se estima que esta facultad debiera restringirse exclusivamente a proyectos de reconstrucción ejecutados por el Estado en contextos de catástrofe debidamente declarada, evitando su extensión a programas habitacionales u otras iniciativas que no respondan a dicha excepcionalidad. Lo anterior, considerando que el Estado debe ser el principal garante del resguardo de las condiciones urbanísticas de calidad, promoviendo intervenciones coherentes con la planificación territorial vigente y estableciendo estándares que fortalezcan, y no debiliten, la estructura urbana definida en los IPT. Asimismo, la posibilidad de modificar perfiles viales sin un proceso equivalente de evaluación integral puede afectar la capacidad de la red, la continuidad de los desplazamientos y la calidad del espacio público, generando efectos permanentes en el territorio. En la comuna de Ancud, donde aproximadamente el 80% del suelo urbano construido corresponde a desarrollos de vivienda de interés social, resulta especialmente relevante que las intervenciones impulsadas por el Estado contribuyan a elevar los estándares urbanos existentes y no a reproducir condiciones de déficit en infraestructura y espacio público. En este contexto, la aplicación extensiva de esta medida podría profundizar brechas existentes en la calidad del entorno urbano, afectando la movilidad, la habitabilidad y la imagen de la ciudad.

Observación 2: Se valora la incorporación de mecanismos excepcionales que permitan agilizar los procesos de reconstrucción en contextos de catástrofe, reconociendo la necesidad de priorizar la restitución oportuna de condiciones básicas de habitabilidad. No obstante, la posibilidad de desarrollar proyectos prescindiendo completamente de las normas urbanísticas resulta excesiva, en cuanto elimina resguardos mínimos asociados a la localización, seguridad y coherencia del desarrollo urbano. En numerosos casos, la ocupación de suelos no aptos, la inadecuada localización de viviendas y la sobreintensificación del uso del suelo han contribuido a la generación o agravamiento de situaciones de riesgo y desastres. En este sentido, la omisión de normas urbanísticas no solo no resuelve estas problemáticas, sino que puede reproducirlas o profundizarlas en los procesos de reconstrucción. Por lo anterior, la reconstrucción no debiera implicar la eliminación del marco urbanístico, sino su adaptación mediante criterios acotados y fundados, que permitan compatibilizar la urgencia de la intervención con condiciones básicas de ordenamiento territorial y seguridad. La reconstrucción no puede implicar la reproducción de las condiciones que dieron origen a situaciones de riesgo

47. 768_María_Vicuña_DecanaPUC_.pdf

Observación 1: 64. 3.2.5 Si bien se entiende la urgente necesidad de promover mecanismos para acortar los plazos de reconstrucción, aquí no se está considerando que en muchas comunas no hay un IPT actualizado y por tanto, la definición de áreas de riesgo no existe o no está acorde a las crecientes amenazas asociadas al cambio climático y los patrones de expansión urbana recientes. Los desastres NO SON NATURALES, y ocurren porque persisten patrones de desarrollo urbano que aumentan la exposición a amenazas de desarrollo rápido (tsunamis, incendios, aluviones, inundaciones, por nombrar las más importantes), de gran alcance e intensidad. Al promoverla fuera de un marco normativo y de planificación se orienta la reconstrucción hacia una dirección diferente del consenso internacional en torno a qué entendemos por resiliencia urbana y la premisa ampliamente consensuada en el mundo de que es urgente “_build back better_”. Hay evidencia en Chile, de que procesos de reconstrucción participativos pueden avanzar en este sentido. De lo contrario, con la propuesta se vuelve a exponer a familias y comunidades a amenazas que con toda seguridad se van a repetir. La norma propuesta, particularmente la que tiene relación con el cumplimiento de las normas urbanísticas del PRC, corre el riesgo de precarizar la vivienda y barrios reconstruidos, ya gravemente afectados, en tanto constituyen zonas de catástrofe.

48. 820_Victoria_Rojas_.pdf

Observación 1: En proyectos estatales de reconstrucción, urbanización o vivienda desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe

Observación 2: Si bien la medida busca responder a situaciones de urgencia, cabe preguntarse: ¿cómo se asegura la coherencia del desarrollo urbano si no se consideran aspectos como uso de suelo, densidad o integración con el entorno? ¿Qué mecanismos existen para evitar que estas excepciones generen efectos permanentes en el territorio?

La aplicación de esta norma podría dar lugar a desarrollos que no se ajusten a la planificación urbana, afectando la estructura y funcionamiento del territorio en el largo plazo.

49. 845_Rodrigo_Rauld_.pdf

Observación 1: Art. 5.1.1 **Observación 1 — Tensión con garantías constitucionales: deber de protección del Estado** La modificación propuesta al artículo 5.1.1 de la OGUC introduce un nuevo inciso que permite que proyectos estatales de reconstrucción de viviendas en zonas declaradas de catástrofe obtengan permiso de edificación y recepción simultánea cumpliendo normas técnicas de seguridad, habitabilidad y estabilidad, pero “sin considerar normas urbanísticas.” Las normas urbanísticas que se propone excluir no son disposiciones arbitrarias o meramente administrativas: en las áreas de riesgo, estas normas son el resultado directo de estudios de riesgo que, conforme al artículo 2.1.17 de la OGUC y a la metodología establecida en la DDU 510, analizan las amenazas presentes en el territorio, evalúan la vulnerabilidad de los asentamientos y determinan los niveles de riesgo, para luego traducir ese conocimiento técnico en condiciones urbanísticas concretas —densidades, usos de suelo, distanciamientos, condiciones especiales— que permiten habitar esas zonas con un nivel de seguridad aceptable. Excluir expresamente estas normas equivale a descartar el conocimiento técnico-científico que las sustenta, y genera una tensión severa con diversas garantías constitucionales.

En primer lugar, el artículo 1° inciso 5° de la Constitución Política de la República establece que “es deber del Estado resguardar la seguridad nacional, dar protección a la población y a la familia.” Este deber no es

optativo ni se suspende en situaciones de catástrofe; por el contrario, es precisamente en esas circunstancias donde la obligación de protección se intensifica, dado que las personas afectadas se encuentran en condición de mayor vulnerabilidad. Las normas urbanísticas aplicables en áreas de riesgo —densidades máximas que limitan la carga de ocupación, usos de suelo que restringen actividades incompatibles con la condición de riesgo, distanciamientos que facilitan la evacuación, condiciones especiales que el instrumento de planificación territorial establece conforme al artículo 2.1.17 de la OGUC— constituyen el mecanismo concreto mediante el cual el Estado materializa ese deber de protección en el ámbito territorial. Al excluirlas expresamente para proyectos de reconstrucción, el Estado renuncia de manera activa y deliberada a proteger a las mismas personas que acaban de ser víctimas de un desastre.

En segundo lugar, el artículo 19 N°1 de la Constitución asegura el derecho a la vida y a la integridad física y psíquica de las personas. Permitir el emplazamiento de viviendas en zonas donde una catástrofe acaba de materializarse, sin evaluar si las condiciones de riesgo persisten —lo cual es técnicamente esperable dado el carácter recurrente de las amenazas naturales— expone a las personas a un riesgo conocido, demostrado y previsible para su vida e integridad. No se trata de un riesgo hipotético: la propia declaración de zona de catástrofe es la prueba de que el riesgo existe en ese territorio.

En tercer lugar, el artículo 19 N°8 asegura el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación y establece que es deber del Estado velar para que este derecho no sea afectado y proteger la preservación de la naturaleza. Una reconstrucción que ignora las condiciones ambientales y geomorfológicas del territorio post-catástrofe —suelos inestables, vegetación destruida que ya no estabiliza laderas ni retiene agua, cauces alterados— no cumple con este deber de tutela ambiental. Adicionalmente, la norma propuesta configura una diferenciación en el estándar de protección que tensiona el artículo 19 N°2 sobre igualdad ante la ley. Bajo el régimen propuesto, una familia que construye su vivienda por medios privados en un área de riesgo debe cumplir con todas las normas urbanísticas del IPT, presentar estudio fundado y obtener aprobación del organismo competente; mientras que una familia damnificada que recibe una vivienda estatal de reconstrucción en la misma zona queda sujeta a un estándar inferior de protección, “sin considerar normas urbanísticas.” Se genera la paradoja de que las familias más vulnerables —aquellas que dependen del Estado para su vivienda— reciben menor protección normativa que aquellas que pueden gestionar su reconstrucción de forma privada. Esta diferenciación no resulta razonable ni proporcionada, pues el objetivo de agilización podría alcanzarse mediante mecanismos que simplifiquen procedimientos sin sacrificar estándares de seguridad.

Observación 2: La contradicción resulta particularmente grave porque ambas iniciativas —la Ley 21.807 y la presente propuesta de modificación a la OGUC— provienen del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Existe una incoherencia interna en la política pública del mismo ministerio: por un lado, el MINVU promovió una ley que refuerza la intangibilidad de las áreas de riesgo; por otro, propone una norma reglamentaria que permite construir en esas mismas áreas sin ningún control urbanístico. Esta falta de coherencia debilita la seguridad jurídica y genera incertidumbre respecto de cuál es la voluntad regulatoria del Estado en materia de gestión del riesgo en el territorio. Adicionalmente, cabe señalar que la Ley 21.364, que establece el Sistema Nacional de

Prevención y Respuesta ante Desastres (SINAPRED), en sus artículos 35 y 36 establece que los mapas de amenaza y los mapas de riesgo son instrumentos obligatorios que deben ser utilizados para la elaboración de los instrumentos de planificación territorial. La DDU 537 (marzo 2025) precisó que estos mapas son insumos obligatorios para los estudios de riesgo de los IPT. Prescindir de las normas urbanísticas derivadas de estos instrumentos equivale a desconocer todo el sistema institucional de gestión del riesgo que la legislación vigente ha construido.

Propuesta de redacción alternativa: Se propone reemplazar el inciso propuesto por la siguiente redacción: _“Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, podrá solicitarse permiso de edificación y recepción simultánea, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) Que se cuente con una evaluación territorial de riesgo post-catástrofe del polígono de reconstrucción, coordinada por el SERVIU o la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo con los organismos técnicos competentes según la naturaleza de las amenazas presentes, la que deberá completarse en un plazo máximo de 120 días corridos contados desde el acto administrativo que formalice su inicio. Esta evaluación tendrá carácter vinculante para todos los proyectos que se emplacen dentro del polígono evaluado. b) Que los proyectos cumplan con las normas urbanísticas del instrumento de planificación territorial vigente, especialmente las referidas a áreas de riesgo conforme al artículo 2.1.17 de esta Ordenanza. Cuando la evaluación territorial determine que las condiciones de riesgo han variado respecto de lo establecido en el instrumento de planificación territorial, el proyecto deberá incorporar las medidas de mitigación que dicha evaluación establezca.

_c) Que un profesional competente certifique que la vivienda cumple con las normas técnicas de seguridad, habitabilidad y estabilidad, conforme a las viviendas tipo aprobadas por los SERVIU. d) Que se presenten los planos de la propiedad y se acredite que las instalaciones interiores se encuentran operativas. La Dirección de Obras Municipales verificará el cumplimiento de las condiciones señaladas precedentemente y otorgará el permiso y la recepción simultánea dentro del plazo de 15 días siguientes a la presentación de la totalidad de los antecedentes.” _Esta redacción alternativa resuelve la contradicción con la jerarquía normativa de la siguiente manera: la letra b) exige expresamente el cumplimiento de las normas urbanísticas del IPT, en particular las referidas a áreas de riesgo, dando pleno cumplimiento al mandato del artículo 60° de la LGUC y respetando la intangibilidad de las áreas de riesgo que la Ley 21.807 reforzó. La letra a) incorpora la participación de los organismos técnicos competentes en la evaluación post-catástrofe, en coherencia con el sistema institucional establecido por la Ley 21.364 y el DS 86. De este modo, la agilización de la reconstrucción se logra mediante la simplificación del procedimiento administrativo (permiso y recepción simultánea, evaluación territorial única para todo el polígono) sin contravenir normas de rango legal superior.

Observación 3: Art. 5.1.1 Observación 3 — Recurrencia de amenazas naturales y reconstrucción del riesgo La modificación propuesta al artículo 5.1.1 de la OGUC permite que proyectos estatales de reconstrucción en zonas de catástrofe se emplacen “sin considerar normas urbanísticas.” Esta disposición descansa sobre una premisa técnicamente incorrecta: que la catástrofe que motivó la declaración de zona afectada no volverá a ocurrir en el mismo territorio, o que las condiciones de riesgo previas al desastre se mantienen inalteradas. Ambos supuestos carecen de sustento científico y contradicen los principios fundamentales de la gestión del riesgo de desastres.

Los procesos naturales que generan amenazas son recurrentes por definición. Las inundaciones fluviales y pluviales responden a ciclos hidrológicos; los procesos de remoción en masa se reactivan en laderas susceptibles; los incendios en interfaz urbano-rural se repiten donde persisten las condiciones de combustibilidad, pendiente y exposición climática. La DDU 510 reconoce esta realidad al exigir que los estudios de riesgo consideren la recurrencia y la intensidad como variables fundamentales del análisis de amenaza, precisamente porque la probabilidad de ocurrencia futura es un dato esencial para la planificación territorial. Ignorar la recurrencia al momento de reconstruir equivale a planificar como si el territorio no tuviera historia de desastres, cuando la evidencia demuestra exactamente lo contrario.

Más aún, tras una catástrofe las condiciones de vulnerabilidad del territorio no se mantienen iguales: empeoran. La vegetación destruida por incendios deja de cumplir su función de estabilización de laderas y retención de aguas lluvias, incrementando la susceptibilidad a remoción en masa y erosión acelerada en las temporadas de lluvia siguientes. Los suelos quedan alterados por la pérdida de cobertura vegetal y la modificación de sus propiedades hidráulicas. La infraestructura dañada —redes de drenaje, obras de contención, vialidad— pierde capacidad de mitigación. En el caso específico de los incendios de Ñuble, Biobío y Región de Valparaíso que la propia minuta explicativa menciona como motivación de esta propuesta, las zonas quemadas quedan expuestas a fenómenos de remoción en masa e inundación por flujos de detritos post-incendio, un encadenamiento de amenazas ampliamente documentado en la literatura técnica nacional e internacional. Reconstruir en esos territorios sin evaluar las nuevas condiciones no es restituir la situación anterior al desastre; es empeorarla.

Esta omisión contradice directamente el principio de “no reconstruir el riesgo”, consagrado como eje rector de la Política Nacional para la Reducción del Riesgo de Desastres 2020-2030 (Decreto 434 de 2021). Dicha política establece como objetivo estratégico evitar la generación de nuevas condiciones de riesgo en los procesos de desarrollo y reconstrucción, principio que esta modificación vulnera al permitir la reconstrucción sin evaluación alguna de las condiciones de riesgo actualizadas. Asimismo, la Ley 21.364 (SINAPRED) establece

en su articulado que la gestión del riesgo de desastres es una función permanente del Estado que debe integrarse en todos los niveles de la planificación territorial, sin excepción para situaciones postcatástrofe.

Las normas urbanísticas que la modificación propone excluir no son meros trámites burocráticos: son las herramientas concretas mediante las cuales el instrumento de planificación territorial materializa la reducción del riesgo en el territorio. La DDU 510 identifica expresamente las densidades máximas, los usos de suelo, los distanciamientos y las condiciones especiales en áreas de riesgo como instrumentos para condicionar, restringir y prohibir la ocupación según niveles de riesgo. Excluir estas normas en la reconstrucción es desmontar el sistema de protección precisamente donde acaba de demostrarse que era necesario.

Observación 4: 65. Art. 5.1.1 Observación 4 — Eliminación de controles institucionales y responsabilidad profesional La modificación propuesta al artículo 5.1.1 de la OGUC establece que proyectos estatales de reconstrucción en zonas de catástrofe podrán obtener permiso de edificación y recepción simultánea mediante informe de profesional competente y declaración simple del dueño, cumpliendo normas técnicas “sin considerar normas urbanísticas.” Este diseño concentra en un único profesional privado la totalidad de la certificación de cumplimiento normativo, eliminando simultáneamente la verificación urbanística de la Dirección de Obras

Municipales y la intervención de los organismos técnicos competentes que el régimen vigente contempla. El resultado es un sistema de control institucional que pasa de ser multietápico y con contrapesos a ser unipersonal y sin verificación externa.

En el régimen general vigente, el proceso de permiso de edificación en áreas de riesgo involucra múltiples instancias de control: el profesional especialista elabora el estudio fundado, el organismo competente (SERNAGEOMIN, DOH, SHOA, según la amenaza) lo aprueba, y la DOM verifica que todos los antecedentes estén completos y que el proyecto cumpla con las normas urbanísticas del IPT antes de otorgar el permiso. Posteriormente, la recepción definitiva constituye una segunda instancia de verificación donde se constata que la obra fue ejecutada conforme al permiso otorgado. Este sistema de controles sucesivos no es redundancia burocrática: cada instancia cumple una función específica que las demás no pueden sustituir. El organismo técnico aporta conocimiento especializado sobre la amenaza; la DOM aporta conocimiento sobre la normativa urbanística local; la separación entre permiso y recepción permite verificar que lo construido corresponde a lo aprobado.

La modificación propuesta elimina todas estas instancias excepto la certificación del profesional competente. Se genera así una concentración de responsabilidad sin precedentes en la normativa de urbanismo y construcciones chilena: un solo profesional certifica cumplimiento técnico, y su informe —acompañado de una declaración simple del propietario— es antecedente suficiente para obtener simultáneamente permiso y recepción. No existe revisión por parte de la DOM respecto de normas urbanísticas, no existe aprobación por organismo técnico competente respecto de las condiciones de riesgo, y no existe la instancia de verificación en obra que la separación temporal entre permiso y recepción normalmente garantiza.

La declaración simple del dueño como antecedente para un permiso de edificación carece de precedente en la OGUC y plantea interrogantes jurídicas significativas. ¿Qué valor probatorio tiene una declaración simple frente a una eventual discrepancia con la realidad? ¿Qué responsabilidad asume el declarante si la información proporcionada resulta inexacta? La OGUC vigente exige, incluso para los procedimientos simplificados en zona de catástrofe del artículo 5.1.4 numeral 6, antecedentes técnicos verificables —no declaraciones simples.

Desde la perspectiva de la responsabilidad, el esquema propuesto genera una asimetría preocupante. El Estado financia y ejecuta la reconstrucción a través de MINVU y SERVIU, pero se desliga del control sobre la seguridad de lo que construye al eliminar la fiscalización de la DOM y la intervención de organismos técnicos. En caso de que una vivienda reconstruida bajo este régimen sea afectada por una nueva catástrofe, la responsabilidad recaería exclusivamente en el profesional competente que firmó el informe. Esto no solo es

Observación 5: Propuesta de redacción alternativa: Se propone reemplazar el inciso propuesto por la siguiente redacción:

—“Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, podrá solicitarse permiso de edificación y recepción simultánea, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) Que se cuente con una evaluación territorial de riesgo post-catástrofe del polígono de reconstrucción, coordinada por el SERVIU o la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo con los organismos técnicos competentes según la naturaleza de las amenazas presentes, la que deberá completarse en un plazo máximo de 120 días corridos contados desde el acto administrativo que formalice su inicio. Esta evaluación tendrá carácter vinculante para todos los proyectos que se emplacen dentro del polígono evaluado. b) Que los proyectos cumplan con las normas urbanísticas del instrumento de planificación territorial vigente, especialmente las referidas a áreas de riesgo conforme al artículo 2.1.17 de esta Ordenanza. Cuando la evaluación territorial determine que las condiciones de riesgo han variado respecto de lo establecido en el instrumento de planificación territorial, el proyecto deberá incorporar las medidas de mitigación que dicha evaluación establezca. c) Que un profesional competente certifique que la vivienda cumple con las normas técnicas de seguridad, habitabilidad y estabilidad, conforme a las viviendas tipo aprobadas por los SERVIU. d) Que se presenten los planos de la propiedad y se acredite que las instalaciones interiores se encuentran operativas. La Dirección de Obras Municipales verificará el cumplimiento de las condiciones señaladas precedentemente y otorgará el permiso y la recepción simultánea dentro del plazo de 15 días siguientes a la presentación de la totalidad de los antecedentes.” —

Observación 6: Art. 2.1.17 Observación 9 al Art. 2.1.17 — Indefinición de conceptos clave: "metodologías reconocidas" e "inconsistencias manifiestas" El inciso propuesto al artículo 2.1.17 de la OGUC introduce dos conceptos jurídicos indeterminados que resultan centrales para su aplicación práctica pero que carecen de definición en la OGUC, en la LGUC, en las circulares DDU o en cualquier otro cuerpo normativo aplicable: "metodologías reconocidas" e "inconsistencias manifiestas." La indeterminación de ambos conceptos compromete la aplicabilidad de la norma y generará inseguridad jurídica tanto para los profesionales que elaboran los estudios como para las Direcciones de Obras Municipales que deben controlarlos.

Respecto de "metodologías reconocidas", la norma propuesta exige que los profesionales certifiquen que sus análisis "se ajustan a metodologías reconocidas y a las instrucciones impartidas por el MINVU mediante circulares DDU." La pregunta fundamental es: ¿reconocidas por quién y conforme a qué criterio? La formulación admite al menos cuatro interpretaciones distintas: que se refiera a la metodología específica de la DDU 510, que se refiera a las metodologías recomendadas por los OTMA para cada tipo de amenaza, que se refiera a las metodologías aceptadas por la comunidad científica internacional, o que se refiera a cualquier metodología que el profesional individualmente considere válida. Cada interpretación conduce a un estándar técnico radicalmente diferente. La referencia complementaria a "circulares DDU" tampoco resuelve la ambigüedad, dado que no especifica cuáles circulares son aplicables — la DDU 510 establece una metodología para estudios de riesgo de IPT, pero no existe una circular equivalente para estudios fundados de permisos de edificación.

