**MEMORIA EXPLICATIVA**

**Modificación Plan Regulador Comunal de San Miguel**

**Sector Equipamiento Educacional**

*Febrero 2013*

# 1.- GENERALIDADES Y DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN

## 1.1.- Presentación, localización y descripción de la modificación:

Mediante Decreto Exento Nº 2401, de fecha 16 de Noviembre del 2005, se aprobó el actual Plan Regulador Comunal de San Miguel, publicado en el Diario Oficial de fecha 28 de Noviembre del 2005.

La presente modificación al Plan Regulador de la comuna de San Miguel tiene por objetivo principal el de señalar de manera expresa la posibilidad de emplazar equipamientos de escala mayor a la permitida, de acuerdo a lo señalado en el Art. 2.1.36 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en atención de las condiciones y facultades indicadas en el mismo artículo, esto es, “… las Municipalidades podrán aceptar equipamientos de mayor escala en vías de menor categoría, siempre que se indique en forma expresa en el Instrumento de Planificación Territorial y se encuentre avalado por el respectivo estudio de capacidad vial contenido en dicho instrumento de planificación”.

La modificación consiste en señalar un polígono específico dentro de la Zona ZU-2, Residencial de Renovación, en el que se permitirá el emplazamiento de Equipamiento Mediano, según se define en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, específicamente en su Art. 2.1.36., frente de vías de servicio o colectoras, debidamente respaldado por un estudio de capacidad vial.

El polígono que será afectado por esta señal expresa, a la que se hace mención en los párrafos precedentes, es el polígono ABCD definido por las calles Soto Aguilar al sur, Ramón Subercaseaux al norte, Ricardo Morales al oriente y Los Castaños al poniente, tal como se muestra en la figura 1.

|  |
| --- |
| Figura1: Zonificación actual y propuesta de modificación polígono A.B.C.D. |
| ZONIFICACIÓN EQUIP.EDUC IMAGEN 05.03.png |
| Fuente: Elaboración propia en base a PRSM2005, Municipalidad de San Miguel |

La presente modificación se orienta a potenciar el desarrollo de actividades de educación superior en la comuna, y especialmente en el sector de El Llano, fomentando así la riqueza y diversidad de actividades mediante la implantación de equipamientos de educación de carácter intercomunal. Este barrio, paulatinamente se ha ido conformando como núcleo de servicios y equipamientos, con los Hospitales Barros Luco y Exequiel González Cortés, El Conservador de Bienes Raíces, El SII, Registro Civil, entre otros. Todos ellos han revitalizado el barrio y a lo largo de los años han sabido convivir de buena manera con el uso residencial del sector. Todo lo anterior ha propiciado el alto interés inmobiliario por el sector norponiente de la comuna y con ello el aumento de la plusvalía del barrio, lo que ha permitido perpetuar las características de heterogeneidad social de la comuna.

La propuesta de modificación permitirá mayor mixtura de actividades en un entorno que podría configurarse con la morfología de campus universitario abierto, donde la estructura vial funciona como sistema integrado y suficiente para las expectativas de desarrollo en el mediano plazo, situación que comprueba el estudio de capacidad vial que sustenta la propuesta.

## 1.2.- Impacto y oportunidades del desarrollo de la actividad educacional en el sector El Llano, comuna de San Miguel

Se sostiene que la comuna de San Miguel debe seguir fortaleciendo su rol metropolitano como comuna de servicios y equipamientos de las comunas del sur del Gran Santiago. Potenciar el rol de servicios de la comuna es uno de los objetivos planteados por el Plan de Desarrollo Comunal PLADECO2007 aún en vigencia. Adicionalmente, el aumento de la oferta en materia de educación superior favorece la permanencia de la población y la mejor satisfacción de demandas locales.

Sin perjuicio de los argumentos fundamentales que sustentan la presente modificación referidos al Estudio de Capacidad Vial (Art. 2.1.36 de la OGUC), en esta memoria explicativa se analizarán además aspectos que comprueban los beneficios integrales asociados a potenciar la diversidad y mixtura de usos en un sector como El Llano Subercaseaux, situación en la que el equipamiento asociado a servicios de educación superior cumpliría un rol particularmente relevante.

**Impactos de los equipamientos de educación superior en su entorno local**

Son varios los investigadores que han analizado el impacto que genera una universidad o centro de educación superior en su entorno local. Ejemplo de ello son los estudios de Brown and Heaney (1997), Brownrigg (1973), Florax, R. (1992), Stokes y Coomes, (1998), Pellenbarg, (2005), por nombrar sólo algunos[[1]](#footnote-1).

