

**PERFIL ESTUDIO BÁSICO**  
**“ACTUALIZACIÓN PIIMEP COMUNA DE CONCHALÍ ”**

CODIGO IDI: 40047895-0

FINANCIAMIENTO: **FNDR- Circular N° 33**

AÑO DE POSTULACION: **2023**

## INDICE

### Contenido

1	IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO .....	4
2	INTRODUCCIÓN .....	4
3	IDENTIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA .....	6
4	OBJETIVOS.....	7
4.1	Objetivos Generales .....	7
4.2	Objetivos Específicos .....	7
5	MARCO LEGAL DE REFERENCIA, POLÍTICAS SECTORIALES GENERALES Y/O ESPECÍFICAS, MARCO INSTITUCIONAL Y PLANES REGIONALES DE GOBIERNO A LAS QUE RESPONDE EL ESTUDIO.....	8
5.1	La Ley.....	8
5.2	Del Municipio .....	8
5.3	De la Región .....	9
5.4	De las Políticas Públicas Regionales .....	9
5.5	Contexto de Ordenamiento Territorial y la Políticas de Desarrollo Urbano	11
5.6	Plan Regulador Metropolitano de Santiago .....	11
5.7	Plan Regulador Comunal.....	17
5.8	Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2021 – 2025) .....	18
6	LOCALIZACION GEOGRÁFICA Y COBERTURA DEL ESTUDIO.....	21
6.1	Antecedentes Generales .....	21
6.2	Ubicación Geográfica.....	21
6.3	División Territorial de la comuna de Conchalí .....	22
6.4	Consolidación del Área Urbana. Crecimiento y Desarrollo de poblaciones	23
6.5	Fragmentos Notables del Sistema de Barrios y Sub-Centros .....	24
6.6	Usos de suelo comunal .....	24
6.7	Vivienda.....	25
6.8	Indicadores Históricos de las viviendas; materialidad, saneamiento y hacinamiento.....	27
6.9	Movilidad y Vialidad .....	29
7	POTENCIALES USUARIOS DE LA INFORMACIÓN .....	30

<b>8</b>	<b>CONTRAPARTE TÉCNICA.....</b>	<b>31</b>
<b>9</b>	<b>CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....</b>	<b>33</b>
<b>10</b>	<b>PRESUPUESTO.....</b>	<b>34</b>

## 1 IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Proyecto	: "Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, Comuna de Conchalí"
Región	: Metropolitana
Provínacia	: Santiago
Comuna	: Conchalí
Código BIP	: 40047895-0
<b>Costo Total Consultorías</b>	<b>: \$ 89.887.245</b>
Fondo	: FNDR – Circular N°33
Sector	: Vivienda y Desarrollo Urbano
Sub Sector	: Desarrollo Urbano
Etapa a la que postula	: Ejecución

## 2 INTRODUCCIÓN

El 15 de octubre de 2016 se publicó la Ley N° 20.958 que modifica, entre otros cuerpos legales, la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), implicando en lo central la creación de un mecanismo para equiparar las obligaciones en materia de cesiones para los proyectos de loteos a todos los proyectos que conllevaran crecimiento urbano por densificación, además de dar sustento legal a un sistema de mitigación por impacto en la movilidad, estableciendo que todos estos proyectos deberán contribuir a mejorar sus espacios públicos de manera universal, proporcional y predecible, para lo cual se emplearan las siguientes dos herramientas:

- **Mitigación directa:** medidas u obras que deben realizar los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, conforme sea definido en el respectivo Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV). Sus obras podrán ser: pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad (Art. 170 LGUC).
- **Aportes al espacio público:** los proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación deberán dar cumplimiento a la obligación de cesiones, ya sea directamente mediante superficie de terreno, o a través de un aporte monetario a la municipalidad respectiva, el que solo podrá ser materializado en proyectos, obras y medidas que formen parte de un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).

Los aportes estarán destinados únicamente a los siguientes fines: a) Ejecución de obras de los planes, b) Pago de expropiaciones para la materialización de dichas obras, c) Actualización

de los planes, desarrollo de los instrumentos de planificación necesarios para su ejecución y elaboración de los proyectos de las obras y d) Gastos de administración e inspección hasta por el 10% de los fondos recaudados.

