

CONSULTA CIUDADANA

IDENTIFICACIÓN DE LA CONSULTA: **“Modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, para incorporar casos de proyectos que pueden eximirse del requisito de la dotación mínima de estacionamientos”**

PERIODO DE CONSULTA: del 10/11/2025 al 24/11/2025

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
1	Agustín Manuel Soto Cuevas	Territoria	Creo que es pertinente eximir de uso de estacionamientos al estar conectado a otros medios de transporte importantes, pues hay que tanto incentivar el uso de medio de transportes más sostenibles y a su vez, desincentivar el uso de autos, que generan una serie de externalidades negativas en los entornos urbanos.	Si bien se comparte la visión sobre la necesidad de incentivar el transporte público y la movilidad activa en desmedro del uso del automóvil particular, liberar la dotación mínima de estacionamientos en el caso de predios que se encuentren conectados a otros modos de transporte, no es el propósito de esta propuesta de modificación; incorporación a otros medios de transporte (pero que no identifica) requiere además un estudio más detallado del realizado, que excede a esta propuesta.
2	Fernando Flores de Toro	Territoria	Habiendo buen acceso a transporte público y ciclovías, debiese disminuir considerablemente el requerimiento de estacionamientos mínimos, incluso llevándose a cero en algunos casos y poniéndose máximos.	Efectivamente, consideramos que esta modificación permitirá el desarrollo de predios que estando bien ubicados, con acceso a transporte público y servicios, que en la actualidad no han podido desarrollarse.
3	Camilo Sánchez	Particular	Observación respecto de la modificación propuesta: La sustitución del verbo “deberá” por “podrá” en el primer párrafo constituye una alteración sustancial del principio de objetividad y del deber de igualdad ante la ley, consagrados en el artículo 19 N°2 y N°3 de la Constitución Política de la República. Esta modificación entrega al Director de Obras Municipales una discrecionalidad incompatible con la función reglada que le corresponde conforme a la Ley General de	La propuesta de modificación tiene como propósito adecuar la redacción del texto de una norma de excepción, que confiere al Director de Obras Municipales la facultad para autorizar excepciones a la aplicación en un proyecto de las disposiciones del Capítulo 4 del Título 2 de OGUC, relativo a la dotación de estacionamientos; previa solicitud del propietario del proyecto, cuyos fundamentos corresponde a éste exponer y que justifiquen excepcionarse de dichas normas.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			Urbanismo y Construcciones, desnaturalizando el carácter técnico-jurídico de sus atribuciones. En efecto, al dejar a su arbitrio la posibilidad de autorizar o no las excepciones contempladas, se abre un margen de decisión subjetiva que carece de parámetros normativos claros, vulnerando los principios de certeza jurídica y de legalidad administrativa. Ello podría traducirse en tratamientos desiguales entre proyectos de características equivalentes, favoreciendo a unos sobre otros, y en la práctica, propiciando espacios de discrecionalidad indebida o incluso de corrupción institucional, contrarios al deber de probidad consagrado en el artículo 8° de la Constitución. Por lo anterior, se recomienda mantener el carácter imperativo del verbo “deberá”, o bien establecer criterios reglados, verificables y objetivos que determinen de manera uniforme los casos en que proceden las excepciones, impidiendo su sujeción a la mera voluntad o interpretación del Director de Obras Municipales. Asimismo, en relación con el segundo párrafo, debe precisarse que el verbo “podrá” empleado en la frase “los proyectos que se emplacen cerca de una estación de ferrocarril urbano o interurbano (...) podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida”, no constituye una facultad discrecional del Director de Obras Municipales, sino un beneficio de carácter optativo que corresponde ejercer al propietario o desarrollador del proyecto, siempre que se verifiquen las condiciones objetivas que el reglamento establece. De lo contrario, se tergiversa la naturaleza del beneficio, transformándolo en una autorización sujeta a criterio administrativo y no en una prerrogativa reglada del titular del proyecto. Finalmente, se estima necesario incorporar expresamente en dicho párrafo que las ampliaciones también podrán acogerse a este beneficio, pues no existe fundamento técnico ni jurídico que	