Esta indeterminación es particularmente problemática en un campo donde las metodologías varían significativamente según el tipo de amenaza, la escala de análisis y la disponibilidad de datos. Un análisis de susceptibilidad de remoción en masa no utiliza la misma metodología que una modelación hidráulica de inundación fluvial ni que una evaluación de riesgo de tsunamis. La DDU 510 reconoce esta diversidad al distinguir entre análisis basado en peligrosidad — cuantitativo, con datos de recurrencia e intensidad — y análisis basado en susceptibilidad — cualitativo, para situaciones con información limitada. Un profesional que utilice un enfoque de susceptibilidad donde la información disponible permitiera un análisis de peligrosidad, ¿está usando una "metodología reconocida"? Sin definición, la respuesta depende de quién la interprete. Respecto de "inconsistencias manifiestas", el concepto es igualmente problemático. La norma establece que la DOM deberá considerar los informes profesionales como antecedentes válidos y suficientes "salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente." Más allá del problema de capacidades técnicas de las DOM para detectar inconsistencias en estudios de riesgo — abordado en la

Observación 5 relativa al art. 5.1.1 —, la indefinición del concepto genera un problema jurídico autónomo: no existe un umbral objetivo que permita distinguir una inconsistencia "manifiesta" de una que no lo sea. ¿Constituye inconsistencia manifiesta omitir una amenaza documentada en el territorio? ¿Utilizar una escala cartográfica inadecuada? ¿Aplicar parámetros de modelación sin justificación técnica? ¿Presentar resultados incompatibles con los mapas de amenaza de los OTMA? Sin criterios objetivos, la calificación de una inconsistencia como "manifiesta" queda sujeta a la discrecionalidad de cada DOM, lo que producirá interpretaciones dispares a lo largo del país y desigualdad en la aplicación de la norma. El resultado práctico de esta doble indefinición será previsiblemente adverso para la calidad de los estudios de riesgo. Los profesionales, ante la falta de un estándar claro, tenderán a utilizar el enfoque metodológico que les resulte más conveniente — no necesariamente el más riguroso — amparados en que cualquier metodología puede ser calificada como "reconocida." Las DOM, ante la falta de criterios objetivos para identificar inconsistencias, tenderán a aceptar sistemáticamente lo que se les presente — porque objetar sin fundamento claro las expone a reclamos y judicialización — o a rechazar discrecionalmente, generando conflictos igualmente innecesarios. En cualquiera de los dos escenarios, la calidad técnica de los estudios de riesgo se degrada, con consecuencias directas sobre la seguridad de las personas.

La Ley 21.774, en su artículo 33, al modificar el artículo 60° de la LGUC exigiendo que el plan regulador señale los terrenos afectados por riesgos "y las normas que les sean aplicables", presupone que la determinación de las áreas de riesgo se basa en estudios técnicos con estándares claros, verificables y uniformes a lo largo del territorio nacional. Esta exigencia legislativa es incompatible con una norma reglamentaria que deja la definición de los estándares metodológicos y los criterios de control a la interpretación individual de cada profesional y cada DOM.

50. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1: 66. Art. 3.2.5 (perfiles viales)

La posibilidad de modificar características de las vías puede afectar la circulación y el uso cotidiano del espacio público.

Observación 2: 67. Art. 5.1.1 (cumplimiento normativo)

La flexibilización de controles puede generar diferencias en estándares y afectar la calidad de los proyectos.

51. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 1: La posibilidad de que SERVIU emita informes técnicos que sustituyan evaluaciones de mitigación vial introduce un conflicto de interés institucional, al concentrar funciones de ejecución y control en un mismo órgano. Se vulnera el principio de imparcialidad administrativa.

Observación 2: Permitir modificaciones de perfiles viales mediante informe favorable de SERVIU reduce el control técnico independiente de la DOM y debilita la planificación urbana local, pudiendo afectar estándares de seguridad y conectividad.

Observación 3: La sustitución del control normativo por informes de “profesional competente” reduce el estándar de revisión administrativa y debilita el rol fiscalizador de la DOM, aumentando el riesgo de errores técnicos y litigiosidad posterior.

Observación 4: La concentración de atribuciones en SERVIU para proyectos en zonas de catástrofe carece de contrapesos institucionales suficientes, generando riesgos de arbitrariedad, debilitamiento del control municipal y falta de transparencia en la toma de decisiones.

Conflicto de interés institucional: SERVIU evalúa y ejecuta.

Debilitamiento del rol de la DOM como ente técnico independiente.

Reducción de estándares en mitigación vial y riesgo.

Falta de definición precisa de “proyectos beneficiados” (indeterminación normativa).

52. 911_Lorene_Prieto_.pdf

Observación 1: 3. 3a en verde No se define los metros de la calzada.que sean mínimo 20m de ancho

Observación 2: 8. 1.5.1 Los incendios han sido intencionales en la mayoría de los casos. Por lo tanto tienen que ser investigados, puesto que podrían existir intereses con respecto a los terrenos. Debería existir un seguro de incendio universal. Deben especificarse cuáles son las situaciones de emergencia y desastres naturales. Por Viviendas malconstruídas o construídas sobre terrenos no aptos que sufran daños considerables debe responder la constructora. Y los firmantes deben ir presos.

Observación 3: 9. 2.1.1.7 Para esto habría que aumentar los profesionales del Serviu tienen que ser muchos más para no omitir errores.

Observación 4: Deberían especificar lo que es un profesional competente y no podrían estar contratados por las constructoras. Al menos que el director tenga pena de cárcel 10. 5.1.1 No entiendo quienes son entes patrocinante en el caso del estado. Especificar qué norma. Este plan plan va a densificar aún más los espacios habitable. No habla nada de áreas verdes, de excluir los humedales como superficies de construcción. Ni de juegos infantiles en todos los edificios del país. No sólo en las comunas más pudientes. Además cualquier construcción estatal de vivienda social debe contar con paneles solares para ahorro de electricidad y gas. Eso ayudará a empezar a erradicar la pobreza. Creo que todo nuevo edificio debería ser inteligente y ecológico.

53. [928_Sebastian_Ahumada_.pdf]

Observación 1: 68. Arts. 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 Las normas orientadas a agilizar proyectos en zonas de catástrofe parecen responder a una finalidad distinta y atendible, pero debieran tramitarse separadamente del resto de las modificaciones permanentes de flexibilización urbana. Se sugiere acotar expresamente su aplicación a proyectos públicos o de interés social desarrollados por MINVU o SERVIU, en territorios formalmente declarados en catástrofe y por un plazo determinado. De ese modo se resguarda el objetivo de reconstrucción sin mezclarlo con cambios estructurales de densificación que requieren otra evaluación y debate.

54. [943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf]

Observación 1: - 69. 2.1.17. Incluir: Todo proyecto en zonas de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio, incluyendo medidas de reducción de riesgos y soluciones basadas en la naturaleza. Se debe dar obligatoriedad de condiciones mínimas de seguridad para profesionales en terreno, incluyendo equipos de protección personal y seguros de vida y accidentes durante los primeros tres meses de labores en zona de catástrofe.

Observación 2: - 70. 5.1.1. Incluir, al final. La regulación urbana debe equilibrar eficiencia, habitabilidad y sostenibilidad territorial, evitando que la reducción de costos derive en deterioro de la calidad de vida.

Observación 3: - 71. 1.5.1. Incluir: Todo proyecto en zona de catástrofe deberá incorporar un Plan de Mitigación Territorial obligatorio.

55. 84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf

Observación 1: El cambio de definición de “superficie edificada” no se concilia con las definiciones de “superficie útil” ni “superficie común”. Con la norma vigente, la suma de las superficies útiles y superficies comunes arroja por resultado la superficie edificada (sinónimo de superficie total). De prosperar el cambio unilateral de la definición de “superficie edificada”, se llega a que ésta pasaría a computar menos superficie que la suma de las superficies útiles y superficies comunes. En otras palabras, habrá superficies útiles y superficies comunes (la mitad del espesor de los muros) que quedarán fuera de las superficies edificadas. Ello traerá consigo varios problemas con las reglas sobre superficies para distintos efectos de la OGUC, como son, por ejemplo, los

estándares de estacionamientos o viviendas económicas. Así, una vivienda económica de 140 m² de superficie edificada tendrá aproximadamente 147 m² de superficie útil, lo que implica que deja de ser una vivienda económica conforme a su tope máximo legal. En sentido contrario, si la referida vivienda tuviera 140 m² útiles, tendría, a su vez, aproximadamente un 5% menor, es decir, 133 m² de superficie edificada. Se sugiere que, si el objetivo es incrementar la constructibilidad, es mejor incorporar modificaciones en el artículo 5.1.12 de la OGUC, como podría ser la siguiente: “Artículo 5.1.12. Coeficiente de constructibilidad máximo. La regulación sobre coeficiente de constructibilidad máximo tiene por finalidad limitar el volumen total de las edificaciones, respecto de aquella parte construida sobre el nivel de suelo natural. El coeficiente de constructibilidad máximo lo determinará el Plan Regulador Comunal o el Plan Seccional que haga las veces de tal, el cual no podrá ser inferior a 0,5. Con todo, dicho coeficiente no podrá ser inferior a 3 en predios frente a vías Colectoras, ni inferior a 5 frente a vías Troncales o Expresas o vías clasificadas en carácter de camino nacional o regional por parte de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, y en aquellos que se ubiquen en las cercanías de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, con un radio de influencia de hasta 1.000 metros, ni inferior a 6 en un radio crítico de 200 metros o de hasta dos cuabras respecto de tales estaciones. Dichos coeficientes de constructibilidad mínimos exigibles son sin perjuicio de los demás beneficios que establece esta Ordenanza General, salvo que se contemple incompatibilidad expresa. En los casos que el Plan Regulador Comunal respectivo, o el Plan Seccional que haga las veces de tal, no fije coeficiente de constructibilidad máximo, éste lo determinará libremente el arquitecto del proyecto. Para la aplicación del coeficiente de constructibilidad se contabilizará exclusivamente la superficie del primer piso y de pisos superiores, si los hubiere, descontando las superficies que representen los siguientes conceptos: a) Piso mecánico. b) Recintos no habitables. c) Bodegas. d) Estacionamientos, vehiculares o de bicicletas. e) Vías de evacuación y pasillos de evacuación. f) Planta de tratamiento de aguas grises. g) Las áreas verdes. Las ampliaciones de viviendas no quedarán afectas al coeficiente de constructibilidad máximo si éstas representan una superficie que no exceda de 100 m². Para el cálculo del coeficiente de constructibilidad se deberá aplicar supletoriamente las reglas de cómputo de superficies que regula el artículo 1.4.27 de esta Ordenanza General.”

Observación 2: “Artículo 5.1.3. Declaración jurada que reemplaza la obligación de permisos municipales. Las obras que si requieran de permisos municipales de conformidad a lo establecido en los artículos 3.1.1 y 5.1.1 de esta Ordenanza General, dicha obligación podrá ser reemplazada en virtud de lo establecido en el artículo 119 bis de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y siguiendo el procedimiento que dicha disposición legal establece, por una declaración jurada simple suscrita por el propietario y los profesionales que suscriban los respectivos proyectos, en sus correspondientes ámbitos de competencia, en el sentido de que el proyecto cumple con las normas urbanísticas y con todas las disposiciones que le sean aplicables, siempre que cuente además con informe favorable de Revisor Independiente. Cuando se ejerza este derecho, tales obras estarán eximidas del aporte al Espacio Público que regula el artículo 2.1.68 de esta Ordenanza General. No obstante, lo anterior, las referidas obras estarán sujetos al pago de derechos municipales y al informe de mitigación de impacto vial (IMIV) cuando corresponda y en los términos que establece esta Ordenanza General. Para ejecutar las obras que regula este artículo se deberá informar a la Dirección de Obras Municipales el inicio de éstas, y adjuntar una ficha estadística que contenga los aspectos esenciales de la edificación que se pretende llevar adelante, en formulario tipo que determine el Ministerio de Vivienda y Urbanismo mediante circular, y registrar en el Portal Único de Información los proyectos de arquitectura y especialidades, junto con sus respectivas especificaciones técnicas, en virtud de los cuales se realizará la obra. Complementariamente se aplicarán las demás condiciones, beneficios y características de las obras que no requieran de permisos conforme se establece en el inciso segundo y siguientes del artículo 5.1.2 de esta Ordenanza General. Las declaraciones juradas producirán los mismos efectos habilitantes que las autorizaciones desde el día siguiente a su notificación, sin necesidad de aprobación posterior de la Dirección de Obras Municipales. La presentación de las declaraciones juradas se realizará a través del Portal Único de Información, la que generará un certificado de ingreso que acredite la fecha de presentación. Lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos quinto y siguientes del artículo 18 de la ley N° 19.880. El certificado a que se refiere el inciso anterior se entenderá emitido, por el solo ministerio de la ley, por la Dirección de Obras Municipales e indicará la circunstancia de encontrarse habilitado el proyecto o actividad por la presentación de la suscripción de una declaración jurada, presumiéndose de derecho conocido desde la fecha de su publicación en la plataforma digital, la que deberá ocurrir a más tardar el día siguiente a su presentación. En contra del certificado que acredita la habilitación por declaración jurada procederán los recursos establecidos en las normas generales de impugnación.”

Observación 3: En el artículo 3.2.5 de la OGUC, que regula lo relativo a la pavimentación de vías públicas, el decreto sometido a consulta propone incorporar un inciso final para proyectos estatales, en base a un informe del SERVIU, junto con facultar a las DOM para autorizar la modificación del ancho o prolongación de los perfiles de vías definidos en el instrumento de planificación territorial. Semejante propuesta adolece de varios reparos esenciales: a) No podrá utilizarlo el sector privado. b) Sólo podrán utilizarlo únicamente las siguientes tres personas: • Proyectos desarrollados por el Minvu. • Proyectos desarrollados por "servicios dependientes" del Minvu. • Proyectos desarrollados por "entidades patrocinantes". Respecto del primer caso (Proyectos desarrollados por el Minvu) ello supone ejecución directa, lo que implica retroceder a los tiempos del Gobierno de Salvador Allende, donde el Minvu llegó a tener 48.000 funcionarios. Semejante planteamiento no sólo implica un gran retroceso histórico, sino que, importaría una extralimitación de las facultades legales del Minvu, establecidas en el Decreto Ley 1.305 del año 1975, donde se derogó la ejecución directa, justamente para evitar los excesos cometidos entre 1970 y 1973. Respecto del segundo caso (Proyectos desarrollados por "servicios dependientes" del Minvu), ello tampoco se concilia con el Decreto Ley 1.305 del año 1975, a menos que, se pretenda renacer a la CORVI, a la CORMU y la CORAVIT. En la minuta explicativa de la DDU, se pretende que la alusión a "servicios dependientes" correspondería al SERVIU, lo que es jurídicamente incorrecto. Conforme al Decreto Ley 1.305 del año 1975, los SERVIU se los define como corporaciones de derecho público desconcentrados y con patrimonio propio, que se relacionan con el Presidente de la República a través del Minvu. Semejante definición, que describe a los órganos desconcentrados, no genera dependencia, sino que una "relación". Por tanto, tampoco lo podrán aplicar los SERVIU. Respecto del tercer caso

(Proyectos desarrollados por "entidades patrocinantes"), se omite definir lo que deberá entenderse por dicho tipo de personas, completamente ajena a la LGUC y a la OGUC. Conforme al artículo 116 de la LGUC, los permisos deben solicitarlos el "propietario", lo que denota la calidad de dueño del predio. Por lo tanto, por esta vía reglamentaria, contradiciendo la ley que reglamenta, se introduce un tercer actor ajeno al concepto de propietario. De suerte entonces, la norma propuesta es un conjunto vacío, es decir, nadie podrá aplicarlo. Asimismo, la autorización que se plantea agilizar igualmente queda condicionada a cuatro factores habilitantes, lo que supone que "alguien" deberá observar o verificarlo, sin que ello se defina, y que sólo por deducción, ese alguien podría ser el DOM, lo que importaría darle facultades sin contrapartida legal. Por otro lado, es importante señalar que el Director de Obras Municipales carece de atribuciones para modificar el PRC, como sería el caso de autorizar un cambio de del ancho o la conformación de los perfiles de vías definidos en el instrumento de planificación territorial. Con las reformas de las leyes 20.016 y 20.703, las atribuciones del DOM quedaron delimitadas a la verificación de normas urbanísticas, y por cierto, con apego estricto a los trazados que establecen los instrumentos de planificación territorial. Facultar al DOM por esta vía reglamentaria, sin contrapartida legal, importa interferir con las atribuciones del Concejo Municipal cuando se trata de vías del Plan Regulador Comunal, o interferir con las atribuciones del Consejo Regional cuando se trata de vías del Plan Regulador Intercomunal, vulnerando con ello la Constitución Política de la República, saltándose de paso, la exigencia de hacerlo mediante ley de quórum de orgánica constitucional y supeditada al examen del Tribunal Constitucional.

56. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 1: 72. 3.2.5 La propuesta no garantiza condiciones de vialidad para cumplir adecuadamente con estándares de habitabilidad, accesibilidad y seguridad para las zonas afectadas por catástrofes o emergencias. Se permite una rebaja injustificada de estándares urbanísticos respecto al estándar nacional, la que es especialmente crítica en estas zonas, tanto por su condición de exposición a amenazas de distinto tipo, como por su condición de vulnerabilidad social y ambiental que suele converger en estas situaciones y que se incrementa en situaciones post-desastre. Por todo lo anterior, se solicita la anulación de la modificación propuesta.

Observación 2: 73. 5.1.1 La propuesta no garantiza condiciones de vialidad para cumplir adecuadamente con estándares urbanísticos para las zonas afectadas por catástrofes o emergencias. Se permite una rebaja injustificada de estándares urbanísticos respecto al estándar nacional, lo que se hace especialmente crítico en estas zonas, tanto por su condición de exposición a amenazas de distinto tipo, como por su condición de vulnerabilidad social y ambiental que suele converger en estas situaciones y que se incrementa en situaciones post-desastre. Por todo lo anterior, se solicita la anulación de la modificación propuesta.

57. 533_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1:

Art.1.5.1. Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

Observación 2:

Art.3.2.5. Perfiles de Vías: La eliminación de exigencias de ancho de calzada y la validación simplificada por SERVIU comprometen la armonía vial y la capacidad de las calles para absorber el nuevo flujo vehicular.

Observación 3:

Art.5.1.1. / 5.1.4. Estándares de Habitabilidad: La recepción simultánea basada en "declaraciones simples" del dueño en reconstrucción podría comprometer la seguridad y habitabilidad a largo plazo, creando barrios de menor calidad técnica.

58. 606_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: 74. 7 Art.3.2.5. Perfiles de Vías: La eliminación de exigencias de ancho de calzada y la validación simplificada por SERVIU comprometen la armonía vial y la capacidad de las calles para absorber el nuevo flujo vehicular.

Observación 2: 75. 9 Art.5.1.1. / 5.1.4. Estándares de Habitabilidad: La recepción simultánea basada en "declaraciones simples" del dueño en reconstrucción podría comprometer la seguridad y habitabilidad a largo plazo, creando barrios de menor calidad técnica.

59. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 1: 76. Artículo 3.2.5.

Se rechaza modificación: En Zona Resulta improcedente modificar los perfiles viales proyectados en una afectada por planificación urbana. Esto se elabora en base a estudios fundados, catástrofe, coherencias de planificación, estructuras de movilidad de largo plazo, cambios de resulta innecesario agregar este tipo de modificaciones que podría perfiles viales

alterar sustancialmente la trama urbana proyectada. La modificación definidos en IPT

de la vialidad estructurante introduce incertidumbre y posibles distorsiones a lo proyectado. Desarrollar el proyecto según lo planificado no altera la velocidad de acción o de posibles resultados ante catástrofes, por el contrario, lo aclara, entrega certezas jurídicas, y por consiguiente, lo agiliza.

Observación 2: 77. Artículo 5.1.1.

resulta imprescindible asegurar el cumplimiento de condiciones Permiso y básicas y normas urbanísticas en los IPT La omisión de estas normas recepción puede derivar en soluciones habitacionales en condiciones simultánea inadecuadas, comprometiendo la seguridad y coherencia del desarrollo urbano.

60. 714_Rene_de la Vega_.pdf

Observación 1:

Asimismo, apoyamos decididamente la urgencia de agilizar la "permisología" y los procesos de reconstrucción en zonas afectadas por catástrofes. Sin embargo, observamos con profunda preocupación la estructura de la propuesta. Si bien la minuta explicativa divide explícitamente sus objetivos entre agilizar la reconstrucción excepcional y reducir el precio de la vivienda a nivel nacional, la solución a este último punto no puede basarse en una desregulación general que obvie el principio de una densidad equilibrada e ignore el tejido urbano sustentable.

Observación 2:

Seguridad, Movilidad y Vialidad: La rebaja de hasta la mitad en la dotación de estacionamientos agrava el uso de la vía pública como estacionamiento permanente, dificulta el desplazamiento de vehículos de emergencia y fomenta conflictos vecinales que facilitan la formación de territorios vulnerables al crimen organizado.

Observación 3:

Irregularidad en Vialidad (Art. 3.2.5): Otorgar al SERVIU la potestad de modificar perfiles viales definidos en el Plan Regulador Comunal (PRC) vulnera el procedimiento legal de modificación de dichos planos.

61. 715_María_Lobos_.pdf

Observación 1: ANT.: Consulta a la propuesta de modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en diversas materias, con el objetivo de su modernización y actualización, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe.

Observación 2: Que nuestra población tenga acceso a una vivienda digna y de calidad es una de las prioridades de esta administración. Sin embargo, el hogar no lo hace sólo un techo dónde vivir, sino también el barrio donde se alberga. Para poder dar respuesta al déficit habitacional, necesitamos proyectar barrios y ciudades que cuenten con la infraestructura necesaria para satisfacer las necesidades de todas las personas que habitarán en el sector. En otras palabras, este cambio normativo requerirá que todos los municipios del país hagan actualizaciones de sus planes reguladores para incorporar medidas que permitan acoger el alza incremental de la densidad poblacional, como declaratorias de utilidad pública para aumentar el ancho de vías o generar nuevos parques y plazas. Lo anterior, con el alto gasto público que dichos procesos de planificación implicarán.

Observación 3: - c) Si bien parece autoexplicativo, será relevante que la norma defina qué constituye una vía de tránsito público. Con la puesta en marcha de la ley de cierre de pasajes, una gran cantidad de vías en Renca han cerrado sus accesos (cuenten o no con las condiciones y permisos necesarios). Lo anterior, ha hecho que la red de circulación peatonal se vea disminuida considerablemente. Debido a las cuotas municipales de fiscalizadores, asegurarse de que los pasajes respeten los horarios de circulación y permitan el acceso a peatones es impracticable. Todo lo anterior, pone en crisis la aplicabilidad del parámetro de área de servicio de 600m.