Al menos el 70% de los aportes percibidos, deducidos los gastos de administración, deberán ser invertidos en movilidad, determinando la municipalidad qué porcentaje del remanente será invertido en otros espacios públicos. Cuando exista PIIMEP Intercomunal, al menos el 40% de los aportes recaudados anualmente deberán destinarse a la ejecución de obras incluidas en dichos planes (Artículo 180, incisos 3 y 4).

En este contexto, cada municipio de acuerdo al artículo 176 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), debe elaborar un PIIMEP con el fin de acordar una cartera de proyectos, obras, medidas y estudios para el desarrollo de la comuna en un horizonte de diez años. En efecto, resulta de relevancia que cada municipio elabore este instrumento en coherencia a sus instrumentos de planificación territorial existentes.

Es relevante mencionar que los proyectos del PIIMEP podrán ser también financiados con fondos sectoriales, regionales, privados u otros que el municipio estime oportuno, lo que permite optimizar el uso del Plan como una herramienta vinculante de planificación integrada e intersectorial de obras urbanas, lo que es clave para la coordinación entre entes públicos y para municipios con bajos aportes privados y recursos municipales limitados para la materialización de sus proyectos, obras y medidas.

Por ende y de acuerdo a la Ley N°20.958 (2016), se establece un sistema de aportes al Espacio Público, donde los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación, deberán contribuir a mejorar los espacios públicos del territorio comunal en términos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, para la cohesión social y la sustentabilidad urbana. En efecto, se reemplazan los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) por un sistema de mitigación de externalidades sobre el entorno del proyecto y de aportes al espacio público.

Por lo tanto, los proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación deberán cumplir la obligación de ceder terrenos o generar aportes equivalentes al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder, generando así un nuevo ingreso directo para el fondo municipal y por consiguiente recursos para la ejecución de sus respectivos PIIMEP.

Por ello la nueva Ley N°20.958 de aportes al Espacio Público, se vislumbra como una gran oportunidad para que los Gobiernos Locales puedan planificar estratégicamente infraestructura de movilidad urbana y espacio público. En concreto, la posibilidad de considerar la emergencia del cambio de paradigma modernidad-sostenibilidad en materia de transporte urbano, dado los grados de libertad que incorpora la nueva ley en materia de financiamiento.

A través del presente documento, la Municipalidad de Conchalí, formula los planteamientos metodológicos y técnicos para desarrollar el estudio conducente Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, en adelante PIIMEP comuna de Conchalí.

### 3 IDENTIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Los municipios están sometidos a múltiples presiones y demandas que se relacionan con los procesos de descentralización en curso (transferencias de responsabilidades desde el Gobierno Central) y las propias dinámicas locales de la ciudadanía. Por lo tanto, los aportes al Espacio Público (artículo 175 de la LGUC) son un mecanismo alternativo para que los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación, generen una nueva forma de aportar al desarrollo urbano planificado, generando así una nueva competencia municipal que requerirá de recursos regionales para iniciar, impulsar y dotar este proceso.

La municipalidad de Conchalí carece hoy de la capacidad real y medios adecuados para responder a esta nueva competencia. También el municipio, en términos de recursos, para iniciar este proceso, deberá asumir nuevos gastos para los sistemas tradicionales de planificación y gestión, ya que los PIIMEP aportarán nuevos procesos a la planificación local dada la nueva mirada estratégica de la infraestructura del espacio público, movilidad y su involucramiento con la sociedad civil.

Por otra parte, según la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (Ley 18.695) la atribución esencial según el artículo 5 letra n) para "la elaboración, aprobación, modificación y materialización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público" es de los municipios, siendo así una tarea que debe desarrollar e informar de su aprobación el Gobierno Regional. También, las municipalidades podrán solicitar al Gobierno Regional la elaboración de estos planes o también incluirlos en la formulación o actualización del plan comunal de desarrollo a que se refiere el artículo 6 de la ley N° 18.695, orgánica constitucional de Municipalidades (artículo 176 de Ley de Aportes al Espacio Público).