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			justifique su exclusión respecto de obras nuevas o proyectos de equipamiento de similar naturaleza, más aún considerando que la localización próxima al sistema ferroviario urbano o interurbano es un atributo inherente al predio y no al tipo de intervención edificatoria.	
4	Mario Lillo	Particular	¿Puede confirmarse que un predio público que contenga accesos al Metro -como el caso del Estadio Nacional- queda totalmente eximido de estacionamientos para equipamientos de escala básica o servicios? ¿Podría ampliarse la exención también a equipamientos deportivos de escala mayor (polideportivos, piscinas, estadios), considerando su relación con transporte masivo? ¿Puede clarificarse si la excepción para proyectos vinculados a Monumentos Nacionales se aplica a todo el recinto del Parque Estadio Nacional y no sólo al inmueble puntual objeto de protección? Finalmente, el recinto del Estadio Nacional está compuesto por predios funcionalmente integrados, pero con distintas intervenciones (piscinas, polideportivos, velódromo, canchas exteriores, etc.). ¿La exención o rebaja de estacionamientos se aplica por predio o por unidad operacional del parque? ¿Cómo se define “proyecto” en recintos de uso colectivo cuando se ejecutan obras en fases o por contratos separados?	La excepción se limita exclusivamente a edificaciones nuevas destinadas a vivienda o equipamientos de la clase servicios o comercio de escala básica, emplazadas en predios que cuenten con accesos directos o inmediatos a infraestructura de transporte público masivo subterráneo. La propuesta de modificación en consulta no contempla incluir a equipamientos deportivos de escala mayor, en los casos que pueden optar a solicitar la exención del cumplimiento de las normas del capítulo 2 del Título 4 de OGUC. La excepción para proyectos vinculados a Monumentos Nacionales solo aplica al objeto protegido y su predio, como regla general, salvo que la respectiva declaratoria señale con precisión que objeto y que parte del predio comprenden esa protección (ver Dictamen E224598 de 2025) La exención de la dotación mínima de estacionamientos se aplica por al proyecto en su propio predio. La definición de proyecto, para los efectos de la normativa de urbanismo y construcciones y los respectivos permisos y recepciones que correspondan, es la contenida en el artículo 1.1.2. de OGUC.
5	Guillermo Andrés Jorquera Revecó	Metro S.A.	El fomento al uso del transporte público y a la vez permitir mejorar los usos de terrenos que tienen restricciones físicas para desarrollarse por contar con infraestructura de transporte, sumado a restricciones normativas por exigencias mínimas de estacionamientos, limitan usos para mejorar la ciudad. Esta modificación a la OGUC es un buen paso para hacer mejor ciudad.	Efectivamente, consideramos que esta modificación permitirá el desarrollo de predios que estando bien ubicados, con acceso a transporte público y servicios, que en la actualidad no han podido desarrollarse.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
6	Mauricio Espinoza	Particular	- Incorporar los ciclos como modo de transporte y estacionamiento, en particular motos en el caso de Equipamientos de Comercio. - Definir el concepto de Estacionamiento de Carga y Descarga establecido en el PRMS, que no se define en ningún lado. - Incorporar que podrán exceptuarse de estacionamiento los predios emplazado a un desnivel mayor a 50cm entre nivel de calzada y nivel de terreno natural, lo que impide un acceso vehicular acorde a estándar SERVIU de pendiente transversal. - Revisar la obligación de estacionamiento de discapacitados al interior del predio, lo que contradice la opción de resolver estacionamiento en otro predio por arriendo. Incluir que si se resuelve en otro predio debe acreditarse la ruta accesible desde el predio sirviente al servido. - Ampliar los equipamientos que puede disminuir dotación de estacionamientos por encontrarse a menos de 600 m de una estación de metro, a equipamientos deportivos, esparcimiento, científico, educación básica y media (considerando que los alumnos no manejan, siempre que se habilite una bahía de tomar y dejar pasajeros), seguridad y social. Dejar fuera el Comercio, a menos que se trate de predios cuya superficie predial sea inferior al triple de la sumatoria del requerimiento de estacionamiento, por ejemplo: si para un local comercial se exige un Carga y Descarga de 30 m2, uno de Discapacitados de 18 m2 y uno de vehículos de 12,5 m2 y uno de bicicletas de 0,75 m2, lo que sumado implica 61,25 m2 solo de estacionamientos más la superficie de circulación y maniobras, que impide desarrollar cualquier edificación por falta de espacio. - Aclarar si el cumplimiento de estacionamientos aplica solo a alteraciones con cambio de destino, o también a cambio de destino o cambio de actividad sin obras a ejecutar.	Las materias de sus propuestas exceden la materia de esta propuesta de modificación de OGUC; sin perjuicio que se puedan estudiar esas propuestas en otro decreto específico. Nos permitimos recordarle que la normativa legal, reglamentaria y técnica denomina al sujeto objeto de las normas sobre discapacidad y accesibilidad universal como “persona con discapacidad” y no “discapacitado”.
7	Javier Rivera	MQ Desarrollo Inmobiliario	Se solicita precisar el alcance territorial y funcional del concepto “predios que contengan al menos un acceso a una estación subterránea”, en especial respecto de los siguientes escenarios:	Se evaluará la incorporación, en el artículo 1.1.2 de la OGUC (definiciones) o en el mismo artículo 2.4.1. una definición que precise el concepto “ <i>predios que contengan al menos un acceso a una estación</i> ”.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			1. Acceso directo vs. proximidad física: ¿El texto implica que el proyecto debe incorporar físicamente un acceso directo a la estación (por ejemplo, como ocurre con el edificio MUT en Santiago)? 2. Predios colindantes o adyacentes: ¿Podrían considerarse predios que colinden con una estación de Metro, pero que no tengan conexión directa, y cuyo acceso se realice caminando por la vereda? 3. Predios en la misma cuadra o entorno inmediato: ¿Se contempla incluir predios ubicados en la misma cuadra de un acceso al Metro, considerando una distancia máxima razonable (por ejemplo, 50 o 100 metros)? ¿Existe intención de definir un radio de influencia o zona de proximidad para efectos de esta excepción? Contribución sugerida Para mejorar la aplicabilidad y certeza jurídica de la norma, se propone evaluar la incorporación de una definición complementaria que delimite con mayor precisión qué se entiende por “predios que contengan al menos un acceso”, considerando criterios como: • Conexión física directa o indirecta • Colindancia o adyacencia Radio de influencia medido en metros entre el acceso del proyecto y el acceso a la estación de ferrocarril.	
8	Liliana Vergara Flores	ANRI - Asociación Nacional	En relación a la consulta pública respecto de modificación al Art 2.4.1. de la OGUC y en nuestra calidad de directiva de la ANRI AG dentro de los plazos establecidos , venimos a representar a Uds	La propuesta de modificación tiene como propósito adecuar el texto de una norma de excepción que confiere al Director de Obras Municipales la facultad para autorizar excepciones al