Se viene hablando hace algún tiempo del papel y compromiso territorial de la Universidad, conocido también como la “tercera misión” de la universidad, que consiste en la contribución que aporta dicho centro de estudio al desarrollo de la ciudad o región donde se emplaza. Es claro que un centro de educación superior constituye un importante factor dinamizador de la economía, no sólo por ser generadora de capital humano, sino por su relación con el entorno socioeconómico, pudiendo consolidarse como un agente dinamizador del desarrollo local y de estrategias territoriales de futuro.

Pero las interacciones entre la Universidad y su entorno no ocurren en una sola dirección. Si bien la Universidad favorece el crecimiento y el desarrollo económico, social, cultural y ambiental de su entorno local o regional; el entorno regional también facilita o limita las condiciones en las cuales se desarrolla la Universidad.

Quienes han investigado los impactos de una universidad sobre el territorio en el que se inserta identifican efectos de oferta y efectos de demanda. Los de oferta tienen que ver con la generación del producto final como resultado de la actividad docente e investigadora de la Universidad, tales como la mayor y mejor formación de los trabajadores, la concentración de actividades culturales y tecnológicas, entre otros.

También existen efectos de demanda. La universidad genera un impulso para la economía local ya que demanda bienes y servicios, muchos de ellos de proveedores locales; genera empleo; realiza actividades de extensión que demandan a su vez servicios externos; etc. Estos efectos de demanda pueden ser directos, indirectos o también inducidos[[2]](#footnote-2).

**Beneficios y necesidad de equipamientos de educación superior en el barrio del Llano y la comuna de San Miguel**

El alto nivel educacional de los habitantes de San Miguel (años de estudios), especialmente concentrado en el sector del Llano, nos hace pensar en una alta demanda interna por centro de estudios de educación superior de la propia comuna y barrio. Según los datos distritales arrojados en el censo del año 2002, la comuna de San Miguel contaba con un 27% de su población que tenía 14 o más años de estudio, cifra similar al de la comuna de Lo Barnechea y Santiago, y el distrito del Llano superaba ampliamente dicha cifra alcanzando un 40%, la cual supera a comunas como Ñuñoa y La Reina.

El Informe de Análisis y Diagnostico Global y Sectorial elaborado el año 2007 como antecedente para la elaboración del PLADECO de San Miguel, nos aporta los siguientes datos:

De acuerdo a proyecciones establecidas por el INE, la comuna mostraría una disminución en la tasa de crecimiento poblacional, llegando el 2020 a 60.540 habitantes. De acuerdo con esta misma fuente, la demanda educacional hasta el nivel superior para el 2020 sería de 16.850 personas.

El Pladeco sugiere que la comuna debe desarrollar una estrategia que contemple la atracción de demanda educacional de otras comunas, especialmente las aledañas, para así ocupar eficientemente la sobre-oferta que se irá generando en función de su crecimiento comunal poblacional negativo. (Para los efectos del establecimiento de la demanda educacional no se considera la demanda por educación de adultos).

|  |
| --- |
| Figura2: Comuna de San Miguel: Proyección Demanda en Edad Escolar y Superior. |
| |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Edades** | **Año** | | | | | | **2000** | **2005** | **2010** | **2015** | **2020** | | 0 a 4 años | 5.564 | 4.737 | 4.135 | 3.559 | 2.992 | | 5 a 14 años | 11.710 | 10.279 | 8.768 | 7.389 | 6.258 | | 15 a 19 años | 5.881 | 5.722 | 4.961 | 4.244 | 3.476 | | 20 a 24 años | 6.375 | 5.977 | 5.719 | 4.883 | 4.124 | | **Total** | 29.530 | 26.715 | 23.583 | 20.075 | 16.850 | | **Proyección Población Total** | **79.177** | **76.285** | **72.062** | **66.714** | **60.540** | |
| Fuente: Departamento de Demografía, Programa de Proyecciones de la población, Instituto Nacional de Estadísticas (INE), 2005. |

Pero lo cierto es que la comuna no presenta oferta suficiente ni diversa en lo referido a educación superior, quedando todo el tramo etario que supera los 18 años sin cobertura dentro del territorio comunal. Vale decir la observación hecha en el Pladeco es válida sólo en lo relativo a educación básica y media.

Las universidades en el Gran Santiago se concentran en el centro y oriente de la ciudad, con lo cual todos los habitantes del sur, poniente y norte de la ciudad se ven obligados a recorrer largas distancia para llegar a sus centros de estudios de educación superior. Si recogemos la demanda cautiva de los sanmiguelinos, o a lo menos demanda potencial (entre 4 a 6 mil estudiantes), esta fundamenta la creación de un sector en el territorio comunal que dé cabida a equipamientos de educación superior, técnica y universitaria. Pero si además a la demanda propia del distrito y de la comuna le sumamos la casi inexistente oferta de estos equipamientos en las comunas del sur de Santiago, veremos como la consolidación de esta actividad es pertinente y necesaria a nivel metropolitano, promoviendo a su vez desplazamientos de menor distancia con motivo estudios y así una menor demanda sobre las infraestructuras de movilidad y el sistema de transporte de nuestra capital.