También, la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional (Ley 19.175), en su artículo 20 letra f) incorpora la elaboración y aprobación de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o los planes reguladores metropolitanos o intercomunales a los Gobierno Regional y su aprobación en el Consejo Regional.

Finalmente señalar que, uno de los aspectos más importantes de los PIIMEP, es que conforman una oportunidad de avanzar en la descentralización del país, en materias de gobernanza y planificación territorial. Si se resguardan ciertas condiciones, en particular con respecto al rol de las Seremis de Vivienda y Urbanismo, Transporte y Telecomunicaciones y gobiernos regionales, los cuales en casos específicos podrán hacerse cargo de la elaboración del PIIMEP, el proceso de descentralización puede cobrar mayor fuerza. Asegurar la participación de actores regionales, permitirá reflejar los requerimientos subnacionales y objetivos de desarrollo en los procesos de planificación e implementación mediante de la materialización del presente estudio.

## 4 OBJETIVOS

### 4.1 Objetivos Generales

Elaborar un plan de inversiones de infraestructura de movilidad y espacio público para la comuna de Conchalí, siendo el ámbito de acción acotado al cumplimiento de estos objetivos generales:

- Mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad.
- Mejorar la calidad de espacios públicos, la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

7

### 4.2 Objetivos Específicos

- Generar un diagnóstico de aspectos urbanos determinantes para la movilidad y los espacios públicos, con la finalidad de ser la base técnica del PIIMEP.
- Recoger intenciones, deseos y aspiraciones comunales, para obtener o complementar una visión que plasme el destino que se quiere dar a la comuna, en relación a movilidad y espacio público.
- Analizar, priorizar y preparar una cartera inversional de proyectos, obras, medidas y estudios de infraestructura de movilidad y espacio público relevantes para la comuna.
- Elaborar un plano o cartografía según las escalas espaciales de localización en el cual estén identificados y ubicados los proyectos, obras medidas y estudios identificados en PIIMEP.
- Elaborar un procedimiento que permita controlar el avance en la ejecución de los proyectos, obras y medidas que conforman el PIIMEP en un período de tiempo, revisar el nivel de avance de cada uno de ellos, y permitir ajustes, reconsideraciones, incorporaciones de nuevos antecedentes y adherir nuevos proyectos al Plan.
- Elaborar y presentar la memoria con respectivos planos del PIIMEP ante el Concejo Municipal para su aprobación.

## 5 MARCO LEGAL DE REFERENCIA, POLÍTICAS SECTORIALES GENERALES Y/O ESPECÍFICAS, MARCO INSTITUCIONAL Y PLANES REGIOANLES DE GOBIERNO A LAS QUE RESPONDE EL ESTUDIO.

### 5.1 La Ley

De acuerdo a la Ley N°20.958 (2016), se establece un sistema de aportes al Espacio Público, donde los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación, deberán contribuir a mejorar los espacios públicos del territorio comunal en términos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, para la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

En efecto, se reemplazan los Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) por un sistema de mitigación de externalidades sobre el entorno del proyecto y de aportes al espacio público.

En este contexto, cada municipio de acuerdo al artículo 176 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), debe elaborar un PIIMEP con el fin de acordar una cartera de proyectos, obras, medidas y estudios para el desarrollo de la comuna en un horizonte de diez años.

En efecto, resulta de relevancia que cada municipio elabore este instrumento en coherencia a sus instrumentos de planificación territorial existentes. Por lo tanto, los proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación deberán cumplir la obligación de ceder terrenos o generar aportes equivalentes al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder, generando así un nuevo ingreso directo para el fondo municipal y por consiguiente recursos para la ejecución de sus respectivos PIIMEP.

La Municipalidad de Conchalí, pondrá a disposición para el desarrollo del Estudio los siguientes antecedentes:

- Plan regulador comunal y su actualización o estudios realizados a la fecha, el cual se encuentra en actualización.
- Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2021-2025).
- Ordenanzas municipales.
- Bases de datos.
- Otros.