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
		de Revisores Independientes	las siguientes observaciones a dicha propuesta Observación respecto de la modificación propuesta: Artículo 2.4.1. Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales <u>o que corresponda a un inmueble de conservación histórica, o que cuyo predio se emplacen en una zona típica, en una zona de conservación histórica, al costado de vías de más de 100 años de antigüedad, que contenga infraestructura del ferrocarril urbano o de paseos peatonales interurbano, o al que se acceda desde un paseo peatonal</u>, el Director de Obras Municipales deberá <u>podrá</u> autorizar excepciones a las disposiciones de este Capítulo, siempre que el interesado <u>propietario del proyecto</u> acompañe una solicitud fundada. La sustitución del verbo “deberá” por “podrá” en el primer párrafo constituye una alteración sustancial del principio de objetividad y del deber de igualdad ante la ley, consagrados en el artículo 19 N°2 y N°3 de la Constitución Política de la República. Esta modificación entrega al Director de Obras Municipales una discrecionalidad incompatible con la función reglada que le corresponde conforme a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, desnaturalizando el carácter técnico-jurídico de sus atribuciones. En efecto, al dejar a su arbitrio la posibilidad de autorizar o no las excepciones contempladas, y abre un margen de decisión subjetiva que carece de parámetros normativos claros, vulnerando los principios de certeza jurídica y de legalidad administrativa. Ello podría traducirse en tratamientos desiguales entre proyectos de características equivalentes, favoreciendo a unos sobre otros, y en la práctica, propiciando espacios de discrecionalidad indebida o incluso de corrupción institucional, contrarios al deber de probidad consagrado en el artículo 8° de la Constitución. Por lo anterior, se recomienda mantener el carácter imperativo del verbo “deberá”, o bien establecer criterios reglados, verificables y objetivos que determinen de manera uniforme los casos en que proceden las excepciones, impidiendo su sujeción a la mera voluntad o interpretación del Director de Obras Municipales. Asimismo, en relación con el segundo párrafo, debe precisarse	cumplimiento de las disposiciones del Capítulo 4 del Título 2 de OGUC, relativo a la dotación de estacionamientos a los proyectos que inciso señala; pues lo que corresponde es que, como regla general, los proyectos incorporen en su diseño la dotación de estacionamientos que estableció el respectivo Instrumento de Planificación Territorial y el resto de normas que este Capítulo señala. El cambio propuesto no constituye “una alteración sustancial del principio de objetividad y del deber de igualdad ante la ley, consagrados en el artículo 19 N°2 y N°3 de la Constitución Política de la República”, pues toda actuación de los organismos públicos, aun cuando sea discrecional, no puede ser arbitraria y debe ser fundada. Con todo, el “podrá” debe entenderse como “deberá”, en tanto se verifique que cumplan los requisitos que establece la normativa. La Circular DDU 260 efectúa un análisis de este aspecto en específico, y allí se indica que, con la norma actual, el “deberá” no puede entenderse a todo evento.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

Nº	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			que el verbo “podrá” empleado en la frase “los proyectos que se emplacen cerca de una estación de ferrocarril urbano o interurbano (...) podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida”, no constituye una facultad discrecional del Director de Obras Municipales, sino un beneficio de carácter optativo que corresponde ejercer al propietario o desarrollador del proyecto, siempre que se verifiquen las condiciones objetivas que el reglamento establece. De lo contrario, se tergiversa la naturaleza del beneficio, transformándolo en una autorización sujeta a criterio administrativo y no en una prerrogativa reglada del titular del proyecto. Finalmente, se estima necesario incorporar expresamente en dicho párrafo que las ampliaciones también podrán acogerse a este beneficio, pues no existe fundamento técnico ni jurídico que justifique su exclusión respecto de obras nuevas o proyectos de equipamiento de similar naturaleza, más aun considerando que la localización próxima al sistema ferroviario urbano o interurbano es un atributo inherente al predio y no al tipo de intervención edificatoria. Asimismo, debe enfatizarse que la expresión “razón fundada” no puede quedar sujeta a evaluación ni interpretación discrecional por parte de la Dirección de Obras Municipales, toda vez que su función es verificar el cumplimiento formal de los antecedentes que justifiquen la exención, y no calificar la pertinencia o validez del motivo invocado. En la práctica, lo anterior ha derivado en que los solicitantes presentan fundamentos debidamente acreditados, pero la DOM asume una facultad de calificación sustantiva que no le corresponde, generando arbitrariedad en la aplicación del beneficio. Por tanto, se propone homologar el criterio al sistema actualmente vigente respecto de las Boletas de Garantía, que en su momento fue considerado un acto facultativo de la autoridad, pero que hoy se encuentra expresamente regulado como una obligación de aceptación por parte de la DOM ante el cumplimiento formal de los requisitos establecidos. De igual modo, la acreditación de una razón fundada debería bastar para	