**Tendencias de edificación y actividades urbanas en el sector: identificación de clúster productivo y de servicio.**

Uno de los objetivos centrales del PRC2005 era fomentar un proceso de renovación urbana en la comuna. Esto se constata con la no restricción de la altura (límite sólo determinado por los conos de aproximación de los aeropuertos del Bosque y Cerrillos, y rasante) El sector poniente de la comuna (entre Gran Avenida a J.J.Prieto), especialmente en su mitad norte, ha sido un espacio propulsor de esta política de renovación urbana. Dicho territorio ha evidenciado un fuerte proceso de renovación y densificación en base a la construcción de edificios en altura. Este proceso ha sido influenciado por una vasta dotación de equipamientos en el sector. El distrito censal y barrio El Llano concentra una parte importante de los equipamientos de salud, educación, deporte y servicios de la comuna, así como también cuenta con una gran cantidad de plazas y parques, que lo diferencian del resto del territorio comunal.

**Trama vial y sistemas de transporte: tipos de flujos, centralidad y accesibilidad.**

El polígono a modificar se encuentra a menos de 5 km (transitables) de la Alameda Avda. Bernardo O´Higgins y a menos de 8 km de Plaza Italia. Dicha cercanía al centro de la ciudad se complementa con una amplia red de transporte público y una diversa trama vial, esta última compuesta por vialidad estructurante de escala metropolitana (J.J.Prieto-Autopista Central, Gran Avda.J.M.Carrera y Carlos Valdovinos), estructurante de escala comunal (Fernando Lazcano y San Ignacio) y una vasta red de calles locales y de servicio. Todo lo anterior lo describe como un sector con atributos positivos de conectividad y accesibilidad, tanto a nivel interno (barrio y comuna) como externo (metropolitano).

El sector Norponiente de la comuna y especialmente el barrio del Llano es una zona altamente abastecida por transporte público. Cuenta con 3 estaciones de la línea 2 del metro (Franklin, El Llano, San Miguel) que lo conecta en sentido norte-sur con el resto de la ciudad y la comuna. A ello se suma una amplia red de líneas de transporte público de superficie. Por el sector del Llano pasan en sentido oriente-poniente 5 líneas de alimentadores de Transantiago (H4, H6, H9, H12, H13) las que transitan por las calles Carlos Valdovinos y Fernando Lazcano, como también pasan líneas troncales en sentido norte-sur por las calles Gran Avenida (201, 214e, 223, 226, 229, 301) y por José Joaquín Prieto (113, 115, 201e, 302). De manera directa, las líneas troncales y la línea 2 de metro conectan al barrio con las comunas del sur de la ciudad (San Bernardo, La Pintana, El Bosque, La Cisterna, San Ramón, Lo Espejo, Cerrillos), con el centro de Santiago y con algunas comunas del norte (Huechuraba, Conchalí, Independencia), mientras que la red de líneas alimentadoras H, conectan al barrio con sus comunas vecinas de PAC, San Joaquín y Santiago (Franklin). Este sistema se ve complementado por líneas de autos colectivos que pasan por el sector y por las conexiones que otorga la red de metro.

|  |
| --- |
| Figura 3: Plano-esquema transporte público del barrio el Llano. |
|  |
| Fuente: www.transportedesantiago.cl (descarga enero 2012) |

Se puede asegurar que el polígono a modificar se encuentra ampliamente abastecido por un sistema de transporte público amplio y diverso, el cual posibilita estar en el centro de Santiago en menos de 5 minutos.2.- ESTUDIOS ESPECÍFICOS:

A continuación, se presentan los capítulos asociados a estudios específicos requeridos conforme a lo señalado en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones para los casos de modificaciones específicas a los planes reguladores comunales. En estos capítulos se analizará la pertinencia y los posibles impactos de la modificación propuesta, de manera específica y referida a cada uno de los temas tratados:

## 2.1.- Equipamiento:

Según el Capítulo III, punto 3.2.1.2.2. Estudio del Equipamiento Comunal, de la Circular Ordinaria N°0935 de fecha 27 de diciembre de 2009, DDU 227, que instruye respecto de la formulación y ámbito de acción de planes reguladores comunales, el estudio de suficiencia de equipamiento comunal no es necesario para esta modificación al PRC de San Miguel en el polígono A.B.C.D. ubicado en la Unidad Vecinal Nº24 y delimitado por las calles Soto Aguilar al sur, Ramón Subercaseaux al norte, Ricardo Morales al oriente y Los Castaños al poniente (ver figura 1), ya que no modifica sus normas urbanísticas en lo relativo al uso de suelo residencial y al uso de suelo de actividades productivas. Esta modificación sólo se acoge a la aceptación de equipamiento de mayor escala en vías de menor categoría, según lo que indica el artículo 2.1.36. de la O.G.U.C., sin generar modificaciones sustanciales.