62. 725_Almendra_Aguilera_.pdf

Observación 1: • Al artículo 1.5,1.: Debilitamiento de la DOM: Sustituir informes técnicos ordinarios por informes internos del SERVIU en zonas de catástrofe debilita la facultad de supervigilancia de las Direcciones de Obras Municipales y desconoce su conocimiento local.

Observación 2: • Al artículo 3.2.5.: Perles de Vías: La eliminación de exigencias de ancho de calzada y la validación simplificada por SERVIU comprometen la armonía vial y la capacidad de las calles para absorber el nuevo ujo vehicular.

63. [749_Miguel_Aguilar_.pdf]

Observación 1: Sin embargo, esta intensificación normativa se propone sin que conste una evaluación explícita y sistemática de la capacidad de soporte del territorio, particularmente en lo referido a: • Infraestructura sanitaria (agua potable y alcantarillado) • Sistema vial y condiciones de movilidad local • Disponibilidad y calidad de equipamiento y espacio público

Observación 2: La eliminación del requisito de ancho mínimo de calzada para acceder a los beneficios asociados a la figura de Conjunto Armónico implica una reducción sustantiva de los estándares urbanos exigibles a proyectos de alta intensidad. Dicha flexibilización permite: • La localización de proyectos de gran escala en vías de carácter local • La incorporación de edificaciones de mayor altura y volumen en tejidos urbanos consolidados Los efectos previsibles incluyen: • Alteración de la morfología urbana existente • Afectación de condiciones de asoleamiento, ventilación y privacidad • Sobrecarga de infraestructura vial no diseñada para tales intensidades En consecuencia, resulta fundamental mantener estándares mínimos que aseguren la debida coherencia entre: • La escala del proyecto • La capacidad de la infraestructura vial • Las condiciones del entorno urbano

Observación 3: - 78. Mantener la exigencia de estándares viales mínimos para proyectos acogidos a Conjunto Armónico, incluyendo el ancho de calzada.

64. [761_Lourdes_Bau_.pdf]

Observación 1: Densificación excesiva (Art. 2.1.22): El cambio del factor de conversión de densidad no es un ajuste demográfico neutro. Al pasar de coeficiente 4 a 1 o 2, se permite cuadruplicar la carga de habitantes en las zonas urbana residenciales, propuestas en nuestros Planes Reguladores, áreas no consolidadas, las que no cuentan (en un 80%) con servicios como agua potable ni alcantarillado. La Vialidad existente también es insuficiente, y estas áreas tampoco cuentan con colectores de aguas lluvias.

Observación 2: Flexibilización del Conjunto Armónico (Art. 2.6.4): la propuesta propone eliminar el requisito de calzada mínima de 14 metros exigida actualmente para este tipo de proyectos. Las calles existentes en las Zonas Urbanas Rurales, corresponden a vías propias de una red secundaria, con calzadas de 7 mts., escasamente con veredas y en muchos casos sin berma. Estas avenidas, apenas soportan el actual tránsito local, de manera que difícilmente podrán soportar conjuntos de edificios (aun cuando en las Zonas Urbanas de las Comunas Rurales no llegarían a más de 6 pisos) alterando la morfología e identidad local.

Observación 3: Nos parece importante insistir en que se mantenga el requisito de exigir una Calzada de 14 mts. construida en calles donde se desarrollen este tipo de Proyectos bajo la modalidad de Conjuntos Armónicos, en caso de aprobarse esta Modificación.

65. 922_Mario_Torres_.pdf

Observación 1: Después de dedicar una parte importante de mi vida a la práctica del urbanismo, desde mis inicios profesionales en la Municipalidad de Puerto Montt, luego, en la docencia universitaria, tanto a nivel de pregrado como posgrado y, hoy, nuevamente en la práctica a nivel municipal, no puedo abstenerme de entregar una opinión técnico – jurídica respecto de la propuesta de modificación al DS (MINVU) N° 47, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), cuyo título en la invitación a la participación ciudadana, indica que se trata de diversas materias, con el objetivo de su modernización y actualización, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe [énfasis agregado] y, por ende, mis observaciones al proyecto.

Observación 2: se propone: disminuir de 5.000 a 2.500 m2 la condición de dimensión, aumentar hasta un 75% el coeficiente de constructibilidad en conjuntos armónicos de viviendas económicas cercanos a infraestructura de transporte público, así como derogar los artículos 2.6.8. y 2.6.19.; incorpora un mecanismo para que proyectos estatales de reconstrucción acrediten condiciones de movilidad y mitigación vial mediante informes técnicos del SERVIU; contempla requerimiento de que estudios técnicos sobre riesgos naturales sean elaborados y certificados por profesionales competentes, con evaluación válida para la Dirección de Obras Municipales salvo inconsistencias manifiestas. [énfasis agregado].

66. 940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf

Observación 1: El presente análisis aborda las modificaciones propuestas a los siguientes artículos de la OGUC:

Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada)

Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

Art. 2.4.1 (estacionamientos)

Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos)

Art. 2.1.17 (evaluación de riesgos)

Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos en zona de catástrofe)

Observación 2: 79.5. ZONAS DE CATÁSTROFE

(Modificación a Art. 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 OGUC)

Observación crítica:

Se prioriza la rapidez sin incorporar resiliencia hídrica

Impacto

Reconstrucción vulnerable

Dependencia de sistemas centralizados

Propuesta Royal Fortress

“Las modificaciones a los artículos 1.5.1, 2.1.17, 3.2.5 y 5.1.1 deberán incorporar la evaluación de sistemas de abastecimiento hídrico autónomo en zonas de catástrofe en proyectos de reconstrucción.”

Observación 3: Los proyectos emplazados en zonas rurales, áreas con escasez hídrica o zonas de catástrofe deberán evaluar su incorporación.

La Dirección de Obras Municipales podrá requerir informe técnico que acredite su factibilidad.

El MINVU deberá establecer criterios de validación y certificación

Su incorporación podrá ser considerada como medida de mitigación territorial especialmente en proyectos de alta densidad.

67. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: Se incorpora una regla especial que permite a la Dirección de Obras Municipales autorizar la modificación del ancho o la conformación de perfiles de vías definidos en el instrumento de planificación territorial, sujeta a las condiciones expresamente señaladas en el texto agregado.

Observación 2: SIN OBSERVACIONES

Observación 3: Se incorpora un régimen especial para los proyectos descritos en el texto agregado, permitiendo autorizar permiso de edificación y recepción simultánea, con los requisitos y condiciones expresamente indicados en el nuevo texto.

Observación 4: SIN OBSERVACIONES

68. 6_Andrés_Castillo_.pdf

Observación 1: Esta exigencia parece estar diseñada para situaciones de catástrofes acotadas territorialmente, tales como incendios o polígonos específicos de intervención. No obstante, en eventos de mayor escala, como sistemas frontales o terremotos, como el caso del Decreto Supremo N°199 que declaró a toda la Región del Biobío como zona afectada, dicha condición se vuelve inaplicable, generando una diferencia de trato injustificada entre territorios afectados por distintos tipos de eventos.

Observación 2: En segundo término, a nivel operativo, la normativa ha perdido herramientas que anteriormente permitían flexibilizar la tramitación de permisos de edificación en situaciones excepcionales, como ocurría con el numeral 7 del artículo 5.1.4 de la OGUC. La eliminación de esta disposición ha incrementado la rigidez de los procedimientos administrativos, afectando especialmente la ejecución oportuna de proyectos de reconstrucción.

Observación 3: La concurrencia de ambos factores, falta de instrumentos habilitantes y ausencia de mecanismos de flexibilización, produce un efecto contrario al objetivo de la regulación, dificultando en la práctica la reconstrucción en contextos de emergencia.

Observación 4: En virtud de lo anterior, se propone:

- 1. Incorporar un mecanismo supletorio que permita aplicar el régimen excepcional en ausencia de un Plan de Reconstrucción formalmente aprobado.
- 2. Definir expresamente el órgano competente y el procedimiento para la emisión del certificado requerido, estableciendo plazos claros.
- 3. Adecuar el artículo 7.2.2, de modo que la declaración de zona de catástrofe mediante decreto supremo sea suficiente para activar el régimen excepcional, eliminando exigencias adicionales que no cuentan con implementación efectiva.
- 4. Reincorporar el numeral 7 del artículo 5.1.4 de la OGUC, actualizando su redacción si fuere necesario.
- 5. Restablecer expresamente un procedimiento de permiso y recepción simultánea para proyectos acogidos al régimen de catástrofe, en términos equivalentes a los contemplados en el numeral 7 del artículo 5.1.4 en su versión anterior, con el objeto de reducir plazos y cargas administrativas en contextos de reconstrucción.
- 6. Permitir que la condición de afectación por catástrofe pueda acreditarse mediante otros instrumentos administrativos válidos, mientras no existan planes formales.

Observación 5: Adicionalmente, se constata la inexistencia de instrumentos operativos que permitan viabilizar el régimen excepcional en la práctica. En particular, mediante Ordinario N°720 del Gobierno Regional del Biobío, de fecha 08 de abril de 2026, se señala expresamente que no existe un Plan de Reconstrucción Regional o Comunal en dicho órgano, ni procedimientos asociados

para su implementación, lo que refuerza la necesidad de establecer mecanismos supletorios que permitan dar continuidad a los procesos de reconstrucción en ausencia de dichos instrumentos.

Observación 6: a) Respecto de los numerales 1 y 2, en relación al D.S. N° 199, del 2024, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, no se tiene conocimiento que se haya generado un plan de reconstrucción regional o municipal. Sin perjuicio de ello, y como actualmente existe un nuevo Título 7 en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), denominado "De las normas aplicables en zonas decretadas afectadas por catástrofe", de invocarse el referido D.S. N° 199, sólo podría hacerse en aquellos casos en que no se hace obligatoria la existencia de un plan de reconstrucción como es el artículo 7.2.3. numerales 2 y 3 de la OGUC. En caso contrario, habrá de aplicar otra regulación de las que dispone la OGUC para tramitar el permiso que requiere. b) En relación a lo requerido en los puntos 3 y 4, corresponde señalar que no habiendo un plan de reconstrucción que vincular al D.S. N° 199, no existe procedimiento que informar, y de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 4.3. de la Circular ORD. N°129, DDU 534, de 05.03.2026, "la autoridad que podrá emitir dicho documento podrá ser la Municipalidad, el Gobierno Regional o el respectivo Servicio de Vivienda y Urbanización". c) Finalmente, sobre los criterios generales utilizados para determinar qué inmuebles o proyectos pueden acogerse al régimen establecido en el Título 7 de la OGUC, no habiendo un plan de reconstrucción conocido, no es posible dar respuesta a su consulta.

69. 290_Rodolfo_Jimenez_.pdf

Observación 1: 80. Artículo 3.2.5: posibilidad de modificar ancho o perfil de vías mediante informe favorable del SERVIU en zonas de catástrofe

La redacción habilita ajustes de perfiles viales por vía administrativa para facilitar implementación de proyectos estatales. RIESGOS • Alteración de trazados y perfiles previstos por IPT sin procedimiento de modificación del plan. • Debilitamiento de la coherencia vial y del diseño urbano local. • Posibles reducciones funcionales del espacio público o de la calidad peatonal. • Uso de la excepción por reconstrucción para introducir cambios permanentes en la estructura urbana. JUICIO TÉCNICO La reconstrucción requiere flexibilidad, pero no debería habilitar modificaciones sustantivas de la estructura vial sin debate territorial.

Observación 2: 81. Artículo 5.1.1: permiso de edificación y recepción simultánea para proyectos estatales en emergencia, sin

Este es uno de los puntos más severos del paquete. El texto dice expresamente que la vivienda deberá cumplir normas de seguridad, estabilidad y habitabilidad, sin considerar normas urbanísticas.

RIESGOS

considerar normas urbanísticas • Posibilidad de emplazar o consolidar proyectos en contradicción con uso de suelo, rasantes, densidad, antejardines, vialidad u otras reglas urbanísticas. • Precedente muy fuerte de excepción urbanística total. • Debilitamiento del rol de la DOM como control preventivo. • Reconstrucción rápida pero potencialmente desalineada con el orden urbano futuro. • Riesgo de consolidar soluciones de emergencia como soluciones permanentes.

JUICIO TÉCNICO Este artículo no solo agiliza; suspende de hecho el régimen urbanístico para ciertos proyectos. Es probablemente la señal más clara de excepcionalidad expansiva del paquete.

70. 326_Ximena_Borquez_.pdf

Observación 1: 82. Si se permite que proyectos que cuentan con permiso de edificación se acojan a las nuevas disposiciones que se aprobarían en la OGUC, se termina de arrasar con la planificación comunal y la distribución de densidades y alturas en el área urbana de una comuna.

Al parecer, las propuestas se sustentan sobre la base de las ventajas para el mercado de suelo en las grandes ciudades y no se ha tenido en consideración en los efectos en ciudades intermedias y pequeñas, en las que se prestarán para abusos.

Observación 2: 83. El ministro anunció que se eliminarían las EP, estableciéndose una relación directa con los postulantes. ??? Lo indicado debería ser obvio para cualquier proyecto de reconstrucción, pero está bien señalarlo.

18. Aparte de estar muy mal redactado, termina eximiendo de todas las normas urbanísticas a los proyectos de reconstrucción. Esto es absurdo, ya que la reconstrucción no es una réplica de la eventual precariedad previa, sino debe elevar los estándares de ocupación con la dignidad correspondiente a un área urbana.

71. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: - _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 3.2.5 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU emplazados en zona de catástrofe puedan obtener autorización de la DOM para la modificación del ancho o conformación de perfiles de las vías con un informe técnico favorable del SERVIU. _

Observación 2: Se agrega un inciso nuevo al artículo 5.1.1 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU en zonas de catástrofe puedan obtener autorización de la DOM sobre el cumplimiento normativo mediante informe de profesional competente.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

No hay observaciones.

“Todas estas modificaciones tienen por objetivo acelerar la reconstrucción de viviendas ante casos de emergencia, y aquellas emplazadas en suelos públicos.” _

_OBSERVACIÓN AU-EC: _

La Asesoría Urbana de Estación Central reconoce la necesidad de abordar la crisis habitacional y los procesos de reconstrucción. Sin embargo, la propuesta de modificación a la OGUC, al mezclar objetivos de modernización y reducción de costos con una visión excesivamente enfocada en el transporte y la liberación de la constructibilidad, ignora la realidad crítica de la comuna, que ya sufre las consecuencias de una densificación desregulada y sin soporte de infraestructura. La liberación irrestricta de parámetros urbanísticos en zonas ya saturadas, como Estación Central, no solo no resolverá la crisis habitacional, sino que agravará la crisis urbana y social preexistente, tal como se detalla en el presente documento.

72. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: - _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 3.2.5 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU emplazados en zona de catástrofe puedan obtener autorización de la DOM para la modificación del ancho o conformación de perfiles de las vías con un informe técnico favorable del SERVIU. _

Observación 2: Se agrega un inciso nuevo al artículo 5.1.1 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU en zonas de catástrofe puedan obtener autorización de la DOM sobre el cumplimiento normativo mediante informe de profesional competente.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

No hay observaciones.

“Todas estas modificaciones tienen por objetivo acelerar la reconstrucción de viviendas ante casos de emergencia, y aquellas emplazadas en suelos públicos.” _

_OBSERVACIÓN AU-EC: _

La Asesoría Urbana de Estación Central reconoce la necesidad de abordar la crisis habitacional y los procesos de reconstrucción. Sin embargo, la propuesta de modificación a la OGUC, al mezclar objetivos de modernización y reducción de costos con una visión excesivamente enfocada en el transporte y la liberación de la constructibilidad, ignora la realidad crítica de la comuna, que ya sufre las consecuencias de una densificación desregulada y sin soporte de infraestructura. La liberación irrestricta de parámetros urbanísticos en zonas ya saturadas, como Estación Central, no solo no resolverá la crisis habitacional, sino que agravará la crisis urbana y social preexistente, tal como se detalla en el presente documento.

73. 659_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: - _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 3.2.5 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU emplazados en zona de catástrofe puedan obtener autorización de la DOM para la modificación del ancho o conformación de perfiles de las vías con un informe técnico favorable del SERVIU. _

Observación 2: “B. Materias ajustadas en el sentido de agilizar la tramitación y ejecución de proyectos en zonas de catástrofe. _

- _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 1.5.1 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU emplazados en zonas de catástrofe puedan acreditar cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial mediante un Informe Técnico de Movilidad emitido por el SERVIU. _
- _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 2.1.17 que incorpora exigencias a los estudios y evaluaciones que determinen la existencia, magnitud y mitigación en áreas de riesgo. _

Observación 3: - _ Se agrega un inciso nuevo al artículo 5.1.1 para que ciertos proyectos ejecutados por el MINVU o SERVIU en zonas de catástrofe puedan obtener autorización de la DOM sobre el cumplimiento normativo mediante informe de profesional competente.” _

OBSERVACIÓN AU-EC:

No hay observaciones.

Observación 4: _“En suma, la regulación limita la construcción por unidad de suelo, encareciendo las viviendas y alargando los plazos de los procesos de reconstrucción, sin considerar la situación excepcional – asociada al estado de catástrofe - que sí reconocen otros instrumentos o subsidios para la adquisición de viviendas. _

Observación 5: _“Por otro lado, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) no contempla herramientas que permitan avanzar más rápido en los procesos de reconstrucción asociados a catástrofes, alargando la espera de las familias en condiciones de alta precariedad, agravadas por la crisis de empleo antes descrita. _

74. 707_Daniel_Reyes_.pdf

Observación 1: Junto con saludar, la presente tiene por objeto exponer algunas observaciones a la propuesta de Modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en diversas materias, con el objetivo de su modernización y actualización, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe, actualmente en proceso de participación ciudadana. La comuna de La Florida posee un plan regulador comunal desde el año 2001, que ha velado por promover un desarrollo armónico, que aprovecha y potencia las características propias del territorio comunal, resguardando por, sobre todo, el bienestar y calidad de vida de los habitantes de la comuna, quienes han formado parte de los procesos de actualización del instrumento, entendiendo la importancia y beneficios asociados al dinamismo del desarrollo urbano, económico y social de la comuna.

Observación 2: En el artículo 2.6.6 letra a), se sugiere mantener la exigencia de 14 m de calzada en vías de 20 m entre líneas oficiales. La eliminación de esta exigencia implica tener en cuenta las posibles externalidades negativas en el entorno inmediato de los proyectos acogidos a Conjunto Armónico con las siguientes consecuencias: s El considerable aumento de los coeficientes de constructibilidad y densidad, conlleva el aumento de congestión vehicular y capacidad vial insuficiente entorno a los nuevos proyectos, s La reducción de estacionamientos exigibles conlleva un riesgo sobre el espacio público en la medida que estos terminen siendo utilizados para suplir la necesidad de los mismos, a menos que el Instrumento de Planificación Territorial (IPT) pueda definir condiciones, como diseños específicos de espacio público e habilitación de estacionamientos en vialidad. La propuesta introduce un proceso de desregulación que incide directamente en la planificación urbana comunal, afectando la coherencia entre los planes reguladores comunales y la imagen urbana planificada, alterando las relaciones entre intensidad de uso de suelo, morfología urbana y capacidad de soporte del territorio, comprometiendo la articulación entre densidad, volumetría edificatoria y espacio público,

75. [795_Catalina_San Martín_.pdf]

Observación 1: 84.2.5. La modificación propuesta atenta contra la planificación urbana de los sectores afectados por catástrofes, pues la urgencia de soluciones y los recursos requeridos, pueden hacer incompatibles los informes favorables con las reales necesidades de los territorios.

Observación 2: 85.1.1. La incorporación del inciso tercero en este artículo otorga una discrecionalidad total a los proyectos estatales de reconstrucción, con lo cual no existe igualdad ante la ley, pues ningún proyecto de privados en la misma línea tendría las mismas ventajas. Además, el párrafo final es de una excesiva liberación normativa, pues las viviendas estatales estarían exentas de cumplir con las normas urbanísticas, dejando a futuro un problema no menor a las jurisdicciones territoriales.

Observación 3: Esta facultad excedería el ámbito propio de competencia del DOM, por cuanto implicaría una modificación al plan regulador. En consecuencia, correspondería que el cambio se canalice mediante un procedimiento simplificado de modificación del instrumento, conforme a la normativa aplicable.

76. [796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf]

Observación 1: De acuerdo.

Observación 2: NOTA:

Artículo 2.1.1, cuyo inciso segundo establece que: “Las normas de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y de esta Ordenanza priman sobre las disposiciones contempladas en los Instrumentos de Planificación Territorial que traten las mismas materias. Asimismo, estos instrumentos constituyen un sistema en el cual las disposiciones del instrumento de mayor nivel, propias de su ámbito de competencia, tienen primacía y son obligatorias para los de menor nivel.”

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, LA OGUC NO SOLO PREVALECE SOBRE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL (IPT), LOS CUALES TIENEN UNA NATURALEZA JURÍDICA REGLAMENTARIA DE INFERIOR JERARQUÍA, SINO QUE ADEMÁS DETERMINA TANTO SU COMPETENCIA COMO SU CONTENIDO, ESTABLECIENDO LOS LÍMITES DENTRO DE LOS CUALES DEBEN SUJETARSE DICHOS INSTRUMENTOS EN SU PROCESO DE ELABORACIÓN Y APLICACIÓN.

77. [719_Erick_Solo_.pdf]

Observación 1: Infraestructura Vial: La supresión de exigencias mínimas en el ancho de calzadas y la validación simplificada por parte del SERVIU comprometen la capacidad de la infraestructura vial para absorber flujos vehiculares futuros, afectando la fluidez y seguridad vial de los barrios.

Observación 2: Estándares de Habitabilidad: La validación de la recepción de obras mediante "declaraciones simples" del propietario en procesos de reconstrucción podría derivar en una disminución de los estándares de seguridad y calidad técnica, afectando la habitabilidad de las viviendas a largo plazo.