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

Nº	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			el ejercicio del beneficio, sin que la autoridad local pueda entrar a valorar su mérito o conveniencia. Del mismo modo, al dejar fuera a los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) del ámbito de aplicación del beneficio, se incurre en una distinción arbitraria entre tipos de proyectos, sin que exista razón fundada ni criterio técnico o jurídico que justifique la eliminación de un derecho adquirido. Tal exclusión resulta contraria a los principios de igualdad ante la ley y de protección del patrimonio cultural, además de desincentivar la inversión en conservación y mejoramiento de bienes protegidos, que debieran gozar de un tratamiento preferente y no restrictivo dentro del marco regulatorio.	
9	Florencia Moure	Particular	Apruebo modificación.	Se agradece el apoyo a la modificación propuesta.
10	Alex Mauricio Duarte Martínez	Municipalidad de Cerro Navia	El cambio me parece necesario; sin embargo modificaría antes del párrafo 3. propuesto, pensando en las futuras estaciones que aperturen y los sub-núcleos urbanos que éstas puedan producir. (Se adjunta propuesta) “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. <u>La dotación correspondiente se podrá suplementar hasta 2/3 con estacionamientos para bicicletas contemplando rebajar el tercio restante de dotación vehicular a un mínimo indicado por la dirección de obras correspondiente.</u> Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales <u>o que corresponda a un inmueble de conservación histórica, o cuyo predio se emplace en una zona típica, en una zona de conservación histórica,</u> al costado de vías de más de 100 años de antigüedad, <u>que contenga infraestructura del ferrocarril urbano o interurbano, o al que se acceda desde un paseo peatonal,</u> el Director de Obras Municipales <u>podrá</u> autorizar excepciones a las disposiciones de este Capítulo,	La propuesta de modificación en consulta no contempla incluir modificar los parámetros relativos a los estacionamientos para bicicletas; materia que podría tratarse otra modificación. La frase “estación de movilidad urbana o interurbana” es una norma indeterminada, la cual no está establecida en la normativa de urbanismo y construcciones; razón por la que es mejor aludir al nombre que tienen los lugares, edificios o establecimientos donde se da el cambio de modo de transporte; esto es, por ejemplo, “estación de ferrocarril urbano”. Respecto a la modificación del PRMS, es una materia que escapa a las tratadas en esta propuesta de modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y no de un instrumento de planificación territorial. Respecto del guarismo 500, esta propuesta de modificación no propone innovar en la materia, de la cual no entrega más antecedentes o fundamentos. Respecto a modificar las dimensiones mínimas de estacionamientos, no es de alcance de la actual consulta pública.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			siempre que el <u>propietario del proyecto</u> acompañe una solicitud fundada. Salvo que el respectivo instrumento de planificación territorial lo prohíba, los proyectos que se emplacen cerca de una estación de movilidad urbana o interurbana (Ferrocarril, tranvía, teleférico, buses), a una distancia de menos de 300 o 600 metros menor a 500 metros, según se trate de pudiendo ser proyectos de vivienda o de equipamiento de servicios, respectivamente, podrán rebajar hasta la mitad al mínimo, estipulado previa consulta al director/a de obras, la dotación de estacionamientos requerida. Dicha distancia se medirá a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público. <u>Los proyectos destinados a vivienda o equipamiento de la clase servicios o comercio de escala básica, que se emplacen sobre predios que contengan al menos un acceso a una estación subterránea del ferrocarril urbano o interurbano, estarán eximidos de cumplir con la dotación mínima de estacionamientos requerida.</u> Se debería incentivar el uso de bicicletas a través de un cambio en el cuadro 10 de dotación de estacionamiento del PRMS vigente, tal vez eliminando el límite de 1/3 posible de suplementar la dotación manteniendo un porcentaje mínimo vehicular según la cantidad de familias y según lo establezca la Dirección de Obras. También podría existir un cambio en las dimensiones mínimas de estacionamiento (tanto vehicular como de bicicletas).	