## 2.2.- Análisis de Riesgos:

El estudio de riesgos y protección ambiental presentado en la memoria explicativa del Plan Regulador Comunal de San Miguel aprobado el año 2005, concluyó que dentro del marco otorgado por el art. 2.1.17 de la O.G.U.C., los siguientes tipos de riesgos podrían acontecer o afectar la Comuna de SAN MIGUEL, con distintos niveles de peligrosidad o impacto:

• Inundaciones,

• Movimientos sísmicos,

• Erupciones volcánicas,

• Proximidad a línea de Alta Tensión,

• Emanación de gas natural,

• Emanación de gas licuado,

• Áreas de protección de Aeropuerto y Aeródromos,

• Proximidad a antenas para telefonía móvil,

• Emanación de elementos químicos,

• Incendio en establecimientos comerciales,

• Incendio en viviendas,

• Incendio en industrias,

• Incorporación de aguas servidas a las aguas de inundación.

Dicho Estudio de Riesgo y Protección Ambiental constata como este sector no presenta riesgos mayores ni medios de ningún tipo ni origen. El emplazamiento de un equipamiento educacional de tipo mediano, tal como se describe en el artículo 2.1.36 de la OGUC, no cambiará el diagnóstico ni las condiciones levantadas, sin presentar a su vez mayores riesgos a la calidad ambiental del sector, la comuna y sus habitantes.

El único alcance específico de esta zona es que es parte del área de restricción aeroportuaria C; Superficie Aproximación - Despegue Aeródromo El Bosque, la cual cuenta con restricción de altura. Al igual que todas las áreas de restricción aeroportuaria en la comuna, estas están dentro de la categoría de riesgo y protección “bajo”.

Tal como indica la ordenanza del PRC vigente, para la zona de restricción C, la restricción de altura está determinada por la superficie de rasante aplicada a partir de los extremos frontales de la Franja de Pista, con una pendiente del 2%, hasta alcanzar una altura máxima de 150 m con respecto al nivel medio de pista, lo que determina una altura de 101,5 metros para el punto más desfavorable del área (eje de calzada Avenida Lo Ovalle entre calles 2ª Transversal y Nicolás Gorab). Para el área “C” el límite es de 101,5 metros de altura para el punto más desfavorable

## 2.3.- Capacidad Vial:

Se anexa el Estudio de Capacidad Vial que sustenta esta modificación. A modo de síntesis se puede indicar como dicho estudio señala que al asumir como cantidad de matrículas máximas las 6000 que define la OGUC como carga máxima de un equipamiento mediano, este polígono atraería un total de 6000 viajes en el periodo punta mañana. Aplicando una partición modal del 11.4% para el modo automóvil en la comuna de San Miguel para el propósito estudio (EOD Santiago 2006) se tiene que estos viajes se traducirían en un flujo vehicular 684 veq/hr lo que no incidirían significativamente en los niveles de saturación de la mayoría de las vías pertenecientes al área de influencia ya que tienen una capacidad de reserva que permite albergar el aumento de flujo (ver Cuadro Nº2 del ECV adjunto). La excepción la constituye el eje Gran Avenida que ya está sobre los niveles aceptables.

En función de lo anterior, se puede afirmar que la modificación propuesta es factible desde el punto de vista de la operación de transporte para las vías inmediatas al área de influencia y mantiene los mismos problemas sobre el eje Gran Avenida que el Estudio de Capacidad Vial original y aprobado.

## 2.4.- Factibilidad Sanitaria:

Se anexa Estudio de Factibilidad relativo a agua potable, alcantarillado y aguas lluvias. Las conclusiones de dicho estudio son contundentes en señalar que técnicamente, desde el punto vista de los servicios sanitarios, la modificación que se aborda no tiene impedimento para mantener la calidad de servicio. Así también la factibilidad técnica de recolección de las aguas de lluvia está asegurada, sin requerir ejecución de obras de refuerzo. Independientemente de ello, se recomienda promover el empleo de sistemas de captación y disposición de las aguas pluviales dentro de los predios, recurriendo a superficies de estacionamiento semi permeables o derechamente permeables, emplazar lagunas de retención en áreas verdes, disponer drenes o pozos de infiltración, u otros que se pueda incluir.

## 2.5.- Análisis Ambiental

Según lo establecido en la Ley 20.417, los instrumentos de planificación territorial deben incorporar consideraciones ambientales desde el inicio del proceso de diseño, donde a través de una evaluación ambiental estratégica, se van incorporando distintas variables que permitan orientar el desarrollo territorial hacia uno de tipo sustentable.