78. 856_Victoria_Pino_.pdf

Observación 1: N°

Artículo OGUC

Modificación

Observaciones

1

N° 1 y 12

—

Art. 1.1.2 /

5.1.1

1

Definición “Superficie

Edificada” cambia a

medirse desde cara

interior

del muro

Genera que no se considere el espesor de una construcción

como superficie edificada. Disminuye la superficie

computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una

rebaj

a de los derechos municipales por concepto de pago

en permisos de edificación. Además, pueden implicar una

79. 864_Vicente_Burgos_.pdf

Observación 1: Art. 3.2.5

Materia: Modificación de perfiles de vías en zonas de catástrofe mediante informe SERVIU.

La autorización a la DOM para modificar perfiles de vías definidos en instrumentos de planificación territorial, respaldada únicamente en un informe favorable del SERVIU, presenta el mismo problema jurídico que la modificación al Art. 1.5.1: excede las facultades del MINVU para modificar por decreto las competencias de otros organismos y los contenidos de instrumentos de planificación aprobados mediante procedimientos reglados.

Observación: Esta materia requiere modificación legal. Se recomienda retirar este inciso y mantener las excepciones actuales del 3.2.5.

Observación 2: Art. 5.1.1

Materia: Permiso de edificación y recepción simultánea en zonas de catástrofe.

La posibilidad de obtener permiso y recepción simultánea mediante declaración simple del dueño, en proyectos estatales de reconstrucción, reduce el control técnico a un mínimo que puede comprometer la seguridad estructural y habitabilidad de las viviendas resultantes, precisamente en comunidades que ya han sufrido pérdidas materiales y humanas.

Al igual que las modificaciones a los Arts. 1.5.1 y 3.2.5, esta disposición excede las atribuciones del MINVU para legislar mediante ordenanza.

Observación: Existe una propuesta mucho más eficiente mediante declaración jurada incorporada en el D.S. N°28/2024 y su capítulo VII y el D.S. N°10/2025.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado para los artículos 3.2.5. y 5.1.1. de la OGUC:

1. [498][Ximena Amanda Astudillo becerra]

Observación 1: 8. 7 3.2.5.

Perfiles de Vías: La eliminación de exigencias de ancho de calzada y la validación simplificada por SERVIU comprometen la armonía vial y la capacidad de las calles para absorber el nuevo flujo vehicular.

Observación 2: 10. 9 5.1.1. / 5.1.4.

Estándares de Habitabilidad: La recepción simultánea basada en "declaraciones simples" del dueño en reconstrucción podría comprometer la seguridad y habitabilidad a largo plazo, creando barrios de menor calidad técnica.

2. [580][Monica Telleria]

Observación 1: 8. 7 3.2.5.

Perfiles de Vías: La eliminación de exigencias de ancho de calzada y la validación simplificada por SERVIU comprometen la armonía vial y la capacidad de las calles para absorber el nuevo flujo vehicular.

Observación 2: 10. 9 5.1.1. / 5.1.4.

Estándares de Habitabilidad: La recepción simultánea basada en "declaraciones simples" del dueño en reconstrucción podría comprometer la seguridad y habitabilidad a largo plazo, creando barrios de menor calidad técnica.

3. [583][Monica Telleria]

Observación 1: 8. 7 3.2.5.

Perfiles de Vías: La eliminación de exigencias de ancho de calzada y la validación simplificada por SERVIU comprometen la armonía vial y la capacidad de las calles para absorber el nuevo flujo vehicular.

Observación 2: 10. 9 5.1.1. / 5.1.4.

Estándares de Habitabilidad: La recepción simultánea basada en "declaraciones simples" del dueño en reconstrucción podría comprometer la seguridad y habitabilidad a largo plazo, creando barrios de menor calidad técnica.

4. [899][Natalia Estefanía Bustos Leiva]

Observación 1: 1. Sobre el Régimen de Excepción en Zonas de Catástrofe (Art. 5.1.1, 5.1.4 y otros):

Observación: La propuesta permite que proyectos de reconstrucción ejecutados por el MINVU/SERVIU obtengan permisos y recepciones simultáneas cumpliendo solo normas de seguridad y habitabilidad, eximiéndolos de todas las normas urbanísticas.

Exigencia: La reconstrucción no puede ser una réplica de la precariedad previa; debe elevar los estándares de ocupación con la dignidad correspondiente a un área urbana. Eximir de normas urbanísticas (como densidades, coeficientes de ocupación o áreas verdes) en zonas que ya sufrieron una catástrofe es planificar el desastre del mañana, precarizando aún más el entorno de las familias afectadas.

Observación 2: 4. Sobre los Informes de Movilidad y el Rol de SERVIU (Art. 1.5.1 y 3.2.5):

Observación: Se habilita al SERVIU para emitir informes técnicos de movilidad que reemplazan las condiciones de mitigación vial habituales en zonas de catástrofe.

Exigencia: Es cuestionable si los SERVIU cuentan con la dotación de especialistas y la competencia legal para asumir este rol que tradicionalmente corresponde a otros organismos y a la revisión municipal. La conectividad y la movilidad segura son críticas para la evacuación en emergencias; no pueden simplificarse administrativamente para apurar obras.

ANEXO

CONSOLIDADO OBSERVACIONES PARTICIPACIÓN CIUDADANA — ARTÍCULOS 1.1.2. Y 5.1.11. DE LA OGUC (SUPERFICIE EDIFICADA)

División de Desarrollo Urbano · Ministerio de Vivienda y Urbanismo

I. CONSIDERACIÓN PREVIA:

Dado el volumen de presentaciones en el proceso de consulta pública, el presente informe fue realizado con ayuda de IA, para consolidar en un documento todas las observaciones recibidas que están directamente vinculadas con la propuesta de modificación de los artículos 1.1.2. y 5.1.11. de la OGUC en materia de definición y cálculo de superficie edificada. Para estos efectos, se realizó una primera búsqueda semántica entre todas las presentaciones (considerando el artículo y expresiones claves de la propuesta de modificación) y una segunda búsqueda por relevancia. Por lo tanto, quedaron fuera de este consolidado todas las observaciones y comentarios genéricos que no estuvieron específicamente referidas a los artículos de la OGUC antes mencionados.

113 presentaciones con documentos adjuntos que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación a los artículos 1.1.2. y 5.1.11. de la OGUC.

4 presentaciones en el formulario de participación ciudadana (sin documento adjunto) que contenían observaciones específicas sobre la propuesta de modificación a los artículos de la OGUC antes mencionados.

El resumen que se presenta en el punto siguiente (II) también fue generado con ayuda de IA, para lo cual se definió como instrucción realizar una síntesis representativa de todas las posiciones y observaciones que se presentaron. La información fue posteriormente chequeada y validada por el Departamento de Planificación y Normas Urbanas de la División de Desarrollo Urbano de este Ministerio.

Luego, en los puntos III y IV se transcriben todas las observaciones que recibidas sobre estos artículos: en el primero, las observaciones contenidas en documentos adjuntos, y en el punto IV, las que solo se incluyeron en la planilla.

II. RESUMEN OBSERVACIONES:

1. Contexto de la propuesta:

La propuesta sometida a participación ciudadana modifica coordinadamente dos disposiciones de la OGUC relativas a la determinación de la “superficie edificada”. En el artículo 1.1.2., se reemplaza, en la definición de “Superficie edificada”, la expresión que contiene el criterio de medición “hasta la cara **exterior** de los muros perimetrales” por un nuevo criterio “hasta la cara **interior** de los muros perimetrales”. A su turno, en el artículo 5.1.11. que regula la forma en que debe efectuarse el cálculo de superficie edificada, se reemplaza el mismo vocablo (“exterior” por “interior”) en el numeral relativo al cómputo por piso, para hacer coherente el método de cálculo con la nueva definición. (Lo borré porque ya está dicho en las consideraciones previas).

2. Principales posiciones y argumentos:

A. Posición crítica o contraria (rechazo total o parcial):

La principal línea crítica sostiene que el cambio propuesto opera como un aumento indirecto o ‘encubierto’ de la constructibilidad y de la intensidad edificatoria, sin que ello se declare explícitamente entre los argumentos que sustentan la modificación, ni se evalúe técnicamente el impacto de dicha propuesta, además de pasar por alto una potestad privativa que los municipios ejercen a través de los instrumentos de planificación territorial (IPT/PRC). Con este aumento “encubierto” de la constructibilidad, se advierten posibles impactos acumulativos en densidad/carga urbana, presión sobre infraestructura y servicios, y alteración de parámetros planificados localmente. En términos institucionales, se alude a eventuales tensiones con el marco de competencias y con el principio de juridicidad, al modificar por vía reglamentaria una variable que incide en la edificabilidad efectiva.

B. Posición intermedia o condicionada:

Un grupo importante, no descarta la iniciativa, pero solicita precisiones para evitar ambigüedad y discrecionalidad, especialmente para la fiscalización municipal (DOM). Se pide aclarar qué se entiende por ‘cara interior’ en situaciones de intersección de muros y tipologías diversas. Se detecta además la necesidad de armonizar, en materia de definiciones, la relación entre ‘superficie edificada’, ‘superficie útil’ y ‘superficie común’ así como también con otros artículos que usan la superficie como base de cálculo.

C. Posición favorable:

Algunas opiniones, valoran el cambio de criterio por razones de transparencia y consistencia con la superficie ‘efectivamente habitable’ o transable, señalando que medir por la cara interior reduce distorsiones asociadas al mayor espesor de muros por exigencias estructurales, térmicas o de resistencia al fuego. Asimismo, se plantea que la regla vigente podría generar incentivos

indeseados a minimizar espesores para no ‘consumir’ constructibilidad, por lo que el ajuste permitiría mejorar estándares sin castigos normativos. Algunos comentarios también estiman que el efecto urbano sería acotado o marginal en ciertos contextos, interpretándolo como un mero ajuste técnico.

3. Temas recurrentes y solicitudes específicas:

- Planificación urbana y ‘constructibilidad encubierta’: se exponen reiteradas advertencias sobre incremento efectivo de edificabilidad, densidad y carga urbana sin la presentación de una evaluación de impactos ni coherencia con los IPT/PRC.
- Efectos en financiamiento local: existe preocupación por el impacto que esta modificación generará sobre la base de cálculo de los derechos municipales (artículo 130° LGUC) como también por la disminución en la recaudación de aportes asociados a la Ley 20.958 (Ley de aportes al espacio público), afectando directamente las arcas municipales y recursos que hoy se destinan a movilidad, mitigaciones e inversión comunal.
- Coherencia interinstitucional y trazabilidad: Se advierten riesgos de inconsistencias con el Servicio de Impuestos Internos (SII) en materia de tasaciones, avalúos y contribuciones, con las disposiciones que regulan las viviendas económicas contenidas en el DFL N°2 y con series estadísticas históricas de mercado e información pública.
- Claridad normativa y fiscalización: algunas solicitudes apuntan a definir ‘superficie útil/habitable’, precisar criterios de medición (incluyendo muros y tabiques perimetrales, casos especiales y obras en copropiedad), y elaborar una memoria explicativa con implicancias sobre otras normas que dependen de superficies.
- Régimen transitorio: existen solicitudes reiteradas de incorporar una disposición transitoria para que el nuevo criterio se aplique solo a solicitudes de permisos ingresadas con posterioridad a la publicación, evitando conflictos con proyectos en venta, promesas y expedientes en tramitación.

4. En síntesis:

El debate se concentra en que el cambio del vocablo ‘exterior → interior’ no es meramente terminológico: para la mayoría de las observaciones, altera de facto la edificabilidad de los proyectos, aumenta artificiosamente el coeficiente de constructibilidad, con impactos potenciales en planificación, recaudación municipal y tiene, además, efectos que trascienden a la normativa de urbanismo y construcciones. Una minoría lo apoya por su potencial de mejorar estándares constructivos y transparentar la medición para usuarios finales. En caso de perseverar con la iniciativa, las observaciones convergen en la necesidad de (i) precisar definiciones y criterios de cómputo, (ii) evaluar efectos urbanos y administrativos, y (iii) establecer un régimen transitorio claro para su implementación.

III. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES CON DOCUMENTOS ADJUNTOS:

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron en documentos adjuntos y que sirvieron para el resumen efectuado para los artículos 1.1.2. y 5.1.11. de la OGUC:

Nota

Esta presentación ordena las observaciones para facilitar la lectura de sus argumentos técnicos. En el traspaso de los documentos originales a formato Word se alteraron algunos caracteres, afectando la escritura de ciertas palabras; las restituidas se indican subrayadas. Se trata de errores de forma que no alteran el contenido de las observaciones ni las interpretaciones que se chequearon desde los archivos originales. El texto se transcribe sin corrección editorial: se mantienen el orden, la estructura y la redacción de cada aporte.

1. 11_Arturo_Rinaldi_.pdf

Observación 1: ART. 1.1.2 Excluir un paramento físico real distorsiona la volumetría de la obra y va en desmedro de la calidad constructiva, arriesgando la rigurosidad en las exigencias normativas de seguridad estructural y contra incendios. En la práctica, este cambio técnico solo se traduce en una disminución injustificada de los derechos municipales. Para no sacrificar el estándar normativo, y resolver la inquietud de los interesados, sugiero mantener la definición actual e incorporar al mismo artículo una nueva definición para la "Superficie Útil"; así lograr diferenciar correctamente la huella física real de la edificación respecto de los metros cuadrados efectivamente habitables y comercializables.

2. 13_Noel_Avenidaño_.pdf

Observación 1: 8. 5.1.11 Reduce control aumenta riesgo de mala calidad crea estándar paralelo (dos tipos de ciudad) si el comprador no tiene conocimiento técnico, terminara comprando viviendas de peor calidad que las actuales

3. 17_Claudio_Riffo_.pdf

Observación 1: Art. 1.1.2. Excluir un paramento físico real distorsiona la volumetría de la obra y va en desmedro de la calidad constructiva, arriesgando la rigurosidad en las exigencias normativas de seguridad estructural y contra incendios. En la práctica, este cambio técnico solo se traduce en una disminución injustificada de los derechos municipales. Para no sacrificar el estándar normativo, y resolver la inquietud de los interesados, sugiero mantener la definición actual e incorporar al mismo artículo una nueva definición para la "Superficie Útil"; así lograr diferenciar correctamente la huella física real de la edificación respecto de los metros cuadrados efectivamente habitables y comercializables.

Observación 2: 12. Art. 5.1.11 Aplica la misma observación indicada en artículo 1.2.2 respecto a incorporar la definición de superficie útil.

4. 22_Mauricio_Espinoza_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 5.1.11 Sobre la propuesta de Constructibilidad, se sugiere utilizar y establecer el parámetro de “superficie útil”, descontando muros, e inclusive descontando closet (así como se descuentan los Shafts), como era en la antigua Ley Pereira.

5. 31_Benjamin_Osorio_.pdf

Observación 1: - 1.

1.1.2

El texto modifica la definición de la superficie edificada, cambiando el exterior por el interior del muro perimetral, sin embargo, creo apropiado incluir en la definición la proyección de la cara interior cuando éste se interseca con otros muros, a fin de tener un criterio claro y evitar discrecionalidad en el cálculo de la superficie.

Observación 2: - 5.

5.1.11

Al igual que en la observación N°1, aclarar definición de superficie construida.

6. 32_Gloria_Zomosa_.pdf

Observación 1: Artículo 1.1.2. Superficie edificada medida por fuera de los Muros perimetrales. Sin [observaciones](#)

Observación 2: Artículo 5.1.11. Sin [observaciones](#)

7. [44_Antonio_Menendez_.pdf]

Observación 1: La forma en que se definen la superficie construida, techada y lateralmente abierta lleva a la mala práctica de separar las terrazas de un departamento a otro con un muro que no llegue hasta la losa de cielo. Con ello se evita usar constructibilidad del proyecto en las terrazas para así poder ofrecer más superficie al interior de los departamentos. El problema es que los muros, al no ser de piso a cielo, no logran una adecuada aislación del ruido y privacidad entre departamentos colindantes. Esto es aún peor en el caso de un incendio puesto que el fuego se propaga fácilmente por el espacio abierto del muro desde un departamento al otro. Para evitar estos efectos se propone modificar el art. 5.1.11 en el sentido que la superficie construida, techada y lateralmente abierta no contabilice como superficie construida hasta el equivalente al 15% de la superficie útil construida. Si la superficie construida, techada y lateralmente abierta sobrepasa el 15% del total de la superficie útil construida, se considera como 50% de superficie construida.

8. [47_Joaquin_Chauriye_.pdf]

Observación 1: Se sugiere incorporar definición de “_eje estructurante del sistema de transporte público mayor_” del art. 6.6.2. N° 2 de la OGUC, a fin de evitar interpretaciones diversas según cada Dirección de Obras Municipales.

9. [244_María_Correa_.pdf]

Observación 1: N° ARTÍCULO Observación 1. 1.1.2 / 5.1.11 Aumento de superficie neta: El cambio de medición a la cara interior de muros aumenta la constructibilidad, permitiendo una mayor carga de ocupación por sobre los coeficientes de constructibilidad definidos en los IPT, afectando ordenamiento territorial. PETICION: C_ambiar esta definición basal podría generar fuertes contradicciones administrativas con el Servicio de Impuestos Internos a la hora de tasar los metros cuadrados físicos para el cobro de contribuciones (así también consideraciones de aplicación del DFLN°2/1959), y con el Conservador de Bienes Raíces al definir los límites de la superficie útil frente a los bienes comunes, se rechaza y se solicita eliminar propuesta en ambos artículos.

10. [246_Mariangeles_Robinson_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.1.2 La minuta explicativa dice que este cambio es para reducir el precio de la vivienda pero lo que se hace es reducir, artificiosamente, la superficie de la vivienda. Y además hay una falacia cuando se afirma que es esta definición la que incentivaría minimizar el espesor de los muros pese a ser un país sísmico. La pregunta es si esto es una opinión del Ministerio de Hacienda o una opinión que nace de los ingenieros. ¿Alguien cree que los ingenieros calculistas disminuirán los espesores de muros solo para no aumentar la constructibilidad?

El precio de la vivienda se reduce de otras formas, como por ejemplo abaratando el valor de los elementos constructivos (cemento, ladrillos, acero, etc), o bajando el valor de la mano de obra (aunque tal vez al Ministerio del Trabajo de este Gobierno tal vez lo pensarían como razonable), o bajando las utilidades de las empresas, pero no descontando los muros perimetrales. Con un argumento tan arbitrario como el esgrimido podría reducirse también la superficie de las bodegas o las cocinas, ya que la idea es disminuir superficie.

11. 269_Felipe_Errazuriz_.pdf

Observación 1: La medición de superficies propuesta (por el interior) tiene 3 problemas a mi juicio graves para la industria inmobiliaria y el MINVU, que hacen no recomendable su implementación:

PROBLEMA DE COMUNICACIÓN: Los departamentos que hasta hoy se venden con la superficie perimetral como parte de su superficie pasarán a ser más chicos y en consecuencia más caros (en UF/m²), por lo que este cambio significará estadísticamente una disminución de la superficie de los departamentos en general y un aumento de sus precios.

PROBLEMA DE INFORMACIÓN AL MERCADO: Todos los indicadores y estadísticas históricas de valores de venta, costos de construcción, tamaños, características, etc. así como cualquier estudio futuro que se quiera hacer quedará descalibrado, disminuyendo dramáticamente la calidad de la información. Lo mismo ocurrirá con la gran cantidad de aspectos normativos asociado a la superficie de las unidades. Información de calidad es fundamental tanto para el correcto funcionamiento del mercado como para la adopción de buenas políticas públicas.

PROBLEMAS DE INTERPRETACIÓN: Establecer lo que debe entenderse como “superficie interior” es algo bastante más ambiguo que la “superficie exterior”. En ese contexto, dado que lo que se gana en constructibilidad es marginal, la propuesta es mantener el criterio de medición actual. Si quiere compensarse por estructura, sería mejor simplemente plantearlo de esa forma y permitir exceder la constructibilidad en un 10%.

12. 276_Rodrigo_Morales_.pdf

Observación 1: No se comprende con claridad el objetivo de la modificación propuesta a la definición de ‘superficie edificada’, por cuanto la fundamentación expuesta no resulta consistente. Si la intención es aumentar —de manera indirecta y sin una declaración explícita— los coeficientes de ocupación de suelo o la constructibilidad establecidos en los instrumentos de planificación territorial, ello debiera señalarse expresamente, en lugar de introducir modificaciones encubiertas mediante ajustes conceptuales. Lo anterior podría vulnerar el principio de autonomía municipal consagrado en la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, en concordancia con lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que reconoce a los instrumentos de planificación territorial comunal la facultad de definir condiciones urbanísticas tales como constructibilidad y ocupación de suelo.

Asimismo, no parece adecuado alterar una definición ampliamente consolidada en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (artículo 1.1.2), la cual ha sido objeto de interpretación y precisión mediante circulares del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), así como a través de reiterados pronunciamientos de la Contraloría General de la República de Chile, que han sostenido el principio de juridicidad y la necesidad de aplicar de manera uniforme las definiciones normativas en materia urbanística.

Cabe agregar que dicha definición es utilizada de forma transversal por diversos organismos sectoriales en sus respectivos procesos de evaluación —tales como EISTU, IFC, SEIA y diversas aprobaciones sectoriales—, por lo que su modificación generaría un efecto sistémico no menor, afectando la coherencia regulatoria vigente.

Adicionalmente, la modificación propuesta generaría inconsistencias con los sistemas de información existentes, particularmente con las bases de datos municipales y del Servicio de Impuestos Internos (SII), que históricamente han calculado la superficie edificada sobre la base del polígono exterior de la edificación. Esta situación podría derivar en discrepancias en la determinación de avalúos fiscales, superficies declaradas y antecedentes técnicos asociados a permisos y recepciones, afectando la certeza jurídica de los actos administrativos.

Observación 2: El cambio del factor de conversión de densidad de 4 a 2 habitantes por vivienda (y a 1 en proyectos de viviendas económicas cercanos al transporte) permite duplicar o cuadruplicar el número de unidades en un mismo predio sin alterar la densidad nominal del Plan Regulador Comunal (PRC). Esto, sumado a la medición de la superficie edificada hasta la cara interior de los muros (Art. 5.1.11), incrementa artificialmente la constructibilidad disponible. La combinación de ambas medidas propicia la creación de edificaciones con una carga de ocupación muy superior a la proyectada originalmente para la infraestructura de servicios y espacios públicos del sector.