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
11	Adolfo Vargas Quezada	SECTRA	Se solicita revisar y corregir la redacción de la minuta que se acompaña. Es poco entendible. Se aconseja proponer, además de la justificación, la propuesta de modificación a la OGUC, mostrando cómo quedaría redactada. Esto, ya que aun cuando se entiende la idea de lo que se pretende, no queda claro cómo se incluirá. el artículo 3° del 2.4.1 habla de tranvía ¿se mantendrá esta tecnología de manera explícita en la OGUC, o se reemplazará por "ferrocarril"? ¿solo servirá para proyectos de ferrocarril? ¿en el caso de corredores de buses, teleféricos, u otros medios de transporte masivo no aplican?	Al parecer hubo una dificultad en la descarga de archivos, pues la consulta incluyó tanto una Minuta explicativa y la propuesta de modificación en documento en formato word y texto a tres columnas; una con el texto vigente, la otra con texto propuesto y una tercera columna para incorporar sus observaciones. La propuesta de modificación claramente no se refiere ni ha considerado extender esta normativa de excepción a corredores de transporte público de pasajeros, teleféricos, u otros medios de transporte masivo, pues no lo señala.
12	Iván González Gálvez	Particular	<i>"Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales o que corresponda a un inmueble de conservación histórica, o cuyo predio se emplace en una zona típica, en una zona de conservación histórica, al costado de vías de más de 100 años de antigüedad, o que contengan infraestructura del ferrocarril urbano, o al que se acceda desde un paseo peatonal, el Director de Obras Municipales podrá autorizar excepciones a las disposiciones de este Capítulo, siempre que el propietario del proyecto acompañe una solicitud fundada."</i> (sin el "o" podría leerse como una condición adicional el que contenga infraestructura de ferrocarril. Y señalando "contengan", con "n" final, se entiende mejor que se está hablando de los predios a los costados de vías con esa condición) <i>Salvo que el respectivo instrumento de planificación territorial lo prohíba, los proyectos que se emplacen cerca de una estación de ferrocarril urbano o interurbano, a una distancia de menos de 400 u 800 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 y/o circulaciones en áreas verdes públicas. Los proyectos destinados a vivienda o equipamiento de la clase servicios o comercio de escala básica, que se emplacen sobre en predios que contengan</i>	La redacción de la propuesta en el inciso primero corresponde a un listado de casos donde la conjunción disyuntiva "o" está al final de dicho listado. La redacción alude "al predio" del proyecto en singular. No existe relación de la distancia al interior de un condominio con la distancia que se indica en el inciso tercero de este artículo. Por otra parte, la escala en la que se aplica dicha distancia es distinta y regula distintos fines en distintos ámbitos normativos.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			<i>al menos un acceso a una estación subterránea del ferrocarril urbano o interurbano, estarán eximidos de cumplir con la dotación mínima de estacionamientos requerida.</i> 400metros es la distancia máxima de recorrido peatonal al interior de condominios. Sería de toda lógica y hermenéutica de la norma, usar el mismo parámetro de distancia en este caso. Si 400m se considera distancia adecuada para caminar desde la puerta del condominio hasta la unidad o puerta de edificio más lejana, ¿por qué tendría que ser menor en el espacio público?	
13	María René Noguera	Municipali- dad de Recoleta	1. Valoración general. La flexibilización de exigencias de estacionamientos en zonas consolidadas y bien conectadas al transporte público va en la dirección correcta, especialmente considerando los principios de movilidad sostenible, densificación equilibrada y uso eficiente del suelo urbano. 2. Aplicación en comunas como Recoleta. En territorios como Recoleta, donde existen barrios de alta intensidad peatonal, comercio vivo y buena conectividad— como Patronato, Bellavista y el entorno de las estaciones Cerro Blanco y Patronato—la reducción de exigencias de estacionamientos puede apoyar procesos de renovación urbana y disminuir presiones constructivas innecesarias. 3. Riesgos detectados. No obstante, la propuesta debe considerar impactos diferenciados según el tipo de barrio. En sectores con déficit de espacio público o alta congestión peatonal, como Patronato, es necesario que la exención de estacionamientos venga acompañada de medidas de gestión de movilidad, horarios de carga y descarga, y mejoramiento de la infraestructura peatonal. 4. Alcance de la exención sobre predios con accesos de Metro. El artículo exime de estacionamientos a predios que contengan accesos a estaciones de ferrocarril urbano. Esto puede ser positivo, pero es fundamental que la regulación aclare el rol de los predios municipales o concesionados, para	Agradecemos su valoración de la propuesta. Respecto que la propuesta de modificación considere impactos diferenciados según el tipo de barrio donde se aplica, cabe advertir que esto no es parte de esta propuesta y aun cuando se pueda ponderar para la redacción final, los indicadores que propone para distinguir tipos de barrios no tienen definición en OGUC y para las cuales tampoco viene una propuesta complementaria, razón por la que su aplicación sería indeterminada. ¿cuándo un sector (barrio) puede considerarse que tiene un déficit de espacio público? ¿cómo se determina que un sector tiene alta congestión peatonal? Por otra parte, las medidas propuestas relativas a “<i>gestión de movilidad, horarios de carga y descarga, y mejoramiento de la infraestructura peatonal</i>” no son materias que regule la OGUC como exigencias a los edificios a los cuales aplique esta propuesta; medidas las cuales entendemos pueden ser establecidas por las municipalidades, en forma autónoma, para gestión eficiente en el uso del espacio público, como sería el caso de los horarios de uso del espacio público para carga y descarga; u otras medidas de gestión de movilidad o relativas al mejoramiento del espacio público que usted menciona, las cuales pueden establecerse como parte de las medidas que resultan de la aplicación del Decreto N° 30 de 2017 de MTT y la Ley N° 20.958 de aportes al espacio público, las cuales no son objeto de esta propuesta.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			evitar interpretaciones ambiguas y efectos no deseados en la planificación local. 5. Recomendación Sugiero que la modificación incorpore criterios de mitigación y diseño urbano para barrios con alta densidad comercial y turística, asegurando que la reducción de estacionamientos no genere mayores conflictos viales ni afecte la seguridad peatonal.	
14	María Teresa Correa	Particular	El objetivo "agilizar la construcción de proyectos" que "contengan infraestructura ferroviaria (...)o acceso a sus estaciones" que pueden eximirse del requisito de contar con la dotación mínima de estacionamientos, si bien está dirigida a predios que contengan este tipo de infraestructura, sabemos que la movilidad de sus residentes de todas maneras se complementa con vehículos, los que deben tener donde estacionar para evitar estragos en su entorno, me parece un artículo demasiado específico en una norma de carácter general, se sugiere indicar qué "podrá" de acuerdo a particularidades del proyecto, disminuir exigencias de dicha norma urbanística.	Agradecemos su valoración de la propuesta. La normativa propuesta, que corresponde a un cambio de la redacción de su texto, dado que se trata de una norma de excepción y por lo tanto es específico. Aun cuando podemos estudiar lo que propone, el indicador a incorporar que usted señala "de acuerdo a las particularidades del proyecto" resulta indeterminado y de difícil aplicación.
15	Fernando Colchero	Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios A.G.	Se envía carta indicando los fundamentos de los ajustes que se proponen al texto en consulta, adjuntando la tabla de texto comparado de articulado, señalando ajustes propuestos con control de cambios, a partir del TEXTO PROPUESTO en consulta: 1. Propuesta para inciso segundo del Artículo 2.4.1.: a. No se considera conveniente reemplazar la palabra "deberá" por "podrá", en relación a las facultades del Director de Obras Municipales (DOM) para autorizar las excepciones señaladas en este inciso. Al establecer esta facultad como un deber ("deberá"), el DOM se encuentra obligado a responder a una solicitud fundada, lo cual implicaría también fundamentar su respuesta. Sin embargo, si se modificase este deber por una facultad ("podrá") se crea un espacio de discrecionalidad que se considera perjudicial para este mecanismo, pues se exime al DOM de la obligación de responder a este tipo de solicitudes, posibilitando así que la decisión que se tome al respecto carezca de fundamentos y abriendo la posibilidad de que dicha decisión responda a razones que podrían no guardar relación con el mérito técnico de la solicitud. En este	La propuesta de modificación tiene como propósito adecuar el texto de una norma de excepción que confiere al Director de Obras Municipales la facultad para autorizar excepciones a la aplicación en un proyecto de las disposiciones del Capítulo 4 del Título 2 de OGUC, relativo a la dotación de estacionamientos, pues lo que corresponde, como regla general, es que los proyectos incorporen en su diseño la dotación de estacionamiento que estableció el respectivo Instrumento de Planificación Territorial; facultad que se ejerce previa solicitud fundada por parte del propietario del proyecto, cuyos fundamentos corresponde a éste exponer y que justifiquen excepcionarse de dichas normas. Sin perjuicio de esto, se pueden incorporar causas o efectos en la redacción que fundamente la solicitud y que sostengan la decisión del Director de Obras Municipales para conceder la excepción solicitada, eliminando rasgos de arbitrariedad; principalmente a frente a otros propietarios que si debe cumplir esta normativa.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