En tal sentido el artículo 7 de dicha ley, señala en su inciso primero que se someterán a evaluación ambiental estratégica las políticas y planes de carácter normativo general, así como sus modificaciones sustanciales, afirmando en el segundo inciso que siempre deberán someterse a evaluación ambiental estratégica los planes reguladores comunales.

Considerando los puntos señalados anteriormente, se procede a realizar un análisis respecto de si se debe o no realizar una evaluación ambiental estratégica a esta modificación, en atención a si ésta es o no es sustancial.

La Guía para la Evaluación Ambiental Estratégica de los Planes Regionales de Desarrollo Urbano, Planes Intercomunales, Planes Reguladores Comunales y Planes Seccionales, elaborada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, distribuida a través de la Circular ORD.N° 0254, el 8 de abril del 2011, conocida también como Circular DDU 247, plantea en su punto 5.6 que se entenderá por Modificación Sustancial, lo siguiente:

*Para los efectos de la Evaluación Ambiental Estratégica, se entenderá por modificación sustancial de este Plan, cuando se amplié el límite urbano, salvo que se ajuste a lo que haya establecido el Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano, en cuyo caso no se entenderá como una modificación Sustancial.*

*Asimismo, se entenderá por modificación sustancial cuando se de cualquiera de las siguientes situaciones: se incremente la densidad, el coeficiente de constructibilidad, y/o la altura sobre los parámetros y condiciones definidas en el articulo 2.1.13 de la OGUC; se incorporen o modifiquen en zonas del plan territorios destinados a infraestructura y/o actividades productivas; se permita el destino de viviendas en las zonas previamente mencionadas, o cuando estas actividades aumenten el riesgo de su funcionamiento, conforme a la calificación que dispone el artículo 4.14.2 de la OGUC*.

Por su parte el art. 2.1.13 de la OGUC, citado en dicha definición, alude a lo siguiente:

1. *Incrementar o disminuir hasta en un 20% la altura y la densidad.*
2. *Incrementar o disminuir hasta en un 30% cuando se trate de coeficiente de constructibilidad, coeficiente de ocupación de suelo y tamaño predial.*
3. *Cuando se trate de zonas con uso de suelo de equipamiento correspondiente a la clase educación, el coeficiente de ocupación de suelo podrá disminuirse hasta 0,2 y en el caso de zonas con uso de suelo de equipamiento correspondiente a la clase comercio, el coeficiente de ocupación de suelo podrá aumentarse hasta 1.*
4. *Disminuir hasta en un 100% los antejardines.*
5. *Fijar alturas de cierro en su frente hacia espacios públicos o disminuirlas hasta en un 50%.*
6. *Disminuir los ochavos dentro de los márgenes establecidos en el artículo 2.5.4. de esta Ordenanza.*
7. *Disminuir o incrementar las rasantes, dentro de los márgenes establecidos en el inciso sexto del artículo 2.6.3. de esta Ordenanza.*
8. *Disminuir los distanciamientos mínimos a los medianeros hasta los márgenes establecidos en el inciso octavo del artículo 2.6.3. de esta Ordenanza.*
9. *Incrementar o disminuir la dotación de estacionamientos hasta en un 30 %.*
10. *Fijar disposiciones relativas a cuerpos salientes de conformidad a lo establecido en el numeral 2 del artículo 2.7.1. de esta Ordenanza y disposiciones sobre los cuerpos salientes de la línea de edificación sobre los antejardines.*

Vistos los antecedentes señalados, se puede señalar que la modificación que aquí se plantea, no remite a las situaciones descritas en el punto 5.6 de la Guía, ni a los artículos de la OGUC a que alude, por lo que no se está frente a una modificación sustancial. Es por este motivo que esta modificación no será sometida a un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica. Dicha situación ha sido informada al Ministerio de Medioambiente mediante Ord.Nº37/1574 del 15 de Diciembre del 2011, sin que este Municipio reciba a la fecha respuesta formal de dicha repartición pública.

# 3.- MODIFICACIONES, NORMATIVA PROPUESTA

## 3.1.- Normativa actual

A continuación se reproduce el Artículo 2.1.36 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en el que se destaca el párrafo en el que se hace mención a la posibilidad de emplazar equipamientos medianos en vías de escala menor a la exigida de acuerdo a la Ordenanza General:

***“Artículo 2.1.36.*** *Para los efectos de la aplicación de los Instrumentos de Planificación Territorial, se distinguirán cuatro escalas de equipamiento, divididas según su carga de ocupación y ubicación respecto de la categoría de la vía que enfrentan. Dichas escalas son las siguientes:*

*1. Equipamiento Mayor: El que contempla una carga de ocupación superior a 6.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías expresas y troncales.*