13. 307_Guillermo_Villegas_.pdf

Observación 1: La modificación de “exterior” por “interior” en el cálculo de superficies del “Artículo 5.1.11. La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales:

14. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara “interior” de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación....”

Parece apropiada, toda vez que apunta a una mayor transparencia respecto de superficie (interna útil) de unidades transadas y corrige distorsiones que podrían generarse por mayores espesores de muro, por requerimientos de cálculo estructural y/o materialidades asociadas a cumplimiento de eficiencia térmica.

Observación 2: Para construir, reconstruir, reparar, alterar, ampliar o demoler un edificio, o ejecutar obras menores, se deberá solicitar permiso del Director de Obras Municipales respectivo. Tratándose de regularizaciones de edificaciones

La propuesta: “Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes, ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia, la Dirección de Obras Municipales podrá autorizar, mediante informe de profesional competente quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad y declaración simple del dueño, el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea. Además, se deberá presentar planos de la propiedad, conforme a las viviendas tipos aprobadas por los SERVIU y contar con instalaciones interiores operativas. Para estos casos, la vivienda deberá cumplir con las normas de seguridad, estabilidad y habitabilidad, sin considerar normas urbanísticas”.

No se explicita profesional competente y contenido o alcances de “Declaración simple del dueño”, los alcances de “instalaciones interiores operativas” y/o condiciones de emplazarse en zonas de riesgo de algún instrumento de planificación.

15. 324_Joel_Olmos_.pdf

Observación 1: Artículo 1.1.2 y 5.1.11 (cambio en superficie edificada) La modificación en la forma de medir la superficie edificada, desde la cara exterior a la interior de los muros, incrementa la superficie útil edificable sin modificar los parámetros normativos asociados, lo que en la práctica equivale a un aumento de constructibilidad no explícito, cuyos efectos acumulativos no se evalúan en la propuesta.

16. 331_María_Castillo_.pdf

Observación 1: Sobre cálculo de superficie edificada. Aumenta la constructibilidad en una superficie similar al ancho del perímetro exterior por piso, correspondiente aproximadamente a 8% a 10% de la superficie edificada según el cálculo actual. No es significativo ya que no se cambian los parámetros de distanciamiento y altura del PRCP, por lo que el envolvente máximo no se podría alterar. Para el caso de Providencia no se considera crítico. Sin embargo, puede tener un efecto en la disminución de los ingresos por derechos municipales, así como por Ley de Aportes.

17. 339_Gabriel_Reyes_.pdf

Observación 1: Altera planificación local. El nuevo cálculo modifica los cobros relativos en aporte a espacio público por Ley 20.958 y genera la posibilidad de construir más superficie útil en zonas planificadas con otra condición de constructibilidad.

18. 351_Jimena_Thayer_.pdf

Observación 1: La modificación de forma de cálculo de la superficie edificada aumenta la superficie neta: El cambio de medición a la cara interior de muros aumenta la constructibilidad, permitiendo una mayor carga de ocupación por sobre los coeficientes de constructibilidad definidos en los IPT, afectando la planificación urbana. OBSERVACIÓN: C_ambiar esta definición que además de afectar la planificación urbana, permite una mayor carga de ocupación sobre lo estimado por los planificadores, podría generar fuertes contradicciones administrativas con el Servicio de Impuestos Internos a la hora de tasar los metros cuadrados físicos para el cobro de contribuciones (así también consideraciones de aplicación del DFLN°2/1959), y con el Conservador de Bienes Raíces al definir los límites de la superficie útil frente a los bienes comunes, se rechaza y se solicita eliminar propuesta en ambos artículos.

19. 382_Christian_Oyarce_.pdf

Observación 1: - 1.

1.1.2.

No se explica de forma clara el beneficio de este cambio normativo. Por otra parte no es coherente hablar de superficie edificada si se excluye la envolvente o muros perimetrales.

Observación 2: - 5.

5.1.11.

Idem punto 1 de estas observaciones

20. 416_Pilar_Gimenez_.pdf

Observación 1: - • Resguarda la certeza jurídica: Protege la inversión al reconocer que el "derecho a edificar" otorgado por un permiso debe incluir la facultad de optar por cualquiera de los usos y destinos que eran lícitos al momento de la solicitud original.

Fomenta la reactivación económica: Evita que proyectos queden paralizados o abandonados por ser inviables bajo su destino original, permitiendo su reconversión rápida sin perder el régimen normativo previo.

Reduce la burocracia: Evita que ajustes de destino fueren al proyecto a cumplir con normativas urbanas nuevas (a veces contradictorias con la estructura ya construida), lo que simplifica la labor de revisión de las DOM.

Propuesta:

Se propone que el interesado pueda optar por cambios en los usos de suelo o destinos siempre que ellos hubieran estado sido admitidos al momento de solicitar el permiso de edificación original.

Texto sugerido:

“Si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de la recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial aplicables, el propietario podrá acogerse a las nuevas disposiciones, para cuyo efecto, si procediere, podrá solicitar una modificación al respectivo permiso, si fuere necesario. Si optare por esto, se aplicarán al proyecto o a la parte de éste que se modifica, sólo las disposiciones que digan relación directa con las modificaciones.

Un proyecto que se acoge a las disposiciones de la Ordenanza General modificada no estará obligado, por ese sólo hecho, a acogerse a las nuevas disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial si se hubieren modificado o viceversa, salvo que el propietario así lo solicite.

En el mismo período señalado en el inciso primero, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o implique cambiar el uso de suelo o destino a uno que no hubiera estado admitido por las normas urbanísticas aplicables al momento de solicitarse el permiso de edificación original. En este último caso, el cambio de uso de suelo o destino deberá quedar debidamente consignado en la solicitud de modificación de permiso y en la resolución de la Dirección de Obras Municipales que la autorice”

21. 419_Rodolfo_Acha_.pdf

Observación 1: 1.1.2 al 5.1.1 Observaciones al Contexto de la Participación ciudadana Revisando el contexto explicado por la autoridad para hacer esta Modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, si bien se observa un objetivo claro de poder agilizar las soluciones en las áreas de zonas de catástrofe, que evidentemente no necesitan una justificación muy elaborada pues seguramente existe una realidad que apremia. Si se echa de menos una justificación que lleve a mejorar los aspectos que afectan al rubro de la construcción, con un mercado paralizado que la misma autoridad indica que no se construye lo que se necesita, ni se vende lo que ya está construido, existiendo inmensos desajustes entre la oferta y la demanda. No está claro lo que se expresa como la causa y el efecto de estas medidas, muy por el contrario, se contradicen. Así el mundo de la construcción en Chile desde inicios de los años 2000 a la fecha se desreguló tremendamente, instaurando los conocidos estudios de sombra hechos para infringir la rasante, haciendo una modificación a nivel nacional de los Planes Reguladores de todo tipo, donde se liberaron las alturas, se aumentaron densidades, se restringieron las áreas verdes, se disminuyeron distanciamientos, se permitió sombrear áreas públicas como calles, veredas y áreas verdes y áreas privadas como a los vecinos, entre otras consecuencias.

¿Qué provocó esta política permisiva y desreguladora?, lo que observó correctamente la autoridad: se paralizó el mercado, no se construye lo que se necesita, por tanto, no se vende lo construido, precios altísimos, donde además se han incentivado políticas de gentrificación, expulsión de vecinos, complejos habitacionales que por su gran tamaño resultan inadmisibles, deterioro en la calidad de la construcción, donde se han debido generar varias leyes para mejorar la calidad de la construcción y que además, no se respetan. También ha resultado ser un importante incentivo e influencia en la baja en la tasa de natalidad de chilenos, efectos provocados porque, o no hay oferta, o cuando la hay es a valores prohibitivos para poder obtener una vivienda para una familia de 5 miembros, que es el mínimo para poder conseguir crecimiento; si no hay un crecimiento mínimo de la población este mercado no se sostiene, por lo tanto, deben nacer al menos un poquito más personas que los padres. Esto en los últimos años se ha tratado de compensar con la inmigración y ya vemos los problemas que se generan cuando esto es

exagerado. Así el incentivo a las viviendas uni o bi personales no beneficia a nadie, basta ver cómo viven acinados los inmigrantes en comunas como Estación Central. La única salvedad es que puede ser una solicitud de quienes quieren construir departamentos pequeños para inversión, donde lo que importa es el futuro negocio de arriendo que pueden realizar o el poder contar con más unidades para

vender, pero es donde, precisamente, el mercado se encuentra saturado y además desincentivado con altos precios, resultando fuera de toda lógica proponer que no tengan estacionamientos. En resumen, la permisividad y la desregulación terminó matando al mercado que necesita la misma industria para sostenerse, entonces resulta dudosa la procedencia de seguir desregulando y haciendo más permisivo un mercado para que sea próspero, muy por el contrario, se deben fijar los objetivos nacionales al respecto, que deben incluir demografía, calidad de la vivienda, salud mental y física, entre otras, de otra manera se vende un mal producto, y cuando el producto es malo el mercado se muere, si a eso se le suma que además es caro es la tormenta perfecta. Entonces no es lógico tratar de repetir una receta simplista que se ha aplicado durante 26 años y que nos tiene en esta situación paradójica, donde por una parte sobran viviendas de un tipo que nadie está dispuesto a adquirir y por otro, existe un mercado real que no satisface a quienes les falta vivienda, entonces agravar el problema potenciando un mercado así, no puede ser esa la idea de la autoridad. Resulta contradictorio que se quiere potenciar la existencia de grandes concentraciones de personas, a sabiendas que esto genera ineficiencias y conflictos en la sociedad y no se priorice una regionalización de la vivienda, esto debe partir de una visión estratégica de país. No es menos importante que varias de estas modificaciones propuestas van en contra de la razón de ser de la Ley General de Urbanismo Y Construcciones en el rol que le otorga a la sociedad, en especial: “Artículo 41°.- Se entenderá por Planificación Urbana Comunal aquella que promueve el desarrollo armónico del territorio comunal, en especial de sus centros poblados, en concordancia con las metas regionales de desarrollo social, económico, cultural y medioambiental y que incorpora disposiciones que resguardan y promueven la integración social y el acceso equitativo a bienes y servicios públicos urbanos. La planificación urbana comunal se realizará por medio del Plan Regulador Comunal. El Plan Regulador es un instrumento constituido por un conjunto de normas sobre adecuadas condiciones de higiene y seguridad en los edificios y espacios urbanos, y de comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento.

Sus disposiciones se refieren al uso del suelo o zonificación, localización del equipamiento comunitario, estacionamiento, jerarquización de la estructura vial, fijación de límites urbanos, densidades y determinación de prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de la ciudad, en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias y energéticas, y demás aspectos urbanísticos.”

Observación 2: 2. 1.1.2 Cambio a la definición de “Superficie edificada” El aumento del coeficiente de constructibilidad por este cambio, no se encuentra justificado debidamente, salvo beneficiar a edificaciones que no hicieron bien los cálculos, que no debiera ser el motivo final. El problema que esto afecta aspectos de absorción de aguas lluvias, estacionamientos, cálculos en los aportes del espacio público, distanciamiento de los balcones y terrazas hacia los vecinos y hacia el antejardín, abriendo un conflicto con lo determinado por los instrumentos de planificación territorial y con los vecinos.

Por lo tanto debiera ser rechazada esta modificación.

Observación 3: 11. 5.1.11 No se aprecia una modificación en este punto del artículo 5.1.11 Por lo tanto, no debe ser considerada en esta modificación.

22. 433_Ana_Vergara_.pdf

Observación 1: No procede, se mantiene Artículo 1.1.2.

Observación 2: No procede, se mantiene Art. 5.1.11.

23. 471_María_García_.pdf

Observación 1: La propuesta modifica simultáneamente dos artículos de la OGUC que operan de manera coordinada en la determinación del potencial constructivo de un proyecto:

Artículo 1.1.2 OGUC – Definiciones: modifica la definición del vocablo «Superficie edificada», cambiando la expresión «cara exterior» de los muros perimetrales por «cara interior». Esta definición tiene carácter transversal, pues es la referencia conceptual aplicable en todo el cuerpo normativo de la OGUC.

Artículo 5.1.11 OGUC – Cálculo de la superficie edificada: modifica el numeral 1° del artículo, que establece el método de cálculo concreto de la superficie edificada por piso. El texto vigente señala que se considera «el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales»; la propuesta reemplaza «exterior» por «interior», haciendo coherente el cálculo con la nueva definición del Art. 1.1.2.

Ambas modificaciones actúan de manera sinérgica: la del Art. 1.1.2 establece el cambio conceptual, y la del Art. 5.1.11 lo operacionaliza en el procedimiento de cálculo. Por lo tanto, el análisis de esta modificación no puede limitarse a un solo artículo; sus efectos se proyectan sobre todas las disposiciones de la OGUC y de los PRC que utilizan la «superficie edificada» como parámetro de regulación.

24. 480_Valentina_Caiconte_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 La propuesta no genera una diferencia sustancial en el desarrollo de proyectos de vivienda social. Por otro lado, esta no tiene una correlación con la aplicación de las normas urbanísticas que sí se aplican a la cara exterior de las edificaciones, por lo que no se sabe cómo puede afectar el cambio de concepto a la realidad del desarrollo de los proyectos o bajo qué criterios e información se basaron para el cambio de concepto.

25. 504_Pablo_Guzman_.pdf

Observación 1: En general no es una medida que pueda tener un efecto considerable en la planificación urbana, los márgenes que se para la definición de la constructibilidad por lo general no hacen mucha distinción, el porcentaje que ocupan las estructuras, es residual para efectos de cálculo, por lo que es una medida que podría estar bien encaminada.

Sin embargo, es cuestionable la técnica o estilo normativo de la redacción al referirse a la “cara interior de los muros perimetrales”. Se recomienda hacer alusión a otras definiciones que puede tener un efecto más taxativo en el permiso y facilita la labor de la DOM, como por ejemplo la superficie útil de un edificio, aunque esto puede tener claras repercusiones en los edificios residenciales sobre DFL 2.

Observación 2: Se solicita fundamentar técnicamente la necesidad de impulsar esta modificación normativa y lo propio respecto de la señalada en el artículo 1.1.2.

26. 508_Ana_Carvalho_.pdf

Observación 1: La nueva forma de calcular la superficie edificada, sólo contabilizando la superficie interior edificada, tendrá como consecuencia menos recaudación municipal por concepto de Derechos de Edificación, como también una disminución en el cálculo de los aportes al espacio público. Para las Comunas pequeñas, con insuficiencia vial, de equipamiento y áreas verdes públicas, estos aportes, son necesarios.

27. 518_María_Noguera_.pdf

Observación 1: [SIN TEXTO EXTRAÍBLE EN LA SALIDA DISPONIBLE: el contenido pertinente aparece como imagen en la extracción mostrada, sin OCR utilizable]

28. 521_CCHC_.pdf

Observación 1: Se considera una propuesta positiva, ya que permitirá incentivar el mejoramiento de los estándares de construcción de las viviendas en cuanto a aislación térmica, resistencia sísmica, resistencia al fuego, y todo aquello que implique un mayor grosor de muro.

Asimismo, la medida facilitará la comprensión del cálculo de la superficie edificada por parte de quienes adquieran viviendas.

Sin perjuicio de lo indicado, se solicita precisar la propuesta, en el sentido que la superficie comprendida entre la cara exterior de los muros perimetrales y la cara interior de los mismos, no se computará para ningún efecto. Esto implica -entre otros- que no se considerará como superficie común ni útil.

Asimismo, se solicita precisar que, al hablar de muros perimetrales, se refiere a los muros y tabiques perimetrales, a fin de incluir dentro del concepto opciones constructivas como paneles prefabricados de fachada.

Por otra parte, se deja constancia de la necesidad de ajustar los programas habitacionales del MINVU de manera acorde a la medida propuesta, a fin de no afectar su debida ejecución. En específico, se sugiere revisar los cuadros normativos correspondientes.

Por último, para mayor certeza en la aplicación de la norma, se solicita incorporar un artículo transitorio en virtud del cual se establezca que las modificaciones propuestas para en este artículo, así como en la definición de superficie edificada del art. 1.1.2, sólo regirán para solicitudes de permisos de construcción ingresadas a contar de la fecha de publicación del decreto de modificación a la OGUC propuesto. Lo anterior, a fin de evitar problemas de interpretación a nivel de DOM, así como mantener el marco normativo previamente vigente en el caso de proyectos cuyas unidades pueden haber sido prometidas en venta y, por tanto, requieren conservar la forma de cálculo de la superficie edificada ofertada a los promitentes compradores.

Observación 2: Artículo 5.1.11. Se considera una propuesta positiva, ya que permitirá incentivar el mejoramiento de los estándares de construcción de las viviendas en cuanto a aislación térmica, resistencia sísmica, resistencia al fuego, y todo aquello que implique un mayor grosor de muro.

Asimismo, la medida facilitará la comprensión del cálculo de la superficie edificada por parte de quienes adquieran viviendas.

Sin perjuicio de lo indicado, se solicita precisar la propuesta, en el sentido que la superficie comprendida entre la cara exterior de los muros perimetrales y la cara interior de los mismos, no se computará para ningún efecto. Esto implica -entre otros- que no se considerará como superficie común ni útil.

Asimismo, se solicita precisar que, al hablar de muros perimetrales, se refiere a los muros y tabiques perimetrales, a fin de incluir dentro del concepto opciones constructivas como paneles prefabricados de fachada.

Por otra parte, se deja constancia de la necesidad de ajustar los programas habitacionales del MINVU de manera acorde a la medida propuesta, a fin de no afectar su debida ejecución. En específico, se sugiere revisar los cuadros normativos correspondientes.

Por último, para mayor certeza en la aplicación de la norma, se solicita incorporar un artículo transitorio en virtud del cual se establezca que las modificaciones propuestas para en este artículo, así como en la definición de superficie edificada del art. 1.1.2, sólo regirán para solicitudes de permisos de construcción ingresadas a contar de la fecha de publicación del decreto de modificación a la OGUC propuesto. Lo anterior, a fin de evitar problemas de interpretación a nivel de DOM, así como mantener el marco normativo previamente vigente en el caso de proyectos cuyas unidades pueden haber sido prometidas en venta y, por tanto, requieren conservar la forma de cálculo de la superficie edificada ofertada a los promitentes compradores.

31. 522_Francisca_Salazar_.pdf

Observación 1: - Se sugiere revisar la coherencia entre la presente modificación del artículo y lo establecido en la DDU N°110, la cual debiera ser ajustada en su numeral 3, a fin de asegurar concordancia normativa.

32. 526_Adriana_Larsen_.pdf

Observación 1: 1.1.2 El cambio en la manera de medir la superficie edificada, permite aumentar la superficie útil construible dentro de un mismo límite normativo. Esta práctica implica un aumento en la intensidad edificatoria, sin una evaluación explícita de los efectos urbanos.

Observación 2: 5.1.11 El cambio en el criterio de medición de superficie edificada refuerza el cambio del artículo 1.1.2, consolidando un aumento efectivo en la superficie edificable. Sugiero evaluar el impacto conjunto de estas modificaciones en términos de densidad construida y carga sobre la infraestructura urbana.

33. 527_Daniel_Moreno_.pdf

Observación 1: Se valora positivamente la modificación que redefine la “superficie edificada” desde la cara interior del muro perimetral, en la medida en que corrige un incentivo inadecuado a minimizar el espesor de muros en un país sísmico. Con todo, convendría explicitar que esta adecuación no debe ser utilizada para justificar una disminución del estándar efectivo de habitabilidad de las viviendas ni para consolidar unidades cada vez más pequeñas, sino para mejorar la calidad constructiva sin deteriorar las condiciones de uso residencial.

Observación 2: La propuesta permite que proyectos con permiso ya otorgado y sin recepción final puedan acogerse a nuevas disposiciones de la OGUC sin quedar obligados, por ese solo hecho, a acogerse a nuevas disposiciones de los instrumentos de planificación territorial. Además, eleva desde 5% a 25% el margen para modificar superficie edificada manteniendo las normas originales del proyecto. Ambas modificaciones, en conjunto, pueden generar un desajuste importante entre la planificación territorial vigente y los proyectos efectivamente ejecutados, favoreciendo.

34. 550_Alejandra_Sepulveda_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 El nuevo cálculo de superficie edificada afectaría en la disminución de los ingresos por derechos municipales, así como por la Ley de Aportes, situación a considerar para los municipios pequeños que buscan aumentar sus ingresos propios.

35. 567_Guillermo_Condemarin_.pdf

Observación 1: 1. Artículo 1.1.2 En la definición de “Superficie Edificada” al reemplazar la cara exterior por la cara interior, genera una disminución de la superficie efectiva de la edificación, patrón tradicional base en la transacción comercial y avalúo fiscal de los inmuebles, bajando hasta en un 10% su superficie, que tiene relación con los coeficientes de constructibilidad y de ocupación de suelo, pero afectará directamente en la valorización de las edificaciones existentes. ¿Por qué no rebajar en la definición de los coeficientes de constructibilidad y ocupación de suelo?

Observación 2: 12. Artículo 5.1.11. Nuestra observación es igual a la observación N° 1.

36. 578_Lyzette_Gyorgy_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 y 5.1.11 Modificar la definición de “Superficie edificada” sin considerar los muros perimetrales, se traduce en:

* 1. Es inconsistente con la definición universal (RAE) del concepto “edificación”: “*Construcción estable, hecha con materiales resistentes ...*”, lo que implica que deben considerarse todos los elementos constructivos que permiten darle estabilidad a la edificación.