Nº	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			contexto se propone mantener el vocablo “deberá”, incorporando la posibilidad de que el DOM también pueda rechazar las excepciones señaladas, indicando que, tanto en caso de autorizar como de rechazar, debe hacerlo de forma fundada. b. Se propone un ajuste de redacción al enumerar los casos de proyectos que pueden optar a solicitar las excepciones señaladas en este inciso, pues el espíritu del texto original indica que dichos casos no deben darse en forma copulativa en un mismo proyecto (es decir, en forma simultánea), sino que basta con que ocurran de forma alternativa (es decir, cada caso independientemente del resto de los casos nombrados). En ese contexto, se considera que es conveniente proponer un ajuste de redacción debido a que el texto en consulta hace posible interpretar que, en algunos casos, las condiciones señaladas debiesen ocurrir en forma copulativa, en vez de que sean condiciones que pueden darse en forma alternativa, como entendemos es el espíritu de la norma. 2. En relación a la modificación propuesta para el inciso tercero del Artículo 2.4.1, se proponen ajustes en el texto fundamentados en los siguientes puntos: a. Se considera conveniente calificar el estado en el que debe encontrarse el acceso a la estación de ferrocarril urbano o interurbano que posibilite a eximir del cumplimiento de la dotación mínima de estacionamientos. Como es de conocimiento general, los plazos asociados a la planificación, diseño y construcción de una línea de FFCC son extensos y, durante el proceso de planificación y diseño, los accesos a las estaciones pueden cambiar de ubicación varias veces en respuesta a los más diversos factores. Teniendo presente esta realidad del desarrollo de los proyectos de FFCC, se considera conveniente especificar en este texto que será posible eximir del cumplimiento de la dotación de estacionamientos únicamente a los proyectos que contengan al menos un acceso a una estación	

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

Nº	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			subterránea de FFCC urbano o interurbano que se encuentre en construcción o en funcionamiento a la fecha de solicitud del anteproyecto o permiso de edificación asociado. b. Debido a la relevancia que tiene maximizar los beneficios sociales de inversiones en infraestructura de FFCC urbano e interurbano, se considera conveniente eliminar la facultad que este inciso otorga a los IPT para prohibir una rebaja de hasta la mitad de la dotación mínima de estacionamientos para proyectos emplazados a menos de 300 o 600 metros de una estación de FFCC. Debido a la naturaleza intercomunal que tienen las inversiones en FFCC urbano o interurbano, se considera conveniente mantener las disposiciones asociadas a la ubicación de dichas infraestructuras a nivel de la OGUC. Incluso se destaca que, si bien no se propone modificar el texto en este sentido dentro del proceso de la presente consulta pública, el hecho de establecer la rebaja por cercanía a estación de FFCC como “la mitad” de la dotación de estacionamientos requerida, deja abierta la posibilidad de que los IPT eleven al doble dicha exigencia dentro del área señalada en este inciso, neutralizando así su efecto. A continuación se señala la redacción final propuesta para los incisos segundo y tercero y se adjunta a la presente carta la tabla correspondiente al archivo comparado_modificacion_articulo_2.4.1._oguc.docx que forma parte de la presente consulta, señalando los ajustes al texto correspondientes. <i>Tratándose de proyectos relacionados con Monumentos Nacionales o con inmuebles de conservación histórica, o de proyectos emplazados en una zona típica o en una zona de conservación histórica, o al costado de vías de más de 100 años de antigüedad, o en un predio dentro del cual exista infraestructura subterránea o de superficie del ferrocarril urbano o interurbano, o de proyectos a los cuales se acceda desde un paseo peatonal, el Director de Obras Municipales deberá autorizar o rechazar fundadamente excepciones a las</i>	