*2. Equipamiento Mediano: El que contempla una carga de ocupación superior a 1.000 y hasta 6.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías colectoras, troncales o expresas.*

*3. Equipamiento Menor: El que contempla una carga de ocupación superior a 250 y hasta 1.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías de servicio, colectoras, troncales o expresas.*

*4. Equipamiento Básico: El que contempla una carga de ocupación de hasta 250 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías locales, de servicio, colectoras, troncales o expresas.*

*Los Municipios podrán asimilar el equipamiento vecinal al equipamiento menor o al básico señalados en este artículo, al redefinir su localización conforme al inciso segundo del artículo 2.1.13 de esta Ordenanza.*

***Por otra parte, las Municipalidades podrán aceptar equipamientos de mayor escala en vías de menor categoría, siempre que se indique en forma expresa en el Instrumento de Planificación Territorial y se encuentre avalado por el respectivo estudio de capacidad vial contenido en dicho instrumento de planificación.”***

Debido a que este artículo de la OGUC sufrió modificaciones (Modificado por D.S. 284 - D.O. 20.12.06; por D.S. 33 - D.O. 20.04.02; por D.S. 157 - D.O. 17.10.02; por D.S. 259 - D.O. 16.03.04; por D.S. 10 - D.O. 23.05.09, reemplaza artículo.) posteriores a la puesta en vigencia del Instrumento de Planificación Territorial de San Miguel, es que se presentan diferencias con lo señalado por la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal (D.E.2401, 16/11/05, publicado en el Diario Oficial de fecha 28 de Noviembre del 2005), las cuales definían estas escalas de equipamiento:

***“ARTICULO 24º***

***ESCALAS DEL EQUIPAMIENTO***

*De acuerdo al Art. 2.1.36. de la O.G.U.C., para los efectos de la aplicación del presente plan se distinguirán cuatro escalas de equipamiento independientes de su clase. Estas escalas se dividirán de acuerdo a la carga de ocupación y cantidad de estacionamientos requeridos para el equipamiento y su ubicación estará condicionada a la categoría de vía que enfrentan y por la cual acceden. Las escalas son las siguientes:*

*Equipamiento Mayor: el que contempla una carga de ocupación sobre las 4.000 personas y requiere más de 800 estacionamientos; en este caso, sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías expresas.*

*Equipamiento Mediano: el que contempla una carga de ocupación de hasta 4.000 personas y no requiere más de 800 estacionamientos; en este caso, se podrá ubicar en predios que enfrenten vías troncales o expresas. También el que contemple una carga de ocupación de hasta 3.000 personas y no requiera más de 500 estacionamientos; en este caso se podrá ubicar en predios que enfrenten vías colectoras, troncales o expresas.*

*Equipamiento Menor: el que contempla una carga de ocupación de hasta 1.000 personas y no requiere más de 250 estacionamientos; en este caso, se podrá ubicar en predios que enfrenten vías de servicio, colectoras, troncales o expresas.*

*Equipamiento Básico: el que contempla una carga de ocupación de hasta 250 personas y no requiere más de 50 estacionamientos; en este caso, se podrá ubicar en predios que enfrenten vías locales, de servicio, colectoras, troncales o expresas.*

*Para la aplicación de las normas anteriores se entenderá que los trazados viales urbanos se clasificarán de acuerdo al Capítulo 3 del Título 2 de la O.G.U.C., como sigue:*

*Vías Expresas.*

*Vías Troncales.*

*Vías Colectoras.*

*Vías de Servicio.*

*Vías Locales.*

*Las vías estructurantes se grafican en el plano PRSM-2.*

*Como parte de la política de protección del medio ambiente y de conformidad a lo dispuesto en la letra h) de artículo 3° del Decreto Supremo N° 131, del Ministerio Secretaria General de la Presidencia, publicado en el Diario Oficial del 2 de septiembre de 1998, los edificios de uso público con capacidad de más de 5.000 personas o con más de 1.000 estacionamientos deberán presentar un Estudio de Impacto Ambiental.*

*Igualmente, se deberá procurar que el emplazamiento del edificio con afluencia masiva de público no provoque impactos negativos, tanto en el tránsito vehicular de las vías que lo enfrentan como en la calidad ambiental de la zona respectiva, debiendo los propietarios solventar los estudios necesarios de las obras correspondientes para la adecuada solución del proyecto y las respectivas obras en general. Lo anterior, sin perjuicio de lo indicado en el Art. 4.1.7. de la O.G.U.C.”*

**Todas las disposiciones urbanísticas de la Ordenanza Comunal, como la definición de escalas de equipamiento en función de la carga de ocupantes, que fueron alteradas por modificaciones posteriores a la OGUC, han sido automáticamente incorporadas como modificaciones de la Ordenanza Local. Vale decir, que entenderemos por Equipamiento Mediano, el que contempla una carga de ocupación superior a 1.000 y hasta 6.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías colectoras, troncales o expresas.**

El PRC vigente en su artículo 14º, estipula los requerimientos de estacionamientos según lo establecido en los artículos 2.4.1. al 2.4.5. de la O.G.U.C. y por el artículo 7.1.2. del P.R.M.S. para las zonas de restricción aeroportuaria “C” y “E” .