### 5.2 Del Municipio

Respecto del marco jurídico de las municipalidades y sus atribuciones, se entienden los poderes jurídicos con los que están investidos los órganos municipales para el cumplimiento de sus funciones. Se encuentran reglamentadas en el artículo 5º de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, estableciendo que para el cumplimiento de sus

funciones, las municipalidades tendrán una serie de atribuciones esenciales dentro de las cuales destaca en su letra “n” lo siguiente:

- Elaborar, aprobar y materializar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público.

### 5.3 De la Región

La Estrategia Regional de Desarrollo 2012-2021 para la Región Metropolitana de Santiago es un documento aprobado por el Consejo Regional, y en él se definen cinco (5) Lineamientos Estratégicos Regionales:

- SANTIAGO – REGIÓN INTEGRADA E INCLUSIVA.
- SANTIAGO – REGIÓN EQUITATIVA Y DE OPORTUNIDADES.
- SANTIAGO – REGIÓN SEGURA.
- SANTIAGO – REGIÓN LIMPIA Y SUSTENTABLE.
- SANTIAGO – REGIÓN INNOVADORA Y COMPETITIVA.

Estos lineamientos requieren, según lo indicado en la Estrategia Regional de Desarrollo, de un marco institucional para el Desarrollo Regional que consta de 8 objetivos estratégicos. El objetivo Estratégico Nº7 dice: “Desarrollar y actualizar los instrumentos de planificación estratégica y territorial, en el marco de la transferencia de competencias desde el nivel central”.

### 5.4 De las Políticas Públicas Regionales

Las políticas públicas regionales son acciones para resolver problemas específicos de prioridad regional. En la Región Metropolitana, las líneas de acción buscan un Santiago Humano, el cual mejore la calidad de vida de todos los santiaguinos y santiaguinas.

Así, se ha articulado el concepto de Santiago Humano en 5 dimensiones:

- Santiago Seguro.
- Santiago Conectado.
- Santiago Verde.
- Santiago Inclusivo.
- Santiago Global.

El desarrollo económico y posicionamiento global de una metrópolis como Santiago, es clave para la generación de empleos de calidad y oportunidades de negocios para la

región. El Plan Santiago Global busca convertir a Santiago en una capital de clase mundial a través de las siguientes líneas de acción: Cooperación y alianzas internacionales; Santiago Smartcity; Santiago Resiliente y Santiago Competitivo.

- DOM Digital, relacionada a la Ley de Aportes al Espacio Público.

En este ámbito se debe destacar la **Estrategia Regional de Resiliencia** la que genera una carta de navegación hacia el 2041 y que busca fortalecer la capacidad de coordinación y promover una institucionalidad que sea capaz de articular a todos los actores y comunidades, de manera de aprender de las lecciones del pasado, conocer los riesgos y sus raíces, reducir y mitigar sus eventuales daños y fortalecer la capacidad de recuperación para construir el Santiago del futuro.

La Estrategia de Resiliencia de Santiago está estructurada en 6 ejes:

- Movilidad Urbana.
- Medio Ambiente.
- Seguridad.
- Desarrollo Económico y Competitividad.
- Gestión de Riesgos y Equidad Social.

Por otra parte, la **Política Regional de Áreas Verdes**, pretende contribuir a la planificación y desarrollo de las áreas verdes en la Región Metropolitana de Santiago, la cual se justificó ya que no existía un plan maestro, lo que resultó en el diagnóstico de que hay una distribución espacial desigual, la que depende esencialmente de los ingresos monetarios que perciben las comunas, tanto de la inversión pública como privada. La política analizó la situación actual de la región, examinó la diversidad de conceptos y acepciones en torno a la noción de área verde, y finalmente propuso una serie de objetivos e indicadores que apuntan a la superación de los problemas detectados, en función de 6 Lineamiento Estratégicos:

- Línea Estratégica 1. Fortalecimiento de la identidad regional.
- Línea Estratégica 2. Mejoramiento de la calidad urbana.
- Línea Estratégica 3. Compensación y equidad territorial.
- Línea Estratégica 4. Sustentabilidad medioambiental.
- Línea Estratégica 5. Desarrollo institucional.
- Línea Estratégica 6. Financiamiento de la operación.