* 2. Esta nueva definición enmascara el real impacto de un proyecto inmobiliario en la ciudad, toda vez que lo declarado en papel (permisos) defiende de la realidad ejecutada, lo que implica entre un 10% a 20% más de superficie construida, influyendo en regulaciones y normas de excepción de la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, que se amarran o articulan con dicha superficie como:

* artículo 4.1.17 proyectos que deban incluir sistemas de reutilización de aguas grises;

* en los artículos 4.3.3 - 4.3.5 y la “*Resistencia al fuego requerida para los elementos de construcción de edificios*”;

* en el artículo 5.1.4, punto 8 y los “*Permisos para instalaciones de recepción y almacenamiento de residuos de productos prioritarios...*”;

* artículos 5.1.10-5.1.11-5.1.12 aumentando Coef. de Ocupación de suelo y de Constructibilidad;

* 5.1.14 en el *cálculo del pago de los derechos municipales* en detrimento de los ingresos municipales, recaudación diversa a lo largo del país (este cambio sumado a los exponenciales aumentos de densidad, solo afectara directamente sobre las demandas de la comunidad sobre los municipios y sus arcas);

* 3. Incide negativamente en la regulación del DFL2, Título 6 “*Vivienda Económica” OGUC*, toda vez las viviendas acogidas serán mayores que 140m2, mínimo 10% hasta 20% aprox. Efectos negativos de ampliar tácitamente los 140 m2:

* Pérdida de focalización del beneficio, al extenderlo a viviendas más grandes, viviendas que hoy no califican por tener entre 141 y ~154 m2 totales o más, pasarían automáticamente a gozar de todos los beneficios DFL2.

* Esto favorece segmentos de mayor poder adquisitivo.

* Menor recaudación fiscal; los municipios dejarían de percibir contribuciones, impuesto a la renta por arriendos, timbres y estampillas, e impuesto a la herencia de un universo más amplio de propiedades.

* Efecto regresivo, el DFL2 fue creado para vivienda económica y accesible.

* Ampliar encubiertamente el límite mediante una redefinición técnica beneficia principalmente a viviendas de mayor valor, contradiciendo el espíritu social del decreto, incentiva a construir viviendas más grandes.

* Es un precedente peligroso, al modificar el beneficio mediante una redefinición técnica de "superficie edificada", en vez de modificar explícitamente el límite de metros, es una vía poco transparente, que podría repetirse para ampliar aún más el beneficio en el futuro sin debate público explícito.

* Distorsión del mercado inmobiliario en precios, si se amplía la superficie del DFL2, el previo de mercado de rango ampliado aumentaría artificialmente al incorporar el valor de los beneficios tributarios, encareciendo el acceso a ese segmento para quienes no buscan invertir, sino habitar.

* Debilitamiento de la coherencia del sistema tributario, ya que el DFL2 ya ha sido objeto de críticas por ser aprovechado como herramienta de inversión más que de vivienda social. Ampliarlo reforzaría ese uso especulativo y abriría la puerta a presiones para nuevas ampliaciones en el futuro.

* ¿Qué pasará con las viviendas que hoy no son DFL2 (~147–154 m2- o más- totales) y tributan por ello, podrán retroactivamente exigir los beneficios tributarios del nuevo DFL2?, ¿Qué consecuencias tendrá en el Servicio de Impuestos internos y/o los Conservadores de bienes raíces.

37. 590_Lorena_Meneses_.pdf

Observación 1: Arts. 1.1.2 y 5.1.11 (superficie edificada) La modificación del criterio de medición desde la cara exterior a la interior del muro perimetral altera indirectamente la constructibilidad de los proyectos, incrementando la superficie útil sin modificación del instrumento de planificación territorial (IPT). Esto configura un exceso de potestad reglamentaria, en contravención de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que reserva la regulación de intensidad de uso de suelo a los IPT. Se vulnera el principio de juridicidad (arts. 6 y 7 CPR).

* Distorsión del instrumento de planificación territorial (IPT): se incrementa la edificabilidad efectiva sin pasar por modificación de planes reguladores.

* Impacto en densidad real: mayor carga urbana (habitantes/equipamiento) no prevista.

* Incentivo perverso inverso: si bien se argumenta lo sísmico, podría incentivar soluciones estructurales subóptimas para maximizar superficie útil.

* Desalineación con estándares internacionales, donde el criterio de medición suele ser consistente con volumetría total.

38. 609_Gabriela_Pappini_.pdf

Observación 1: 8. 1.1.2 / 5.1.11 Cambio en el cálculo de superficie edificada a la cara interior de los muros, aumenta la constructibilidad por sobre lo planificado y normado. Se genera conflictos con por ejemplo SII al momento de tasar m² físicos y para el pago de las Contribuciones. Y tiene implicancias sobre todas las disposiciones de la OGUC y de los PRC que utilizan la superficie edificada como parámetro de regulación. Se solicita eliminar la propuesta a los artículos.

39. 615_Ariel_Loncomil_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 / 5.1.11 Definición “Superficie Edificada” cambia a medirse desde cara interior del muro. Genera que no se considere el espesor de una construcción como superficie edificada. Disminuye la superficie computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una rebaja de los derechos municipales por concepto de pago en permisos de edificación. Además, pueden implicar una disminución en el factor para categorizar un IMIV, en algunos casos, los proyectos pueden disminuir su categoría (Ejemplo: intermedio a básico), por lo que las mitigaciones serían de menor impacto.

40. 620_Damaris_Landskron_.pdf

Observación 1: 1. 1.1.2 / 5.1.11 Definición “Superficie Edificada” cambia a medirse desde cara interior del muro. Genera que no se considere el espesor de una construcción como superficie edificada. Disminuye la superficie computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una rebaja de los derechos municipales por concepto de pago en permisos de edificación. Además, pueden implicar una disminución en el factor para categorizar un IMIV, en algunos casos, los proyectos pueden disminuir su categoría (Ejemplo: intermedio a básico), por lo que las mitigaciones serían de menor impacto.

Observación 2: Quedará a criterio del desarrollador (o privado) regirse por las nuevas normas de la OGUC o por aquellas que determine el IPT. Esto disminuye la coherencia entre los instrumentos de planificación de escala comunal (PRC) y de escala nacional (OGUC). 9. 1.1.2 / 5.1.11, 1.4.17, 2.1.22, 2.4.1, 2.6.4, 2.6.5, 2.6.9, 5.1.18

La posibilidad de duplicar la densidad habitacional en todo el territorio comunal, mediante la reducción del coeficiente de densidad, sin exigir estudios previos específicos de capacidad vial, infraestructura sanitaria, equipamientos y servicios, equivalentes a los requeridos para la elaboración o modificación de un Plan Regulador Comunal (PRC), implica un incremento significativo de población en áreas que ya presentan déficits de vialidad, colectores públicos, servicios sanitarios, alumbrado público y espacios públicos. Esta situación resulta contraria al rol asignado a los PRC por el Artículo 41 de la LGUC, que mandata ordenar y promover el

41. [642_pablo_moya_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.1.2. Sin observaciones a la propuesta.

Observación 2: Artículo 5.1.11. Sin observaciones a la propuesta.

42. [643_Francisca_Cancino_.pdf]

Observación 1: 1.1.2 Aún cuando la naturaleza de la propuesta permite incrementar el espesor de muros para mejorar el comportamiento higrotérmico de las viviendas, esta propuesta genera impactos directos sobre la trazabilidad de los estudios nacionales como internacionales. Además, genera una interpretación parecida a la de superficie útil, por lo que no es claro el aporte real de esta modificación.

43. [652_Gloria_Zomosa_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.1.2. Definición de superficie edificada Respecto a la modificación de la definición de superficie edificada, en que la medida será por fuera de los muros perimetrales, no se tienen mayores observaciones. Sin embargo, se debe considerar que dicha disminución puede tener impactos en la carga de ocupación. Sujeto a las posibilidades del proyectista, el mismo proyecto puede considerar menos metros cuadrados con el mismo producto, y por ende, el cálculo de la ley de aportes sería menor, en desmedro de mejorar el entorno inmediato, como de recibir aportes menores a las municipalidades para la ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la Comuna.

44. 664_Pablo_Lopez_.pdf

Observación 1: art. 1.1.2 y 5.1.11

La modificación que redefine la superficie edificada desde la cara exterior a la cara interior de los muros perimetrales es técnicamente razonable.

Evaluación técnica

El cambio corrige un incentivo negativo presente en la normativa vigente, particularmente relevante en un país sísmico, donde el espesor de los muros perimetrales incide directamente en la seguridad estructural.

Permite una medición más representativa de la superficie útil efectiva de las viviendas, sin alterar sustantivamente los parámetros de densidad.

El impacto sobre los coeficientes de constructibilidad u ocupación de suelo resulta acotado y no genera distorsiones normativas relevantes.

Conclusión

Medida adecuada, sin impactos territoriales adversos significativos.

45. 668_Jaime_Carbonel_.pdf

Observación 1: Artículo 5.1.11.

Sobre el cálculo de superficie edificada

Sin observaciones

46. 669_Melvin_Vidal_.pdf

Observación 1: Obs. DOM: En este punto, más que el cambio normativo como tal, preocupa el lenguaje con el cual se plantea el ajuste normativo, donde se interpreta como “recuperación” de superficie, lo que claramente constituye un mero aumento de la misma.

En efecto, primero se habla de “despenalizar” la superficie estructural, revistiendo sutilmente las normas que regulan como preceptos “castigadores o punitivos”, ya que “penaliza” la constructibilidad al considerar como superficie, el área que ocupan muros estructurales u otros elementos que se visualizan en planta.

En segundo lugar, la modificación no es clara respecto de si lo que se desea considerar como constructibilidad, efectivamente debe dejar la estructura perimetral fuera o considerar sólo la superficie útil efectiva interior. Cabe señalar que, la norma urbanística ha establecido siempre una diferencia entre superficie edificada y superficie útil, donde para esta última, se descontaba el 10% para los cálculos que resultaran procedentes (por ejemplo para el cálculo de estacionamientos). En este orden de ideas, si en la génesis de la norma sobre constructibilidad, no se aplicó el concepto de “superficie útil”, fue porque dicho coeficiente entrega el máximo de metros cuadrados totales a construir en un predio, es decir el volumen edificado y no “el volumen interior ocupable”.

Cabe señalar que, esto último resultaría distorsionado conceptual y consecuentemente, al tratar de calcular solo la superficie interna ocupable (con todas las complejidades que eso implica), y no directamente la superficie exterior, la cual se aplica como referencia para múltiples tópicos dentro de la LGUC y la OGUC.

Observación 2: Obs. DOM: Como se ha señalado anteriormente, en Ñuñoa casi la totalidad de departamentos cuentan con menos de 90m². En consecuencia, esta modificación casi duplica la constructibilidad permitida por el Plan Regulador de Ñuñoa en toda la comuna, resultando ante los ojos de los vecinos, en una situación notoriamente anómala.

Lo anterior se agudiza al considerar el nuevo concepto de Superficie Edificada, considerando solamente la superficie interior útil. El resultado finalmente será la percepción de grandes volúmenes edificados sobre terrenos relativamente pequeños comparados con la situación típica observada.

Observación 3: Obs. DOM: El conflicto en este punto será directo con los municipios, los cuales, a través de esta única herramienta, podían limitar los incrementos normativos en materia de un tópico tan trascendente como las alturas de los edificios que conforman un Conjunto Armónico. Es así que, al eliminar la facultad de reducir este factor tan relevante en materia normativa, significará despojar a los municipios del único mecanismo de control para esta figura urbanística.

En segundo lugar, e igual que para el análisis sobre “superficie edificada”, se observa un peculiar uso del lenguaje, el cual no es explícito sobre el real trasfondo de las modificaciones. Al despojar a los municipios de sus capacidades de control y regulación, la pérdida efectiva de estas capacidades la padecen en última instancia las personas que forman

la comunidad completa, al verse despojados de un instrumento de planificación en el cual participaron y por el cual finalmente votaron.

Observación 4: Obs. DOM: Este aspecto de la norma, nos recuerda las Técnicas Habilitantes, donde para ciertos proyectos “ubicados en territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia”, se les permitirá mediante declaraciones (aparentemente juradas) obtener permisos y recepción simultánea.

47. 684_Carolina_Zamorano_.pdf

Observación 1: 2. Art. 1.1.2 Definición de Superficie Edificada La modificación establece que la superficie se calculará horizontalmente por pisos, medida hasta la cara interior de los muros perimetrales, eliminando el espesor del muro del cómputo de constructibilidad. Impacto Técnico: Esta disposición altera la relación entre superficie útil y volumen construido, generando un incremento indirecto de la edificabilidad efectiva. La exclusión del espesor de muros permite incorporar mayor masa edificada sin reflejo en los indicadores normativos, configurando una “constructibilidad no contabilizada”. Esto podría distorsionar los parámetros de ocupación definidos en los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), así como subestimar la carga de ocupación real respecto de las capacidades de infraestructura previstas. Además, no se aprecia una modificación concatenada en otras normas asociadas a la carga de ocupación.

Observación 2: 13. Art. 5.1.11 Cómputo de Superficies Parciales Se ajusta la norma para que todas las superficies parciales se midan desde la cara interior de los muros perimetrales. Impacto Técnico: Dificulta la fiscalización municipal (DOM), al desvincular la superficie declarada de la ocupación física efectiva.

48. 691_Mesa_Coordinación_asesorias_urbanas_.pdf

Observación 1: Aumenta la constructibilidad en una superficie similar al ancho del perímetro exterior por piso, correspondiente aproximadamente a 8% a 10% de la superficie edificada según el cálculo actual.

Puede tener un efecto en la disminución de los ingresos por derechos municipales, así como por Ley de Aportes.

49. 695_Francisco_Ramirez_.pdf

Observación 1: 5.1.11 La modificación de “exterior” por “interior” en el cálculo de superficies del “Artículo 5.1.11. La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales:

50. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara “interior” de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación....

51. 696_Chistiane_Rusche_.pdf

Observación 1: Art. 1.1.2 Propongo que se define un nuevo termino para la superficie de una vivienda / un departamento, para calcular la superficie real, que usa un comprador. Tipo: “superficie habitable”. Eso puede apoyar en términos de ventas. Junto con eso se deberá redefinir el término “superficie útil” y definir claramente cuál será la diferencia hacia “superficie edificada”. Para definir exacto su cálculo por ejemplo para la carga de ocupación.

52. 697_Claudio_Aliaga_.pdf

Observación 1: Art. 1.1.2 y 5.1.11 Aumenta la constructibilidad en una superficie similar al ancho del perímetro exterior por piso, correspondiente aproximadamente a 8% a 10% de la superficie edificada según el cálculo actual. Puede tener un efecto en la disminución de los ingresos por derechos municipales, así como por Ley de Aportes.

53. 699_Carlos_Pacheco_.pdf

Observación 1: La propuesta de modificación al cálculo de la superficie edificada y útil genera efectos sustantivos en la planificación urbana local, al alterar parámetros estructurales que inciden directamente en la constructibilidad de los proyectos inmobiliarios. En particular, el nuevo criterio de medición, que considera la superficie hasta la cara interior de los muros, produce un aumento efectivo de la superficie útil edificable, estimado entre un 8% y un 10% por piso en comparación con el sistema actualmente vigente.

54. 700_Daniel_Reyes_.pdf

Observación 1: 1) De acuerdo a la nueva definición de superficie edificada se solicita modificar la definición de superficie útil, ya que corresponde a la suma de la superficie edificada.

55. 710_María_Lobos_.pdf

Observación 1 (Artículo 1.1.2.): Si bien esta medida podría habilitar una mayor superficie útil en proyectos de interés social, genera una serie de incertidumbres respecto de la aplicabilidad de otras normas urbanísticas. Las interpretaciones certeras de la norma deben quedar expresamente identificadas en la ordenanza:

- 1.¿Cómo impacta esta reducción de lo que se considera superficie edificada a otras normas urbanísticas? Por ejemplo, ¿los m² correspondientes al muro perimetral serán considerados para la aplicación del coeficiente de ocupación de suelo de un proyecto?
- 2.¿A quién le corresponde la propiedad de los muros de la edificación?

Adicionalmente, se infiere que la medida busca reducir los precios de la vivienda al reducir los m² que se consideran construídos para cada unidad. No obstante, es probable que el precio de la unidad de vivienda se mantenga, haciendo que en realidad se pague un precio mayor por cada m² de “superficie edificada”. Requerimiento:

Se solicita incluir una definición para la “superficie, en m², de muros perimetrales”, que permita utilizar dicho valor en los cálculos de constructibilidad, ocupación de suelo, entre otros.

Se solicita crear una memoria explicativa de la modificación, incluyendo un análisis de las implicancias de este cambio en relación a otras normativas urbanísticas que involucran valores de superficie en sus cálculos.

Observación 2 (Artículo 5.1.11.): Si bien esta medida podría habilitar una mayor superficie útil en proyectos de interés social genera una serie de incertidumbres respecto de la aplicabilidad de otras normas. Las interpretaciones certeras de la norma deben quedar expresamente identificadas en la ordenanza:

- 1.¿Cómo impacta esta reducción de lo que se considera superficie edificada a otras normas urbanísticas? Por ejemplo, ¿los m² correspondientes al muro perimetral serán considerados para la aplicación del coeficiente de ocupación de suelo de un proyecto?
- 2.¿A quién le corresponde la propiedad de los muros de la edificación?

Adicionalmente, se infiere que la medida busca reducir los precios de la vivienda al reducir los m² que se consideran construídos para cada unidad. No obstante, es probable que el precio de la unidad de vivienda se mantenga, haciendo que en realidad se pague un precio mayor por cada m² de “superficie edificada”.

56. 721_Javiera_Figueroa_.pdf

Observación 1 (Art. 1.1.2): Esta medida altera la relación entre masa edificada y superficie útil. Al no penalizar el espesor de muros estructurales, se incentiva el uso de sistemas constructivos más robustos sin sacrificar metros vendibles. Sin embargo, desde la planificación, esto genera una "constructibilidad _fantasma_" que permite mayor volumen edificado en el mismo predio, presionando los límites de ocupación de suelo definidos en los IPT sin que estos metros computen legalmente. Podría, además, derivar en una subestimación de la carga de ocupación efectiva en relación con la capacidad de soporte proyectada en el IPT.

Observación 2 (Art. 5.1.11): Es la parte operativa del Punto 1 a nivel de expediente municipal. Esto obligará a los revisores de la DOM a cambiar sus criterios de cálculo, aceptando proyectos que físicamente ocupan más espacio del que declaran en sus cuadros de superficies, dificultando la fiscalización de los coeficientes de ocupación de pisos superiores.

57. 722_Ana_Merino_.pdf

Observación 1 (1.1.2.): No se justifica el cambio que además genera alteración en el producto del coeficiente de ocupación de suelo y de constructibilidad

58. [742_Macarena_Garrido_.pdf]

Observación 1: 5. 1.1.2 1) De acuerdo a la nueva definición de superficie edificada se solicita modificar la definición de superficie útil, ya que corresponde a la suma de la superficie edificada. Dice: “Superficie útil”: suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio, calculada hasta el eje de los muros o líneas divisorias entre ellas y la superficie común. Debe decir: “Superficie útil”: suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio, calculada hasta el eje de los muros o líneas divisorias entre ellas y la superficie común.

Observación 2: 5)El término “_sistema de transporte público mayor”, _no se encuentra en la OGUC. Se solicita definir sistema de transporte público mayor en el glosario de la OGUC artículo 1.1.2. 5)Se solicita aclarar si la superficie de 90 m² de las viviendas económicas será edificada o construida.

59. [730_Constanza_Abusleme_.pdf]

Observación 1: Se sugiere no incorporar modificación que señala la cara interior de la edificación.

La modificación de la medición de superficie desde la "cara interior" aumenta artificialmente la constructibilidad real de los proyectos sin que esto se refleje en los coeficientes del PRC, favoreciendo el sobre aprovechamiento del suelo. Asimismo, este aumento de cambio de medición de superficies traerá consigo una disminución en el pago de Derechos Municipales, existiendo discrepancia entre las superficies realmente edificadas versus las declaradas en el permiso de edificación.

Observación 2: Se sugiere no aumentar la constructibilidad a un 75% de lo permitido por PRC a un proyecto acogido a conjunto armónico, ni modificar el criterio de localización por cercanía a transporte público, ni incorporar un calificación de “vivienda económica” asociada parámetro de superficie de hasta 90m².

Aumento de la Intensidad Edificatoria: La propuesta incrementa el bono de constructibilidad de un 50% a un 75% para proyectos de vivienda económica (menor a 90 m²) bien localizados. Este aumento, sumado al cambio en la forma de medir la superficie edificada (cara interior) y al nuevo coeficiente de densidad, genera una sobreexplotación del suelo que no guarda relación con la planificación de los Planes Reguladores Comunales. En la práctica, se permite una mayor carga de habitantes en el mismo predio sin asegurar que la infraestructura sanitaria, eléctrica y de equipamiento local pueda absorber este crecimiento. Además, este beneficio se vuelve de aplicación generalizada al reducirse la superficie mínima a 2.500 m², amenazando con saturar áreas residenciales consolidadas.

Sobrecarga de Intensidad por Condición de Uso: Al igual que en el artículo precedente, se aumenta el beneficio de constructibilidad del 50% al 75% para proyectos de vivienda económica (menor a 90 m²) cercanos a ejes estructurantes o estaciones de transporte. Esta modificación es técnicamente incoherente con la planificación local, ya que permite un aprovechamiento del suelo que supera con creces la capacidad de los servicios y el equipamiento comunal existente. En comunas como Peñalolén, esto generará zonas de saturación donde la densificación no va acompañada de una mejora proporcional en el espacio público o en la infraestructura de soporte. Además, el uso de un beneficio destinado originalmente al equipamiento para potenciar la densificación habitacional desvirtúa el equilibrio entre usos de suelo que los PRCs deben cautelar.

Riesgo de Impacto Patrimonial por Sobre-densificación: La propuesta incrementa el beneficio de constructibilidad del 50% al 75% para proyectos de vivienda económica (90m²) asociados a la recuperación de inmuebles patrimoniales. Si bien se busca incentivar la restauración, un bono del 75% genera una presión volumétrica desproporcionada sobre el inmueble protegido y su entorno inmediato. Esta intensificación excesiva puede derivar en "proyectos fachada" donde la nueva edificación oculte o desfigure el valor arquitectónico del Monumento o Inmueble de Conservación Histórica, alterando de forma irreversible la morfología del inmueble patrimonial sin una evaluación de impacto de armónico por parte del municipio.

60. 764_Camila_Merino_.pdf

Observación 1: Al establecer la superficie edificada respecto de la cara interior de los muros perimetrales, se cree importante establecer un parámetro fijo de descuento respecto a la superficie total construida vinculada al espesor de muros, ya que de lo contrario cualquier diferencia en terreno, ejecución de la obra, implicaría ampliación o disminución de superficie condicionando la recepción a una regularización de la situación. Se propone validar lo contemplado en art. 7.1.2.4 del PRMS, logrando, a la vez, alinear los cuerpos reglamentarios.