Para la Zona C, que es donde se emplaza nuestra modificación, la exigencia es de 1 estacionamiento por cada 10 alumnos para establecimientos de enseñanza técnica o superior.

A continuación se señalan las condiciones normativas asociadas a la **Zona ZU-2, Residencial de Renovación**, zona en la que se inscribe el polígono A.B.C.D al que se refiere la presente modificación:

***“ZONA ZU–2; RESIDENCIAL DE RENOVACIÓN.***

*USOS PERMITIDOS:*

*1.- RESIDENCIAL: Vivienda, sin perjuicio de lo cual, se autoriza la implantación de comercio en el 1er. piso. Aquellos usos definidos en el Art. 2.1.25. de la O.G.U.C. y los complementos a vivienda establecidos en el Art. 2.1.26. de la O.G.U.C.*

*2.- EQUIPAMIENTO: Comercio, culto y cultura, deportes, educación, esparcimiento, salud, seguridad, servicios, social. Cuando los servicios de carácter artesanal sean calificadas como “actividades productivas” no corresponderán a equipamiento de servicios, sin perjuicio de lo señalado en el Art. 2.1.28. de la O.G.U.C.*

*3.- INFRAESTRUCTURA: De transporte, como vías y estaciones de metro, estacionamientos. Sanitaria, como canales de riego e Infraestructura Energética, como ductos de distribución de gas.*

*4.- ÁREAS VERDES: Bandejones y platabandas, parque, plaza, jardines.*

*USOS PROHIBIDOS:*

* *Equipamiento científico correspondiente a Centro de investigación científica y tecnológica.*
* *Equipamiento de comercio correspondiente a discotecas, empresa de control de peso de vehículos de carga, estación de servicio, grandes tiendas, mercados, multitiendas, supermercados.*
* *Equipamiento de culto y cultura correspondientes a canal de televisión, radioemisoras.*
* *Equipamiento de deporte correspondiente a estadio.*
* *Equipamiento de esparcimiento correspondiente a autocine, cabaret, circo, club de campo, hotel, hostería, motel, parque de diversiones, pista de espectáculos, quinta de recreo, sala de eventos, salón de baile, salón de juegos, zona de picnic y zoológicos.*
* *Equipamiento de salud correspondiente a casa de reposo, clínica de recuperación médica, clínica psiquiátrica, hogar de ancianos, hospital.*
* *Equipamiento de seguridad correspondiente a cárceles y centros de detención.*
* *Equipamiento de servicios correspondiente a banco e institución financiera, asociación de fondos de pensiones, notario.*
* *Equipamiento social correspondiente a sede asociación política, sede gremial, sede sindical.*
* *Actividades productivas, exceptuando las señaladas en el art. 2.1.26. de la O.G.U.C.*
* *Actividades de servicio de carácter similar al industrial.*
* *Infraestructura correspondiente a disposición transitoria o final de residuos sólidos, estación ferroviaria, instalaciones de telecomunicaciones, instalaciones de televisión, plantas de tratamiento de aguas servidas, rodoviarios y terminales de locomoción colectiva urbana, terminales de taxis y radiotaxis, terminales de transporte terrestre.*

*CUADRO DE NORMAS URBANÍSTICAS:*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ZU-2 | | | | | | | |
| Sup.predial m2 desde-hasta | Altura max. n° pisos | Coeficiente de constructibilidad | Ocupación de suelo, coeficiente en primer piso | Sistema de agrupamiento | Rasantes y distanciamientos | Antejardín mínimo | Adosamiento % |
| 0-1000 | rasante | 1.8 | 0.7 | A-P\* | O.G.U.C. | Art.11 | 40 |
| 1001-2000 | rasante | 2.0 | 0.65 | A\* | O.G.U.C. | Art.11 | 40 |
| 2001-3000 | rasante | 2.3 | 0.60 | A\* | O.G.U.C. | Art.11 | 40 |
| 3000 y más | rasante | 2.5 | 0.55 | A\* | O.G.U.C. | Art.11 | 40 |