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			<i>disposiciones de este Capítulo, siempre que el propietario del proyecto acompañe una solicitud fundada.</i> <i>Los proyectos que se emplacen cerca de una estación de ferrocarril urbano o interurbano, a una distancia de menos de 300 o 600 metro, 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. Estarán eximidos de cumplir con la dotación mínima de estacionamientos requerida aquellos proyectos destinados a vivienda o equipamiento de la clase servicios o comercio de escala básica, que se emplacen sobre predios que contengan al menos un acceso a una estación subterránea del ferrocarril urbano o interurbano que se encuentre en funcionamiento o en construcción a la fecha de ingreso de la solicitud de la autorización correspondiente.</i>	
16	Carlos Alberto Pinto Torres	Cámara Chilena de la Construcción A.G.	La exigencia de estacionamientos en zonas de alta conectividad afecta directamente la viabilidad financiera de proyectos de vivienda de interés público y de arriendo protegido. La evidencia indica que la complejidad constructiva de hacer estacionamientos sobre o junto a piques y estaciones eleva los costos de construcción (aprox. 20 UF/m2 solo en subterráneos complejos), lo que reduce la rentabilidad social y económica del proyecto. Eliminar esta exigencia permitiría redirigir esa inversión hacia una mejor calidad de la vivienda o a reducir el subsidio estatal necesario, dado que el perfil de habitante de estos proyectos prioriza el transporte público por sobre el vehículo particular. Más detalles de esta propuesta se encuentran en el Informe Final del Estudio “Vivienda a un Metro”, de abril de 2024, elaborado por la Fundación Alcanzable, Mobil Arquitectos y la Cámara Chilena de la Construcción A.G. Si bien se agrega en el inciso segundo del artículo 2.4.1. de la OGUC la posibilidad de incluir en esta excepción los proyectos que correspondan a “inmuebles que contengan infraestructura de ferrocarril urbano o interurbano” lo que, para ese caso específico, se transforma en una exención total según propone	La propuesta de modificación que se presenta no tiene relación con las normas legales de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria, sino con las normas reglamentarias de OGUC, razón por la que no corresponde referirnos a comentarios o propuestas en dicho ámbito. En lo concerniente a la propuesta de modificación en el inciso segundo tiene como propósito adecuar el texto de una norma de excepción que confiere al Director de Obras Municipales la facultad para autorizar excepciones a la aplicación en un proyecto de las disposiciones del Capítulo 4 del Título 2 de OGUC, relativo a la dotación de estacionamientos, pues lo que corresponde es que los proyectos incorporen en su diseño la dotación de estacionamiento que estableció el respectivo Instrumento de Planificación Territorial; facultad que se ejerce previa solicitud fundada del interesado,.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			el artículo tercero, para el resto de los casos se cambia la actual obligatoriedad de excepcionar por una facultad del Director de Obras Municipales de hacerlo, lo que le resta eficacia al cambio reglamentario propuesto. Por otro lado, se observa que la modificación al art. 2.4.1. de la OGUC que se está proponiendo es parcialmente consistente con los fundamentos técnicos y urbanísticos necesarios para aplicar la excepción contenida en el inciso segundo del artículo 60 de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria (LCI), contenida en el artículo 43 del Reglamento de dicha ley. El art. 60 de la LCI exige por defecto “un estacionamiento por unidad” para viviendas de interés público y el artículo 43 del Reglamento, por su parte, plantea que el Director de Obras Municipales “podrá” aprobar una dotación de estacionamientos inferior fundado en los siguientes supuestos: 1. Tamaño acotado del condominio. Condominios que cuenten con 50 o menos unidades. 2. Características topográficas del terreno como pendientes superiores a un 8% que impliquen la reducción del terreno útil para cumplir con la norma de estacionamientos. 3. 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. 4. Proyectos que se encuentren ubicados a menos de 500 metros de ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, correspondientes a vías que concentren una oferta significativa de transporte público, atendiendo a criterios como la cantidad de servicios en operación, la existencia de líneas de metro, trenes, tranvías o similares, la existencia de infraestructura especializada o prioridad de circulación para el transporte público, mediante buses, tales como vías segregadas, pistas solo bus o vías exclusivas, u otras condiciones relacionadas con el sistema de transporte público mayor. Por tanto, esta modificación a la OGUC, salvo la distancia a ejes estructurantes que no es exactamente la misma, es consistente	