Por último y no menos relevante está la **Política Regional Indígena Urbana**, que busca mejorar la calidad de vida de las personas, familias y pueblos indígenas que habitan en la Región Metropolitana de Santiago, fortaleciendo el patrimonio indígena (material e inmaterial), sus

derechos, y entregándoles oportunidades para desarrollar sus proyectos, individuales y colectivos, de forma sustentable, para lo cual se establecen 4 objetivos estratégicos y sus líneas de acción:

1. Participación indígena en la economía.
2. Cultura, identidad y patrimonio indígena.
3. Servicios públicos pertinentes.
4. Marco institucional y gobernanza.

## 5.5 Contexto de Ordenamiento Territorial y la Políticas de Desarrollo Urbano

La Ley N° 21.078 que modifica el Decreto con fuerza de ley N° 458 Aprueba Nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones, en conjunto con su Ordenanza, son los instrumentos legales que rigen los aspectos de planificación urbana en nuestro país. Ésta estipula que los instrumentos serán determinados según la escala que abarquen, existiendo 3 categorías para ello: Nacional, Intercomunal y Comunal, definido en el Capítulo II, Art. 28.

## 5.6 Plan Regulador Metropolitano de Santiago

La comuna de Conchalí, se enmarca dentro del territorio normado por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, aprobado y vigente desde octubre de 1994, y sus modificaciones; cuyas disposiciones referidas a las materias de Límites de Extensión Urbana, Zonificación Metropolitana, Uso de Suelo, Equipamiento de Carácter Metropolitano e Intercomunal, Zonas Exclusivas de Usos Molestos, Áreas de Restricción, Infraestructura Metropolitana, Sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación, Intensidad de Utilización del Suelo y exigencias de urbanización y edificación cuando sea pertinente, deberán ser cumplidas obligatoriamente por los instrumentos de planificación local de todas las comunas del área metropolitana.

En todas aquellas materias no previstas dentro de la Ordenanza del PRMS, regirán las disposiciones de la Ley general de Urbanismo y Construcciones, su Ordenanza y la legislación y normas complementarias que corresponda.

### Zonificación PRMS

El territorio de Conchalí queda inserto casi en su totalidad dentro de la macro área definida por el PRMS como “área urbana metropolitana”, es decir, circunscrito dentro del límite de extensión urbana y destinada a acoger el crecimiento de la población y sus actividades, a

excepción de un área restringida o excluida al desarrollo urbano que se presenta a continuación:

**a) “Área restringida o excluida al desarrollo urbano de resguardo de la infraestructura Energética metropolitana, Subestaciones y líneas de Transmisión de Energía Eléctrica” (Art. 8.4.3)**

Dentro de la zona definida como “área urbana metropolitana”, se define el área comunal como parte del “área urbanizada”, comprendida dentro de los límites urbanos vigentes y destinada a la densificación a través de proyectos de renovación y recuperación de zonas urbanas.

Según la Ordenanza oficializada en noviembre de 1994, dentro del área urbana de la comuna de Conchalí se pueden distinguir tres zonas definidas por el Plan:

**b) Zona Habitacional Mixta**

Según el Artículo 3.1.1.1 de la Ordenanza PRMS, corresponde al territorio del área urbana metropolitana dentro de la cual es posible emplazar actividades residenciales de equipamiento, productivas y de almacenamiento de carácter inofensivo e infraestructura y transporte.

Esta zona abarca la casi totalidad del territorio comunal (aproximadamente un 80%), exceptuando los predios industriales del borde poniente, una franja de terreno en el límite norte y el predio correspondiente al Balneario Municipal.

**c) Áreas Verdes**

Según el Artículo 3.1.1.4, corresponden a los espacios urbanos predominantemente ocupados (o destinados a serlo) por árboles, arbustos o plantas y que permitan el esparcimiento y la recreación de personas en ellos. El sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación está conformado por las áreas verdes de carácter público y privado y las vinculaciones o avenidas parque. En este sistema se consideran las áreas verdes de carácter Metropolitano y aquellas de otros niveles que se le integren, de nivel vecinal y comunal.