61. 783_Slaven_Razmilic_ADI_.pdf

Observación 1: Se sugiere agregar un artículo transitorio estableciendo este cambio solo aplicará para solicitudes de permisos posteriores a esta modificación. Esto es particularmente relevante considerando la existencia de proyectos ya en venta, con o sin recepción final, en que ya hay promesas firmadas en base a la forma de cálculo actualmente vigente.

62. 790_María_Díaz_.pdf

Observación 1: La medida aumenta la constructibilidad efectiva al excluir el espesor de los muros perimetrales del cálculo de la superficie edificada, lo que implica una intensificación indirecta del uso del suelo sin evaluación de su impacto en la capacidad de carga urbana, ni de los estudios técnicos pertinentes.

Asimismo, reduce la base sobre la cual se calculan los aportes regulados por la Ley N°20.958, disminuyendo los ingresos municipales destinados al financiamiento del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, afectando la ejecución de iniciativas tales como guías de diseño urbano, planificación de ciclorutas y mejoras en movilidad y espacio público, que en comunas como la nuestra dependen en gran medida de estos recursos.

63. [815_Maria_de la Maza_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.1.2. y artículo 5.1.11

64. La modificación de la superficie edificada, implicaría modificar toda la información, documentación y planimetría de las 100.000 unidades en stock, constituyendo una dificultad especial al tener que comparar unidades ya promesadas o vendidas con sus características pre y post modificación. Además, que lo anterior se traduce en un aumento artificial de los valores de venta, que es el efecto contrario a lo que se busca.

65. Las inmobiliarias podrían enfrentarse a una serie de conflictos legales con los clientes, debido al cambio de superficies de unidades ya promesadas.

66. Si el objetivo, es acercarse a la superficie "que se puede ocupar", habría que descontar todos los muros y tabiques interiores, lo cual parece un sin sentido y nunca reflejará adecuadamente lo que se puede ocupar.

67. Por otra parte, si el objetivo es aumentar la constructibilidad, ese aumento no será de superficie vendible ya que no estará considerada dentro de la superficie útil municipal.

68. Finalmente, existen otros mecanismos para aumentar la constructibilidad, como por ejemplo aumentar el premio por fusión de lotes en un 10% u otras, que no generan las externalidades negativas del cambio propuesto.

69. [820_Victoria_Rojas_.pdf]

Observación 1: 1.1.2

RECHAZO

Considerando que un PRC determina a través de la definición de una norma urbanística cuando se puede construir, esta modificación se contrapone con una norma definida previamente y sustentada a través de diferentes estudios. Es decir, ahora se podrá construir más de lo que la norma define, lo que tendría un impacto en el proyecto aumentando la carga urbana sin tomar resguardo de la infraestructura existente.

Esta modificación infiere menor superficie computable por lo que el cálculo de aportes al espacio público será menor, por lo que existirán menores recursos para mitigar el impacto del desarrollo urbano.

Observación 2: 5.1.11

RECHAZA

No se debe derogar este artículo ya que actualmente para muchos municipios representa una herramienta de control para el desarrollo de sus ciudades. Los municipios pierden su facultad de limitar los beneficios a los conjuntos armónicos.

Se deben evaluar los efectos que traerá consigo esta modificación. Comunas que hacen uso de esta herramienta legal, se verían obligadas a bajar sus densidades

70. [826_Ricardo_Avila_.pdf]

Observación 1: 1.1.2

Respecto del cambio propuesta a la definición de «Superficie edificada», desde su medida según muros exteriores a muros interiores, la “Minuta explicativa” ofrece la justificación de que “la norma vigente incentiva la minimización del espesor

de muro para aprovechar la constructibilidad efectiva del proyecto.” Lo cual sería muy inconveniente en un país sísmico, como Chile. Esa consideración es muy débil; ninguna empresa constructora puede correr el riesgo de una falla estructural por la exigua ganancia de superficie habitable, al quitar uno que otro centímetro al grosor de sus muros perimetrales.

Ahora, si, aún así, se mantuviere esa modificación, se debe cambiar, correspondientemente, los límites de constructibilidad. Es decir: si, según la medición por muros exteriores, cierta norma se refiere a edificio de 900 m², aquel edificio podría tener, según la medición por muros interiores, una superficie de (números sólo para fijar ideas): 880 m². Entonces toda norma anterior referida a 900 m² se deberá referir a 880 m², al aplicar la nueva manera de evaluar la «Superficie edificada».

La conversión de aquellos números debería ser precisada según la ingeniería de construcción civil aplicable. Como esto es difícil y altamente opinable,

Propongo que no se cambie la ordenanza en cuanto a este aspecto.

Observación 2: 5.1.11

Como ya argumentado en cuanto al Art. 1.1.2, propongo que, en el numeral 1, no se cambie la referencia para calcular la superficie construida.

71. 854_Maria_Herrera_.pdf

Observación 1:

Arts. 1.1.2 y 5.1.11 (superficie edificada) El cambio en la medición de la superficie edificada permite aumentar la superficie útil construable, lo que en la práctica intensifica el uso del suelo y sus efectos en el entorno.

72. 875_Nicolas_Fuentes_.pdf

Observación 1:

Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley 20.958). La norma debe asegurar que este cambio no reduzca los recursos municipales destinados a mejorar el entorno barrial..

73. 896_Macarena_Energici_.pdf

Observación 1:

La modificación del criterio de medición desde la cara exterior a la interior del muro perimetral altera indirectamente la constructibilidad de los proyectos, incrementando la superficie útil sin modificación del instrumento de planificación territorial (IPT). Esto configura un exceso de potestad reglamentaria, en contravención de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, que reserva la regulación de intensidad de uso de suelo a los IPT. Se vulnera el principio de juridicidad (arts. 6 y 7 CPR).

Distorsión del instrumento de planificación territorial (IPT): se incrementa la edificabilidad efectiva sin pasar por modificación de planes reguladores.

Impacto en densidad real: mayor carga urbana (habitantes/equipamiento) no prevista.

Incentivo perverso inverso: si bien se argumenta lo sísmico, podría incentivar soluciones estructurales subóptimas para maximizar superficie útil.

Desalineación con estándares internacionales, donde el criterio de medición suele ser consistente con volumetría total.

74. 928_Sebastian_Ahumada_.pdf

Observación 1: Arts. 1.1.2 y 5.1.11 Se observa la propuesta de medir la superficie edificada hasta la cara interior del muro perimetral, por cuanto produce un aumento normativo de la constructibilidad efectiva sin evaluación previa de sus efectos urbanos acumulativos. En la práctica, ello equivale a flexibilizar la intensidad de ocupación del suelo sin mediación del instrumento de planificación territorial. Si se busca corregir un incentivo estructural indeseado en un país sísmico, la medida debiera acotarse a vivienda de interés público o reconstrucción, o bien condicionarse a parámetros técnicos específicos, y no establecerse como regla general.

75. 934_Juan_Ruiz_.pdf

Observación 1: 2. 1.1.2 La nueva forma de calcular la superficie edificada, sólo contabilizando la superficie interior edificada, tendrá como consecuencia menos recaudación municipal por concepto de Derechos de Edificación, como también una disminución en el cálculo de los aportes al espacio público. Para las Comunas pequeñas, con insuficiencia vial, de equipamiento y áreas verdes públicas, estos aportes, son necesarios.

76. 943_Ana_Vergara_ColegasArquitectos_.pdf

Observación 1: No procede, se mantiene Artículo 1.1.2.

Observación 2: No procede, se mantiene Art. 5.1.11.

77. 956_Nicolas_Vergara_.pdf

Observación 1: 5.1.11 - El cambio del vocablo "exterior" por "interior" amplía en la práctica la superficie edificada permitida en los instrumentos de planificación territorial (IPT) vigentes, permitiendo un aumento de la constructibilidad no contemplado en estos, con todas las consecuencias que ello implica. Asimismo, se debe considerar el efecto combinado con la modificación propuesta al Art. 2.1.22 de la OGUC en el sentido del cambio del coeficiente de cálculo de la densidad permitida en los IPT y la modificación del Art. 2.6.4 sobre conjuntos armónicos. En este sentido, ello inducirá a una mayor densidad poblacional efectiva, vulnerando lo establecido en los IPT e induciendo, en las áreas en que se den las condiciones de mercado para ello (zonas urbanas y, especialmente, metropolitanas de buena accesibilidad), una probable saturación de los servicios básicos, de la capacidad vial y de los espacios públicos a nivel local, dado que la estimación de la constructibilidad actual se realizó justamente pensando en esas condiciones, las que no cambian por efecto de esta modificación administrativa. Así, ello contraviene el propósito de los estudios fundantes o antecedentes técnicos de los respectivos IPT (tales como estudios de capacidad vial o de infraestructura), así como lo aprobado en la Evaluación Ambiental Estratégica del instrumento, o bien en su Declaración de Impacto Ambiental, como era anteriormente requerido. Por todo lo anterior, se solicita eliminar la modificación en cuestión.

78. 84_Charles_Holmes_CChC_obs_.pdf

Observación 1: El cambio de definición de "superficie edificada" no se concilia con las definiciones de "superficie útil" ni "superficie común". Con la norma vigente, la suma de las superficies útiles y superficies comunes arroja por resultado la superficie edificada (sinónimo de superficie total).

De prosperar el cambio unilateral de la definición de “superficie edificada”, se llega a que ésta pasaría a computar menos superficie que la suma de las superficies útiles y superficies comunes.

En otras palabras, habrá superficies útiles y superficies comunes (la mitad del espesor de los muros) que quedarán fuera de las superficies edificadas.

Ello traerá consigo varios problemas con las reglas sobre superficies para distintos efectos de la OGUC, como son, por ejemplo, los estándares de estacionamientos o viviendas económicas.

Así, una vivienda económica de 140 m² de superficie edificada tendrá aproximadamente 147 m² de superficie útil, lo que implica que deja de ser una vivienda económica conforme a su tope máximo legal.

En sentido contrario, si la referida vivienda tuviera 140 m² útiles, tendría, a su vez, aproximadamente un 5% menor, es decir, 133 m² de superficie edificada.

Se sugiere que, si el objetivo es incrementar la constructibilidad, es mejor incorporar modificaciones en el artículo 5.1.12 de la OGUC, como podría ser la siguiente:

“Artículo 5.1.12. Coeficiente de constructibilidad máximo. La regulación sobre coeficiente de constructibilidad máximo tiene por finalidad limitar el volumen total de las edificaciones, respecto de aquella parte construida sobre el nivel de suelo natural.

El coeficiente de constructibilidad máximo lo determinará el Plan Regulador Comunal o el Plan Seccional que haga las veces de tal, el cual no podrá ser inferior a 0,5. Con todo, dicho coeficiente no podrá ser inferior a 3 en predios frente a vías Colectoras, ni inferior a 5 frente a vías Troncales o Expresas o vías clasificadas en carácter de camino nacional o regional por parte de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, y en aquellos que se ubiquen en las cercanías de una estación de tranvía o de ferrocarril urbano o interurbano, con un radio de influencia de hasta 1.000 metros, ni inferior a 6 en un radio crítico de 200 metros o de hasta dos cuadras respecto de tales estaciones. Dichos coeficientes de constructibilidad mínimos exigibles son sin perjuicio de los demás beneficios que establece esta Ordenanza General, salvo que se contempla incompatibilidad expresa.

En los casos que el Plan Regulador Comunal respectivo, o el Plan Seccional que haga las veces de tal, no fije coeficiente de constructibilidad máximo, éste lo determinará libremente el arquitecto del proyecto.

Para la aplicación del coeficiente de constructibilidad se contabilizará exclusivamente la superficie del primer piso y de pisos superiores, si los hubiere, descontando las superficies que representen los siguientes conceptos:

- a) Piso mecánico.
- b) Recintos no habitables.
- c) Bodegas.
- d) Estacionamientos, vehiculares o de bicicletas.
- e) Vías de evacuación y pasillos de evacuación.
- f) Planta de tratamiento de aguas grises.
- g) Las áreas verdes.

Las ampliaciones de viviendas no quedarán afectas al coeficiente de constructibilidad máximo si éstas representan una superficie que no exceda de 100 m².

Para el cálculo del coeficiente de constructibilidad se deberá aplicar supletoriamente las reglas de cómputo de superficies que regula el artículo 1.4.27 de esta Ordenanza General.”

79. 516_Simon_Salvachua_.pdf

Observación 1:

“Artículo 5.1.11. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara interior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.”

80. 533_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1:

“Art.1.1.2. Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la ‘cara interior’ implica un aumento encubierto del coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley 20.958). La norma debe asegurar que este cambio no reduzca los recursos municipales destinados a mejorar el entorno barrial.”

81. 581_Catalina_de la Cerda_.pdf

Observación 1: Modificación artículo 5.1.11. OGUC. Existe acuerdo en que el cálculo de la superficie edificada de una construcción se determine midiendo desde la cara interior de los muros perimetrales.

Observación 2: Modificación artículo 5.1.18. OGUC. Se concuerda con la modificación que señala que si durante el tiempo que medie entre la fecha de emisión del permiso de edificación y la fecha de emisión de recepción final de la respectiva obra se modifican las normas de la presente Ordenanza o de los Instrumentos de Planificación Territorial, el propietario tendrá derecho a modificar el proyecto en base a las mismas normas con que éste fue aprobado, siempre que la modificación no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 25%, o nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al tiempo en que solicite la modificación.

82. 606_Miroslava_Petrova_.pdf

Observación 1: Art.1.1.2. Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del coeficiente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley 20.958). La norma debe asegurar que este cambio no reduzca los recursos municipales destinados a mejorar el entorno barrial..

83. 667_Gloria_Zomosa_Alcaldía_Buin_.pdf

Observación 1: Respecto a la modificación de la definición de superficie edificada, en - Definición de que la medida será por fuera de los muros perimetrales, no se tienen superficie mayores observaciones. Sin embargo, se debe considerar que dicha edificada disminución puede tener impactos en la carga de ocupación. Sujeto a las posibilidades del proyectista, el mismo proyecto puede considerar menos metros cuadrados con el mismo producto, y por ende, el cálculo de la ley de aportes sería menor, en desmedro de mejorar el entorno inmediato, como de recibir aportes menores a las municipalidades para la ejecución del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la Comuna.

Observación 2: Artículo 5.1.11. Similar a lo indicado en la observación del artículo 1.1.2 podría tener Sobre el cálculo efectos en la disminución de ingresos por concepto de Ley de Aportes de superficie al Espacio Público. edificada

84. [725_Almendra_Aguilera_.pdf]

Observación 1: • Al artículo 1.1.2.: Impacto en Constructibilidad: El cambio de medición a la "cara interior" implica un aumento encubierto del coeciente de constructibilidad. Se observa un riesgo de disminución en los aportes al espacio público (Ley 20.958). La norma debe asegurar que este cambio no reduzca los recursos municipales destinados a mejorar el entorno barrial.

85. [752_Carlos_Swett_.pdf]

Observación 1: Respecto a la propuesta sugiero lo siguiente: Definición superficie construida Art. 1.1.2 OGUC: Buena propuesta para calcular la superficie útil en unidades independientes como las casas pero genera discriminación ya que no aplica para edificaciones de edificación colectivas, estas son todas las definidas como unidad funcional independiente. Todas estas tipologías debieran calcular su superficie de la misma manera esto es desde la cara interior de los muros perimetrales de lo contrario se beneficia solo a algunos y no a todos los destinatarios o familias que pagaran por dicha unidad.

Cuando las unidades de departamentos u oficinas o locales comerciales comparten muros perimetrales y estos están al interior de la construcción el cálculo de estas superficies es al eje de estos muros. Propongo modificar la definición de Superficie Útil en el art. 1.1.2 de la OGUC para unificar el criterio para calcular superficies “Superficie útil”: suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio, calculada desde la cara interior de los muros o líneas divisorios entre ellas y la superficie común. Exigencia copulativa del Conjunto Armónico Art. 2.6.4 OGUC De acuerdo con eliminar la exigencia de la calzada de 14m como requisito. Respecto al ancho mínimo de 20m propongo:

Eliminar la obligación del proyecto de construir dicha vía si esta no existe. Primero porque el desarrollador no puede expropiar los anchos de los lotes colindantes hasta empalmar con otra vía de 20m. Y además porque realizar el ensanche y financiarlo es más caro que lo que se gana con los beneficios constructivos del Conjunto Armónico.

“a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m. En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho”

86. [753_Andres_Stewart_.pdf]

Observación 1: Respecto a la propuesta sugiero lo siguiente: Definición superficie construida Art. 1.1.2 OGUC: Buena propuesta para calcular la superficie útil en unidades independientes como las casas pero genera discriminación ya que no aplica para edificaciones de edificación colectivas, estas son todas las definidas como unidad funcional independiente. Todas estas tipologías debieran calcular su superficie de la misma manera esto es desde la cara interior de los muros perimetrales de lo contrario se beneficia solo a algunos y no a todos los destinatarios o familias que pagaran por dicha unidad.

Cuando las unidades de departamentos u oficinas o locales comerciales comparten muros perimetrales y estos están al interior de la construcción el cálculo de estas superficies es al eje de estos muros. Propongo modificar la definición de Superficie Útil en el art. 1.1.2 de la OGUC para unificar el criterio para calcular superficies "Superficie útil": suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio, calculada desde la cara interior de los muros o líneas divisorios entre ellas y la superficie común. Exigencia copulativa del Conjunto Armónico Art. 2.6.4 OGUC De acuerdo con eliminar la exigencia de la calzada de 14m como requisito. Respecto al ancho mínimo de 20m propongo:

Eliminar la obligación del proyecto de construir dicha vía si esta no existe. Primero porque el desarrollador no puede expropiar los anchos de los lotes colindantes hasta empalmar con otra vía de 20m. Y además porque realizar el ensanche y financiarlo es más caro que lo que se gana con los beneficios constructivos del Conjunto Armónico.

"a) Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m. En el caso que la calzada no se encuentre materializada con las características señaladas, deberá ser ensanchada por el proyecto, hasta encontrarse o empalmarse con una calzada existente de al menos el mismo ancho"

87. 766_Patricio_Contreras_.pdf

Observación 1: OBSERVACIONES 1. Observación propuesta respecto del artículo sobre definiciones 1.1.2 Se sugiere incorporar, dentro del artículo sobre definiciones de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, una definición expresa de "Informe Favorable del Ministerio del Medio Ambiente", concepto introducido por la Ley N° 21.807.

Lo anterior resulta necesario, toda vez que dicho concepto no cuenta actualmente con una definición legal ni reglamentaria precisa en el régimen vigente de la Evaluación Ambiental Estratégica aplicable a los instrumentos de planificación territorial. En efecto, ni la Ley N° 19.300 ni el reglamento que regula la EAE establecen el contenido, alcance, oportunidad procedimental ni efectos jurídicos específicos de este "Informe Favorable", generándose con ello un vacío normativo que puede afectar la certeza jurídica en la aplicación del procedimiento a los planes reguladores.

Por tal motivo, se propone que, para efectos de esta Ordenanza, se entienda por "Informe Favorable del Ministerio del Medio Ambiente" el pronunciamiento final emitido por la autoridad sectorial ambiental competente dentro del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, recaído sobre el instrumento de planificación territorial respectivo, en los términos previstos por la legislación y reglamentación vigente sobre EAE.

Esta incorporación permitiría dotar de certeza y operatividad a la referencia introducida por la Ley N° 21.807, evitando dificultades interpretativas derivadas de la inexistencia actual de una definición positiva en la ley y en el reglamento que rigen el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica para los planes reguladores. Propuesta de texto normativo "Informe Favorable del Ministerio del Medio Ambiente": pronunciamiento final emitido por el Ministerio del Medio Ambiente, o por la autoridad ambiental competente que corresponda, dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica aplicable a un instrumento de planificación territorial, mediante el cual se expresa la conclusión formal del proceso en los términos establecidos por la legislación y reglamentación vigente.

88. 798_Ivan_Gonzalez_.pdf

Observación 1: OGUC 1.1.2. (Deniciones) _Agregar el siguiente inciso a la denición de "Profesional Competente": _"Para todos los efectos legales y administrativos de esta Ordenanza, cuando se haga referencia al arquitecto, ingeniero o profesional competente en singular, se entenderá que incluye a la pluralidad de profesionales que actúen como coautores del proyecto o de la obra. En estos casos, los profesionales asumirán la responsabilidad de forma solidaria frente a la Dirección de Obras Municipales por la totalidad del proyecto, o bien, de forma individual respecto de las áreas de intervención que expresamente delimiten al momento de suscribir los documentos."

89. 936_Salvador_Concha_.pdf

Observación 1: Fundamento: La modificación propone cambiar el modo en que se define la "superficie edificada", midiéndola hasta la cara interior del muro perimetral, en vez de la cara exterior.

Observación 2: 1. ¿Este cambio en la medición implicará, en los hechos, una reducción efectiva de la superficie útil mínima de las viviendas? Si antes una vivienda de 60 m² consideraba los muros exteriores y ahora solo el espacio interior, ¿cuál será la nueva superficie útil real resultante?

Observación 3: 2. ¿Qué salvaguardas específicas se incorporarán al reglamento para garantizar que la vivienda social y económica mantenga estándares mínimos de habitabilidad (dormitorios de dimensiones adecuadas, ventilación, iluminación natural, espacios de circulación suficientes)?

Observación 4: 3. ¿Se mantienen o modifican los estándares mínimos establecidos en el Título 6 de la OGUC para viviendas económicas DFL-2 (60 m² para viviendas de dos pisos, 100 m² para viviendas de un piso)? En caso de modificarse, ¿cuál es la nueva superficie mínima propuesta?