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

Nº	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			con los factores técnicos o urbanísticos habilitantes que permiten hoy al Director de Obras Municipales autorizar la rebaja o exención de estacionamientos en estos condominios. La distancia planteada para el punto 4) de las excepciones debiera ser de 1.000 metros y no de 500 metros, ya que es demasiado restrictivo y son muy pocos los proyectos que cumplen aquello. Si la distancia se aumentara a 1.000 metros podría dársele mayor viabilidad económica a más proyectos. En este sentido, creemos que existe un problema de índole legal al establecer la ley de copropiedad la regla específica de un estacionamiento por unidad de vivienda en los proyectos de interés de interés público. Creemos que este un estándar que, según estudios técnicos como el señalado anteriormente, hace inviable económicamente o dificulta el desarrollo de proyectos de arriendo protegido sobre infraestructura de transporte, lo que debiera ser corregido. Creemos que los proyectos de viviendas de interés público en ningún caso debieran tener mayores exigencias de estacionamientos que los que indica el respectivo instrumento de planificación territorial (IPT), como regla general. En este sentido, las excepciones legales y reglamentarias que se plantean no debieran ser tales, sino la regla general a aplicar por parte de las DOM, en orden a reducir o eliminar totalmente la exigencia de estacionamientos en ciertos casos calificados.	
17	Angélica Painemal Pradenas	Metro S.A.	Adjunto observaciones respecto a la modificación normativa en representación de Empresa de Transporte Metro S.A. Conforme a los antecedentes técnicos que Metro maneja en torno a sus inmuebles y los proyectos que de desarrollan por el natural impacto urbano que provoca, considera que la propuesta de cambio normativo limita la exención de dotación mínima de estacionamientos solo a proyectos destinados a vivienda o equipamiento de la clase servicios o comercio de escala básica, limitando el uso potencial necesario de acuerdo con cada entorno. Por otro lado, los instrumentos de planificación comunal son idóneos para regular armónicamente este tipo de exenciones	Respecto del párrafo incorporado al inciso tercero del artículo 2.4.1. de OGUC, la propuesta de modificación se refiere a proyectos cuyo uso -de suelo- corresponda a equipamiento de las clases comercio o servicios, las cuales están definidas en el artículo 2.1.33. de OGUC y cuya escala de equipamiento corresponda a la “escala básica”; escala que no es aplicable a los proyectos cuyo destino sea vivienda. Esta excepción aplica por tanto a aquellos proyectos en los que el uso de suelo equipamiento, en su clase “comercio y servicio”, ya está admitido por el respectivo plan regulador, que deben contar con una dotación de estacionamientos y cuyo predio contiene al menos un acceso a una estación subterránea del ferrocarril urbano o interurbano, caso en el cual estaría eximido

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			puesto que atienden las necesidades específicas de los sectores donde se emplaza infraestructura como la de Metro, en este sentido, la norma podría ser más eficiente si no se limitaran los proyectos a escala básica, sino que se aplicaran aquellas restricciones de usos ya existentes en los planos reguladores comunales. Adicionalmente, la exención normativa respecto a la dotación mínima de estacionamientos incentiva el mayor uso del transporte público lo que trae consigo una serie de beneficios medioambientales que impactan positivamente la ciudad y en particular cada comuna, esto constituye otro argumento para no limitar la exención solo a proyectos de escala básica.	de materializar la dotación de estacionamiento que señaló el respectivo plan regulador. Aumentar la escala de este tipo de proyectos a una mayor como observa tiene como correlato que el transporte privado (vehículos particulares) cubierto por los respectivos estacionamientos del proyecto y goza de libertad de desplazamiento -en general- y no tenga un lugar en el respectivo edificio, pues fue eximido por esta norma, termine por tanto congestionando el sector o área de emplazamiento donde se ubica este proyecto, transfiriendo esa externalidad -y el ahorro que significó no construir estacionamientos- al espacio público y al aumento en los tiempos de desplazamiento en dicha zona o área.
18	Paola Martínez Pino	Asesoría Urbana de Santiago	Se debe mejorar la redacción para eliminar la discrecionalidad de la facultad otorgada al DOM. Debe ser claro, que, si se cumple una de las condiciones de localización, el DOM debe eximir del cumplimiento de la dotación de estacionamientos. En esta misma línea, se debe explicitar si la “solicitud fundada”, es una constatación de que cumple con alguna de las condiciones, para eximir o reducir la dotación de estacionamientos o corresponde a un estudio técnico, que justifica su reducción o no cumplimiento. Se solicita redactar de la siguiente forma, para eliminar la ambigüedad a “proyectos relacionados”. Propuesta: <i>“Los proyectos que cumplan con alguna de las condiciones señaladas a continuación, podrán presentar una solicitud al Director de Obras Municipales, para reducir o eximir del cumplimiento de la dotación mínima de estacionamientos:</i> <i>1. Proyecto en el mismo predio de un Monumento Histórico o Inmueble de Conservación Histórica.</i> <i>2. Proyecto que se emplaza en una Zona Típica o Zona de Conservación Histórica.</i> <i>3. Proyecto que se emplaza en una vía de 100 años de antigüedad.</i> <i>4. Proyecto que se emplaza en una vía que contiene infraestructura de ferrocarril urbano o interurbano.</i> <i>5. Proyecto que se accede desde un paseo peatonal.</i>	Agradecemos su propuesta de redacción que podremos considerar para la elaboración del texto final del respectivo decreto. Respecto de la solicitud fundada a la cual se refiere, esta no puede entenderse como una constatación de cumplimiento de una condición en particular que obliga al Director de Obras Municipales a que, si se da por cumplida no puede sino conceder la “excepción solicitada”; cuestión que está tratada en la Circular DDU 260.

RESPUESTA A OBSERVACIONES
MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (Ley 20.500)

N°	Persona	Institución	Comentarios / Contribuciones	Respuesta
			6. Proyecto de vivienda o de equipamiento de servicios, a una distancia de 300 o 600 m, respectivamente, de una estación de ferrocarril urbano o interurbano. 7. Proyecto de vivienda o de equipamiento de servicios, que se emplacen en predios que contengan un acceso a estación de ferrocarril urbano o interurbano.”	