Dentro de la comuna de Conchalí, la regulación del PRMS dispone la ubicación de dos Avenidas Parque y reconoce al Balneario Municipal como área verde complementaria de carácter recreacional y deportivo, codificándolas de la siguiente manera:

- Avenida Parque Adyacente a Sistema Vial “Parque Conchalí – Ruta 5 Norte” (Art. 5.2.3.4): se ubica en el borde poniente de la comuna paralela a la carretera Panamericana Norte, extendiéndose desde Av. Los Zapadores hasta Av. Américo Vespucio.
- Avenida Parque Adyacente a Sistema Vial “Las Torres de Quilicura” (Art. 5.2.3.4): se ubica en extremo norponiente de la comuna, siguiendo el trazado de la línea de alta tensión existente en la comuna.

- Avenida Parque Adyacente a Sistema Vial "Av. Américo Vespucio" (Art. 5.2.3.4): esta franja parque se grafica abarcando la totalidad del borde comunal hacia Vespucio.
- Área Verde Complementaria de Carácter Recreacional y Deportivo "Estadio Municipal" (Art. 5.2.4.19: se ubica en la Av. Diego Silva Henríquez, entre las calles Laura y Mercedes.

#### **d) Zona de Actividades Productivas y de Servicio de Carácter Industrial**

De acuerdo al Art. 3.1.1.3 de la Ordenanza PRMS, esta clasificación establece dos tipologías:

13

- Zonas de Actividades Molestas: son aquellas que acogen las actividades molestas, productivas y/o de servicio, sin perjuicio de aceptar en ellas el desarrollo de las de carácter inofensivo. Se localizan preferentemente en áreas periféricas del Área Urbana, contiguas al Anillo de Circunvalación Américo Vespucio o a los principales accesos a la ciudad.
- Zonas de Actividades Inofensivas: esta tipología puede desarrollarse en cualquier punto del área urbana, en las condiciones que establezcan los respectivos Planes Reguladores Comunales mediante la zonificación de las Zonas Habitacionales Mixtas.
- En la zonificación del PRMS para la comuna de Conchalí se observa la existencia de zonas de actividades industriales productivas de tipo molesto, las que se presentan como grandes paños localizados aledaños a la carretera Panamericana Norte, casi en toda la longitud de este límite comunal. Se reconocen tres subáreas.

Polígono 1: limitado por la vía caletera de la carretera Panamericana Norte al poniente, Av. El Cortijo al norte, Av. Barón de Juras Reales al oriente y Av. La Libertad al sur.

Polígono 2: esta área se extiende desde las avenidas Catorce de la Fama por el sur, la caletera de la carretera Panamericana Norte por el poniente, las avenidas Carlos Salas Herrera y Bajos de Jiménez por el oriente y Av. Los Zapadores por el norte.