90. 940_Ana_Vergara_RoyalFortress_.pdf

Observación 1: El presente análisis aborda las modificaciones propuestas a los siguientes artículos de la OGUC:

Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada)

Art. 5.1.18 (modificación de proyectos)

Art. 2.4.1 (estacionamientos)

Art. 2.6.4 a 2.6.9 y 2.6.19 (conjuntos armónicos)

Art. 2.1.17 (evaluación de riesgos)

Art. 1.5.1 y 5.1.1 (procedimientos en zona de catástrofe)

Observación 2: 3.6. CONSTRUCTIBILIDAD (Modificación Art. 1.1.2 y 5.1.11 OGUC)

Observación técnica

El cambio de medición de superficie edificada (cara interior del muro)

Incrementa superficie útil

Incentiva mayor densificación efectiva

Impacto

Aumento indirecto de demanda hídrica

Presión sobre infraestructura existente

91. 955_Carolina_Peñaloza_.pdf

Observación 1: No se advierte en la minuta explicativa una fundamentación técnica suficiente que permita justificar el cambio propuesto en la forma de medir la superficie edificada, reemplazando la medición hasta la cara exterior de los muros perimetrales por una medición hasta la cara interior. Aunque la propuesta presenta esta modificación como un ajuste de definición, su efecto normativo es sustantivo, pues altera directamente la forma en que se computa la superficie para efectos de permisos de edificación y volumen construido final y, por esa vía, incide en la constructibilidad efectiva del proyecto y por lo tanto redundante en el ámbito urbano. La propia minuta vincula esta modificación a una estrategia de reducción del precio de la vivienda y la presenta como una corrección frente a un supuesto incentivo a eliminar del cálculo de superficie, el espesor de los muros, pero no acompaña antecedentes técnicos que demuestren que dicho problema deba resolverse mediante la alteración de una definición basal del sistema normativo.

Observación 2: Además, la modificación resulta conceptualmente inconsistente y contradictoria, por cuanto la noción de “superficie edificada” deja de comprender parte de aquello que materialmente constituye la construcción. Excluir del cómputo el espesor de los muros perimetrales importa una redefinición de la edificación que no se condice con el sentido material del concepto y que, en los hechos, permite expandir la superficie útil sin reconocer expresamente que se está ampliando la intensidad edificatoria admisible. Por ello, no parece correcto tratar esta modificación como una simple actualización técnica o terminológica. Su efecto real es normativo y urbanístico.

Observación 3: Observación: No se debe modificar la definición de “superficie edificada” contenida en el artículo 1.1.2, ni la regla de cómputo del artículo 5.1.11, en los términos propuestos.

92. 944_Ana_Vergara_FundadoraCARquitectos_.pdf

Observación 1: Las modificaciones propuestas introducen cambios en los siguientes cuerpos normativos de la OGUC:

Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones Art. 1.1.2 y 5.1.11 (definición de superficie edificada)

93. 187_Iris_Vergara_.pdf

Observación 1: Artículo 1.1.2

Artículo 1.1.2

“medida hasta la cara interior de los muros perimetrales”. _

“medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales”.

La superficie edificada pasa a medirse hasta la cara interior de los muros perimetrales, en reemplazo de la cara exterior.

SIN OBSERVACIONES

Observación 2: Artículo 5.1.11

Artículo 5.1.11

“medida desde la cara interior de los muros perimetrales” _

“medida desde la cara exterior de los muros perimetrales”

El criterio de medición pasa desde la cara exterior a la cara interior de los muros perimetrales.

SIN OBSERVACIONES

94. [220_Agustin_Perez_.pdf]

Observación 1: Artículo 1.1.2. Definiciones. Los siguientes vocablos enen en esta Ordenanza el signicado que se expresa: «Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos vercales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales.

Decreto Supremo N° 47, De 1992, Del Ministerio De Vivienda Y Urbanismo, Que Fija El Texto De La Ordenanza General De Urbanismo Y Construcciones, En Diversas Materias.

1) Artículo 1.1.2. Definiciones. Los siguientes vocablos enen en esta Ordenanza el signicado que se expresa:

[...] «Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos vercales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara interior de los muros perimetrales.

1) De acuerdo a la nueva definición de superficie edificada se solicita modificar la definición de superficie útil, ya que corresponde a la suma de la superficie edificada.

Dice: “Superficie útil”: suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio, calculada hasta el eje de los muros o líneas divisorias entre ellas y la superficie común.

Debe decir: “Superficie útil”: suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio., calculada hasta el eje de los muros o líneas divisorias entre ellas y la superficie común.

Observación 2: Artículo 5.1.11. La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos vercales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de

12) Artículo 5.1.11. La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara interior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos vercales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de

evacuación. 2. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad. En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común. En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m.

95. [290_Rodolfo_Jimenez_.pdf]

Observación 1: 1) Artículos 1.1.2 y 5.1.11: cambio de “cara exterior” a “cara interior” del muro perimetral para medir superficie edificada

Este cambio aumenta la superficie útil computable dentro del mismo envolvente, y por tanto eleva la edificabilidad efectiva de los proyectos sin cambiar formalmente otros parámetros. En principio podría corregir un incentivo a muros más delgados, pero también

incrementa la rentabilidad normativa por metro cuadrado, sobre todo en proyectos de alta repetición tipológica. RIESGOS • Aumento encubierto de cabida. • Presión por maximizar unidades vendibles sin mejora equivalente del estándar urbano. • Desalineación entre parámetros históricos de los PRC y la nueva forma de medir edificabilidad. • Potencial desigualdad entre proyectos antiguos y nuevos bajo una misma zona normativa. JUICIO TÉCNICO No es el cambio más grave del paquete, pero sí contribuye a una liberalización incremental de la cabida, especialmente si se acumula con densidad, altura y conjuntos armónicos.

96. 490_Paulina_Valdivia_.pdf

Observación 1: * “Constructibilidad: Se propone cambiar la definición de “superficie edificada” para que esta se mida hasta la cara interior del muro perimetral, en vez de la cara exterior del muro perimetral. Esta modificación contempla modificaciones a los artículos 1.1.2 y 5.1.11, en que se reemplaza la palabra “exterior” por “interior”. El cambio en el criterio de medición de superficie edificada aumenta la superficie útil construable, incrementando indirectamente la intensidad del uso del suelo, NQ o a E rTaperficha mdbFicmdas: camFia by de ur en hi eSupericis emficadas - mperia de Gana -comiNUcdióscubría eairaleda Sericortaeerte por plaze, alr deciuir ier vecioss TCONMeTA por pago En oo Kn x3rión Ka opcios venicidas y 1u o liic y han TO dón, melca—_—:nhl—h:—_—_—_ Eauta la caroe evertio" de lon eure perieeicales " articdo DT ha expticio milfécada de ura rompreucción comprenciará la numa de Los cipudertes neparffción edicidó E parciales: Li PEc EEÉCIDS de QG CORMPNNCIÓN DOTprepasrd 1 FA E d Ae a i 2A E, En cada pira, al IA6 de la mosarficia comrivudda, 1 En - cía pro el IDO de b eupedrr conienda mMctoia y ia ENrAAo ENTACA AN RNEO IOLDL rmepdicda ee (a. CARa eo e dy TECds y Leberalesis 1eDda q Fornó Gatal; dedlds drsdo Lo NAA DESRTDA Abjrerdo Msios del EMCDs AUDEDID Hd verion y CA exterior" de Lot euror pariestralas, Ercluyendo Eodos mui datiee eic ÉS dl ζmc de enlamióa 160 de CC y a elesentas estapto Lóx vución y derós verticales, de el rai de MC ME ecalered, Dila Ls ralcalo=d da duprrficia ediFicada 66 cado 1 En m n e H6 06 h duparos comMTAEda MOTida y IT e EA NEE ee ha CNPO a ha ua d ee ples cj 45591 ro foreas paríte de ura vía de evecuación De Sobrepcss dicto pedoncad E Es cada ples, al 39t 66 La cuperficia cóspiteidda, tactaca y lateraleerío sñlería, 1iem=e que M prófecides nc -iuéu'h-.....u.—r£... 1al DUDrio" al Frerta aiereo, deblraóo corildera" como y i xpacióa H—I'f—hn:w—dnu- M -E e Ó rT Ira e r Meerfisis coroletá el drda Sos actroeziio 2104 profcáldc. En cala 2040 56 de COMTALÁLesres las nuperficios abierTad CA Ciajaría erbi en volado po-odor = ea lmdor coTverger l, lac jardjeeras ecteriores y ior esparior rubiertos y aiteror del prisar plio der 18l% de 10í Comie. En al Cd de elarcñ inclimases, la moparficio adificuda 5a Arteraieará por al dras defisida en yn plano paralelo al pino erazido a la altura de 1,60 e imbre di. Ir al cac de Te;. a La nperficis Meriacetal de elles al eu altira libes inteño" 1 ipal s MesrFió d 1, 50

97. 499_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

98. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m.

12) Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara __interior __de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

99. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m. _

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 5.1.11.:

No hay observaciones.

100. 502_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: _Artículo 1.1.2._

_Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa: _

_«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales." _

1) Artículo 1.1.2.

_Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa: _

_«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara __interior __de los muros perimetrales." _

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 1.1.2.:

No hay observaciones a lo planteado.

Observación 2: _Artículo 5.1.11._

_La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

101. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m.

12) Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara __interior __de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

102. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común. _

103. [523_Ariel_Loncomil_.pdf]

Observación 1: N° 1 y 12 — Art. 1.1.2 / 5.1.11

Definición “Superficie Edificada” cambia a medirse desde cara interior del muro

Genera que no se considere el espesor de una construcción como superficie edificada. Disminuye la superficie computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una rebaja de los derechos municipales por concepto de pago en permisos de edificación. Además, pueden implicar una disminución en el factor para categorizar un IMIV, en algunos casos, los proyectos pueden disminuir su categoría (Ejemplo: intermedio a básico), por lo que las mitigaciones serían de menor impacto.

104. 659_Juan_Hernandez_.pdf

Observación 1: _Artículo 1.1.2._

_Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa: _

«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales."._

1) Artículo 1.1.2._

Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa:_

«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara interior de los muros perimetrales."._

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 1.1.2.:

No hay observaciones a lo planteado.

Observación 2: Artículo 5.1.11._

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación._

Observación 3: 12) Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara interior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

105. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 5.1.11.:

No hay observaciones.

106. 660_Rodrigo_Martinez_.pdf

Observación 1: Artículo 1.1.2._

Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa:_

«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales."._

1) Artículo 1.1.2._

Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa:_

«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara interior de los muros perimetrales."._

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 1.1.2.:

No hay observaciones a lo planteado.

Observación 2: Artículo 5.1.11._

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación._

Observación 3: 12) Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara interior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

107. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m.

OBSERVACIÓN AU-EC a la modificación propuesta del artículo 5.1.11.:

No hay observaciones.

108. 707_Daniel_Reyes_.pdf

Observación 1: Artículo 5.1.11. La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1, En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, Incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales, En el caso de escaleras, sólo se calculará la Superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación: 2. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad. En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común, En el caso de planos inclinados, la Superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,50 m sobre él, En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,50 m

173 Artículo 5.1.11. La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales: 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara interior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación: 2. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad. En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común, En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él. En el caso de cuerpos salientes, se computará la superficie horizontal de ellos si su altura libre interior es igual o superior a 1,60 m

Observación 2: Artículo 1.1.7. Definiciones, Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el Significado que se expresa; «Superficie edificada: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales.»

1) Artículo 1.1.2. Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa; [...] Superficie edificadas: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara interior de los muros perimetrales,".

1) De acuerdo a la nueva definición de superficie edificada se solicita modificar la definición de superficie Útil, ya que corresponde a la suma de la superficie edificada,

Dice: "Superficie útil": suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio, calculada hasta el eje de los muros o líneas divisorias entre ellas y la superficie común,

Debe decir: "Superficie Útil": suma de la superficie edificada de las unidades que conforman un edificio., calculada hasta el eje de los muros a líneas divisorias entre ellas y la superficie común,

109. 719_Erick_Solo_.pdf

Observación 1: 1.1.2.

Sobre el Coeficiente de Constructibilidad: La modificación en la forma de medición hacia la "cara interior" genera un aumento encubierto de la densidad. Se solicita evaluar el impacto real sobre las cesiones de terreno destinadas a espacio público (Ley 20.958), garantizando que esta flexibilidad técnica no suponga una merma en los recursos municipales para el mejoramiento del entorno barrial.

110. 795_Catalina_San Martín_.pdf

Observación 1: Las medidas principales en el proyecto apuntan a tres áreas, a) elimina parte de las regulaciones en el mercado de la vivienda urbana; b) reducción de algunas cargas regulatorias asociadas a los proyectos de densificación; y, c) modifica y reduce estudios de movilidad para las viviendas de interés público: a) Elimina parte de las regulaciones en el mercado de la vivienda urbana. a.1. Cambio en la forma de Medición de la Superficie en la unidad imputable para efectos de calcular al coeficiente de constructibilidad. a.2. Reducción del número de habitantes por vivienda (4 a 2) o a 1 en viviendas de hasta 90 m². a.3. Propone áreas de densificación comunal asociadas a la red de transporte Público. a.4. Reemplazo de la Densidad Neta (viviendas/hectárea), como es el caso del plan regulador comunal de Las Condes, por densidad Bruta. a.5. Multiplicar la densidad Neta (viviendas/hectárea), como en el caso del plan regulador comunal de Las Condes por el factor 4.

Observación 2: En relación con la norma urbanística referida al coeficiente de constructibilidad, el proyecto dispone varias estrategias: i. Cambia la forma general de medición de la superficie edificada para efectos de calcular al coeficiente de constructibilidad, la que actualmente y de acuerdo con el artículo 1.1.2, se calcula por el exterior de los muros de la edificación, siendo particularmente beneficiosa la propuesta para proyectos acogidos a Copropiedad Inmobiliaria. De acuerdo con cálculos propios este factor es un incremento variable dado que se debe combinar con factores como el coeficiente de ocupación de suelo y la constructibilidad.

Observación 3: EVALUACIÓN Y CONCLUSIÓN SOBRE LA PROPUESTA NORMATIVA DE DENSIDAD HABITACIONAL Y AUMENTO DE CONSTRUCTIBILIDAD Consecuentemente con lo expuesto, se hace necesario evaluar la efectividad de la propuesta normativa, que se fundamenta en la premisa de que los cambios normativos permitirían reducir el precio de la vivienda hasta en un 15%, según se ha explicado en diferentes foros y, por tanto, conviene tener presente: Aumenta la superficie edificable en cuanto cambia la forma para computar las superficies en las edificaciones (superficie exterior – superficie interior); Modifica el estándar de ocupación de las viviendas (de 4 hab/vivienda a 1– 2 hab/vivienda según sea el caso); Reduce la superficie mínima de los predios factibles de acogerse a las disposiciones de excepción de conjuntos armónicos (de 5.000 m² a 2.500 m²); Incrementa la constructibilidad de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjuntos armónicos hasta en un 75%; Incorpora el premio del 30% de constructibilidad por fusión a los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjunto armónico; y, Elimina la potestad municipal, en consideración a las características de las zonas urbanas de cada comuna, de disminuir los porcentajes de constructibilidad de los proyectos que se acogen a las disposiciones de conjuntos armónicos.

Observación 4: 2. 1.1.2. Y 5.1.11. Considerar la superficie edificada hasta la cara interior de los muros perimetrales implica un aumento del coeficiente de constructibilidad, cuyo guarismo es variable, pues depende del tipo de edificación, altura de esta, coeficiente de ocupación de suelo, entre otros, pero con ejemplos concretos de la normativa urbanística local, este aumento de constructibilidad puede alcanzar hasta cifras superiores al 20%. Generando una distorsión en la forma urbana e intensidad de uso planificada, generando impacto en el precio del suelo.

111. 796_Marcela_Rivas_AOA_.pdf

Observación 1: Artículo 1.1.2.

Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa:

«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara exterior de los muros perimetrales.".

Artículo 1.1.2.

Definiciones. Los siguientes vocablos tienen en esta Ordenanza el significado que se expresa:

«Superficie edificada»: superficie de una construcción calculada horizontalmente por pisos, sin incluir los vacíos, los ductos verticales y las escaleras de evacuación, medida hasta la cara interior de los muros perimetrales.".

Reconociendo que está bien orientada podría ser más potente y efectivo modificar también las definiciones referidas a “Coeficientes”. Va en la misma línea, refuerza la idea y favorece también a los proyectos chicos.

Observación 2: Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales:

- 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara exterior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.

- 2. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él.

Artículo 5.1.11.

La superficie edificada de una construcción comprenderá la suma de las siguientes superficies parciales:

- 1. En cada piso, el 100% de la superficie construida, techada y lateralmente cerrada en forma total, medida desde la cara interior de los muros perimetrales, incluyendo todos sus elementos excepto los vacíos y ductos verticales. En el caso de escaleras, sólo se calculará su superficie edificada en cada piso si éstas no forman parte de una vía de evacuación.
- 2. En cada piso, el 50% de la superficie construida, techada y lateralmente abierta, siempre que su profundidad no sea superior al frente abierto, debiendo considerar como superficie completa el área que sobrepase dicha profundidad.

En cada piso no se contabilizarán las superficies abiertas cuya cubierta esté en volado por dos o más lados convergentes, las jardineras exteriores y los espacios cubiertos y abiertos del primer piso que sean de uso común.

En el caso de planos inclinados, la superficie edificada se determinará por el área definida en un plano paralelo al piso trazado a la altura de 1,60 m sobre él.

De acuerdo pero debiera complementarse con modificar las definiciones de los coeficientes en el artículo 1.1.2.

112. 856_Victoria_Pino_.pdf

Observación 1: Art. 1.1.2 /

5.1.1

1

Definición “Superficie

Edificada” cambia a

medirse desde cara

interior

del muro

Genera que no se considere el espesor de una construcción

como superficie edificada. Disminuye la superficie

computable para el desarrollador. Lo anterior, implica una

rebaj

a de los derechos municipales por concepto de pago

en permisos de edificación. Además, pueden implicar una

disminución en el factor para categorizar un IMIV, en

algunos casos, los proyectos pueden disminuir su categoría

(Ejemplo: intermedio a básico), por

lo que las mitigaciones

serían de menor impacto.

113. 864_Vicente_Burgos_.pdf

Observación 1: Art. 1.1.2 y Art. 5.1.11

Materia: Definición de superficie edificada (cara exterior → cara interior del muro perimetral).

La modificación propuesta reemplaza la medición desde la cara exterior a la cara interior del muro perimetral para el cálculo de superficie edificada. Es una forma de aumentar la constructibilidad. Si la argumentación es técnica, parece al menos poco profundo que se altere una norma técnica en un país sísmico. Creemos necesario retirar esta propuesta y acompañar estudios de impacto estructural y sísmico que respalden este cambio.

IV. OBSERVACIONES EN PRESENTACIONES SIN DOCUMENTOS ADJUNTOS (EN PLANILLA):

A continuación, se transcriben todas las observaciones que se incluyeron solo en la planilla y que sirvieron para el resumen efectuado para los artículos 1.1.2. y 5.1.11. de la OGUC:

1. 486 Fernando Miramda Monsalve

Observación 1: 1) Artículos 1.1.2 y 5.1.11: cambio de “cara exterior” a “cara interior” del muro perimetral para medir superficie edificada.

Observación 2: A nivel mundial, la superficie construida se calcula por el exterior de muros de la edificación.

Observación 3: Este cambio en la forma de calcular la superficie edificada, provoca una pérdida de continuidad en series y parámetros estadísticos, nacionales y mundiales.

Observación 4: El cálculo de la superficie edificada por el muro interior genera ambigüedad en su resultado y la dificulta la comparación con otros indicadores.

2. 503 Daniel Meza Corvalán

Observación 1: Respecto al Artículo 1.1.2 – Definición de superficie edificada por interior, se observa que la modificación constituye un ajuste técnico que, si bien no se vincula directamente con la emergencia, más bien incide marginalmente en el cálculo de constructibilidad.

Observación 2: Considerando que la superficie mínima para los programas de vivienda de interés público está normada, se solicita mantener definición de superficie edificada por cara exterior.

3. 506 Daniel Meza Corvalán

Observación 1: Sobre la modificación del Artículo 2.1.22 – Densidad y coeficiente de habitantes, se solicita no reducir del coeficiente de habitantes, ya que incide directamente en el estándar de superficie de área verde disponible por habitante.

Observación 2: Los nuevos proyectos entrarían a disminuir el indicador actual que identifica el SIET para la superficie de área verde por habitante, incidiendo en el déficit de todas las comunas de Chile salvo un número menor que dispone un estándar aceptable.

Observación 3: Sobre modificación al Artículo 1.1.2 – Definición de superficie edificada por interior no tiene incidencia en vivienda económica y, por lo tanto, en casi la totalidad de la acción realizada en contexto de emergencia, considerando que la OGUC ya contempla beneficios para vivienda económica, en particular el art.

Observación 4: 6.1.5 "no se contabilizará como parte de la misma la superficie edificada que le corresponde en el prorrateo de los bienes comunes, si ésta es inferior al 20% de la superficie de cada vivienda o departamento" y consecuente en la constructibilidad".

Observación 5: Se solicita eliminar la modificación al Artículo 1.1.2 – Definición de superficie edificada por interior ya que busca atender una optimización inmobiliaria más que con objetivos públicos, debido a que para objetivos públicos ya existe beneficios para descontar superficie como el art.

Observación 6: 6.1.5 "no se contabilizará como parte de la misma la superficie edificada que le corresponde en el prorrateo de los bienes comunes, si ésta es inferior al 20% de la superficie de cada vivienda o departamento".

Observación 7: Respecto al Artículo 1.1.2 – Definición de superficie edificada por interior, se observa que la modificación constituye un ajuste técnico que, si bien no se vincula directamente con la emergencia, más bien incide marginalmente en el cálculo de constructibilidad.

Observación 8: Considerando que la superficie mínima para los programas de vivienda de interés público está normada, se solicita mantener definición de superficie edificada por cara exterior.

4. 556 Andrea Rubio Varas

Observación 1: 1) Artículos 1.1.2 y 5.1.11: cambio de “cara exterior” a “cara interior” del muro perimetral para medir superficie edificada.

Observación 2: A nivel mundial, la superficie construida se calcula por el exterior de muros de la edificación.

Observación 3: Este cambio en la forma de calcular la superficie edificada, provoca una pérdida de continuidad en series y parámetros estadísticos, nacionales y mundiales.

Observación 4: El cálculo de la superficie edificada por el muro interior genera ambigüedad en su resultado y la dificulta la comparación con otros indicadores.