(\*)A:Aislado

(\*)P: Pareado

*DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS:*

* *Densidad bruta mínima: 400 Hab./Há.*
* *Densidad neta mínima: 500 Hab./Há.*
* *Los antejardines no pueden utilizarse para estacionamiento de vehículos.*
* *Los estacionamientos a nivel de terreno sólo podrán ocupar el 20% del área libre o, de requerirse mayor porcentaje deberá destinar al menos un 30% de la superficie predial exclusivamente a prados y jardines incluyendo el área de antejardín.*
* *Los estacionamientos en subterráneo sólo podrán ocupar el 70% de la superficie del terreno.*
* *El equipamiento comercial de esta zona deberá tener una superficie mínima de 200 m2 construidos y cumplir la norma de estacionamientos señalada en el artículo 14 de esta ordenanza.*
* *Las construcciones pareadas no podrán sobrepasar los 9 m de altura medidos en el deslinde con los predios vecinos y su profundidad máxima será de 15 m o el equivalente al 40% del fondo del predio cuando la profundidad de este sea inferior a 25 m. Sobre esta altura el sistema de agrupamiento es aislado.*
* *Se aplicará, para todos los sistemas de agrupamiento, cuando sea el caso, el inciso tercero del Art. 8º de la presente Ordenanza.*

*En esta zona, se aplica la restricción de altura de edificación correspondiente a áreas de aproximación de aeródromo, indicada en el Art.26° de esta Ordenanza”*

## 3.2.- Normativa propuesta:

Respecto del diagnóstico y a la propuesta general del Plan Regulador Comunal de San Miguel, vigente a la fecha, la modificación propuesta sigue inscribiéndose dentro de los principios orientadores del Plan y no altera su sentido original. Se trata de una modificación menor y en ningún caso se trata de una modificación sustancial.

La propuesta específica consiste en señalar explícitamente que en el polígono A.B.C.D. (ver figura 1) se contempla la excepción que, conforme a lo dispuesto en el Art. 2.1.36 de la OGUC, posibilita el emplazamiento de equipamiento mediano (“*El que contempla una carga de ocupación superior a 1.000 y hasta 6.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías colectoras, troncales o expresas”)* sustentado en: *“….Sin perjuicio de lo anterior, las Municipalidades podrán aceptar equipamientos de mayor escala en vías de menor categoría, siempre que se indique en forma expresa en el Instrumento de Planificación Territorial y se encuentre avalado por el respectivo estudio de capacidad vial contenido en dicho instrumento de planificación”.*

En atención de lo anterior, la propuesta normativa será una disposición especial para el polígono A.B.C.D. (ver figura 1) en el marco de las condiciones normativas de la Zona ZU-2 Residencial de Renovación.

El nuevo inciso que se agregará a la definición de la zona ZU-2 Residencial de Renovación, del artículo 25º, capítulo V, de la Ordenanza Local del PRC de San Miguel del año 2005 dirá lo siguiente:

|  |
| --- |
| **DISPOSICIÓN ESPECIAL:**  **Zona de Equipamiento de Educación Superior:**  Conforme con las facultades delegadas por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en el polígono delimitado por las calles Soto Aguilar al sur, Ramón Subercaseaux al norte, Ricardo Morales al oriente y Los Castaños al poniente, se podrán emplazar equipamientos medianos de educación superior en predios que enfrentan vías de servicio, colectoras, troncales o expresas. |

Además de ello se eliminará de las disposiciones complementarias de la zona ZU-2 el último punto que indica: “-*Se aplicará, para todos los sistemas de agrupamiento, cuando sea el caso, el inciso tercero del Art. 8º de la presente Ordenanza”* dado que dicho inciso no existe en la actual ordenanza comunal.

1. BROWN, K. Y HEANEY, M. (1997); *“A note on measuring the economic impact of institutions of higher education”* Research in Higher Education, Vol. 38. No.2, 1997; pp. 229-240.

   BROWNRIGG, M. (1973); *“The economic impact of a new university”* Scottish Journal of Political Economy, 20 pp. 123-139. FLORAX, R. (1992); *The University: A Regional Booster?* Avebury, England.

   PELLENBARG, P. H. (2005); *“How to calculate the impact of university on the regional economy. A case study of the University of Groningen, The Netherlands”*, University of Groningen. Paper presented to the Conference on Knowledge and Regional Economic Development, organised by Regional Quantitative Analysis Research Group, University of Barcelona; 31 pp.

   STOKES AND COOMES (1998); *“The local economic impact of higher education: An overview of methods and practice*”. Association for Institutional Research (AIR), Professional File, number 67 Spring, 1998; 16 pp. [↑](#footnote-ref-1)
2. INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ANÁLISIS ECONÓMICO Y SOCIAL; UNIVERSIDAD DE ALCALÁ, UNIVERSIDAD DE JAEN (2008); *“El Impacto Económico de la Universidad de Jaén: Un Análisis de Demanda*”, Informe Final (Borrador), descarga enero 2012 [http://www.ujaen.es](http://www.ujaen.es/serv/gerencia/images/ImpactoUJaen_Final.pdf) [↑](#footnote-ref-2)