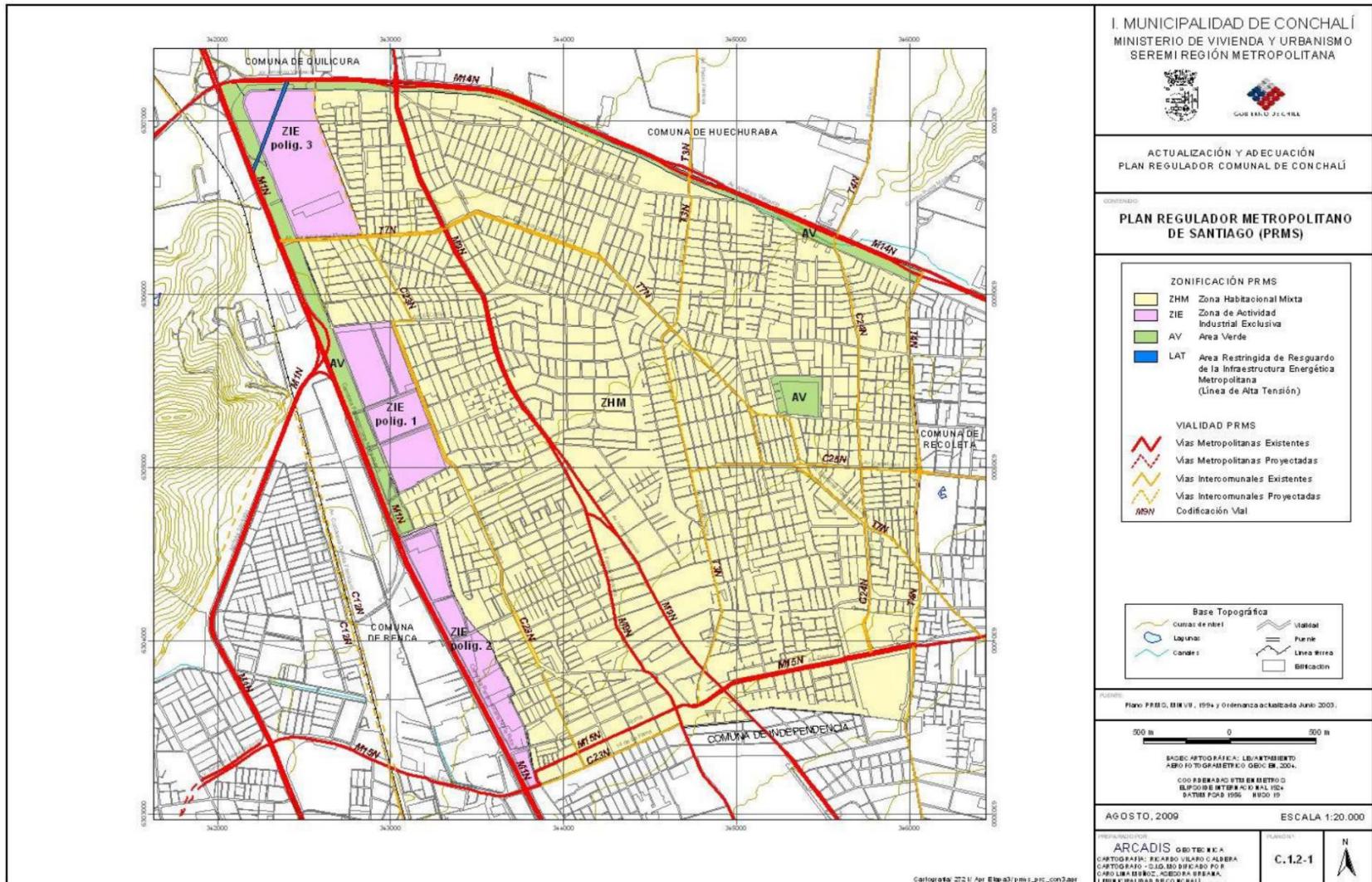
Polígono 3: corresponde al loteo industrial El Cortijo, ubicado en el extremo norponiente de la comuna y limitado al norte por Av. Américo Vespucio, al poniente por la carretera Panamericana Norte, al sur por la Av. José María Caro y al oriente por el límite de la población Presidente Ibáñez y el conjunto habitacional Vespucio.

En una primera instancia estas áreas industriales (Polígonos 1 y 2 anteriormente descritos, exceptuando el Parque Industrial El Cortijo o polígono 3), que en total suman 53,98 Hás, no fueron reconocidas por el PRMS en su afán por restringir

efectivamente la localización de las actividades contaminantes a parques industriales exclusivos fuera del radio urbano.

Sin embargo, el Artículo 6.1.3.3 de la Ordenanza oficializada en Noviembre del 94', define las "Zonas Industriales Exclusivas con Actividades Molestas Reincorporadas" a aquellas zonas industriales de las comunas de La Granja, Cerrillos, Macul y Conchalí que son reincorporadas al Plan.

De esta manera, en Noviembre del año 2001 estas zonas industriales exclusivas con actividades molestas fueron reincorporadas mediante el proceso de "Reincorporación de las Zonas Industriales Exclusivas con Actividad Molesta" a la zonificación metropolitana producto de una solicitud municipal, considerando una serie de medidas de mitigación destinadas a mejorar el funcionamiento interno de las industrias y su relación con el entorno.



En tanto se actualice el Plan regulador Comunal de Conchalí, las zonas industriales anteriormente nombradas serán reguladas por una serie de normas técnicas específicas descritas en el Artículo 6.4º Transitorio de la Ordenanza del PRMS y corresponden a los polígonos 1 y 2 descritos previamente.

Los usos de suelos permitidos en estas zonas son Industria, almacenamiento y actividades de servicio de impacto similar al industrial, calificadas como molestas o inofensivas, Equipamiento de escala metropolitana, intercomunal y comunal, excepto salud, educación, cultura, esparcimiento y turismo, Servicio de salud ambulatorio y Establecimientos de formación técnico profesional, Actividades complementarias a la vialidad y transporte, Talleres calificados como molestos o inofensivos y Vivienda del cuidador y sus respectivas normas complementarias son las siguientes:

Normas Complementarias	Usos de Suelo Permitidos			
	Industria Almacenamiento y Actividad de carácter similar	Equipamientos Permitidos	Actividades Complementarias a la Vialidad y Transporte	Talleres
Superficie Predial Mínima	1.500 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	1.500 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>
Frente Predial Mínimo	30 m	20 m	30 m	20 m
Coef. Ocupación suelo	0,7	0,7	0,7	0,7
Coef. De Constructibilidad	2,0	1,0	1,00	2,0
Sistema agrupamiento	Aislado	Aislado	Aislado	Aislado
Distanciamiento Mínimo a medianeros	10 m	5 m	10 m	5 m
Antejardín Mínimo	5 m	5 m	5 m	5 m

Por otra parte, dentro del mismo Artículo Transitorio se establecen una serie de medidas de mitigación para ser ejecutadas con posterioridad a la aprobación de la Reincorporación de las Zonas Industriales de Conchalí.

Además, los permisos municipales que requieren las industrias molestas existentes en las zonas industriales de Conchalí, se condicionarán a que el proyecto resuelva integralmente los impactos negativos detectados en el Estudio de Impacto Vial, Ambiental y de Riesgos (E.I.V.A.R.) elaborado por la Municipalidad, que justifica la reincorporación de dichas zonas al PRMS y cuyas obras se detallan en las Medidas de Mitigación.

El E.I.V.A.R de Conchalí, estudio denominado “Reincorporación de las Zonas Industriales Exclusivas de la comuna de Conchalí a la Zona de Industria Exclusiva del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, contiene la propuesta pormenorizada de las medidas de mitigación, incluyendo el diagnóstico, la cuantificación de las obras a ejecutar, la estimación de los costos, los plazos y los responsables de cada una de ellas (municipalidad, las empresas pertenecientes a CIRPAN, o bien las empresas no asociadas a dicho Círculo).

## Vialidad PRMS

Los tres sistemas viales principales planteados por el PRMS en la Ordenanza oficializada en Noviembre del 94' son: el sistema vial metropolitano, destinado principalmente a brindar accesibilidad a la ciudad desde el resto de la región y a establecer relaciones intercomunales fundamentales, el sistema vial intercomunal, conformado por las vías troncales, destinadas a establecer conexiones entre las diferentes zonas urbanas de la intercomuna con una alta capacidad de flujo vehicular, y por las vías colectoras, cuyo rol principal consiste en establecer la conexión entre la actividad de una zona urbana y la red vial troncal o expresa y por el sistema de intersecciones y enlaces viales, que corresponden a los puntos y dispositivos de transferencia entre dos o más vías de la red.

17

En el territorio de Conchalí se observa una buena irrigación vial a escala metropolitana. Esto quiere decir que, tanto la vialidad de límite norte (Américo Vespucio) como de límite poniente (Panamericana Norte) y sur (Av. Dorsal) y sus principales vías interiores estructurantes (Av. Independencia y Av. Vivaceta) son consideradas dentro del sistema vial metropolitano.

En consecuencia, la comuna atrae flujos tanto desde sus bordes como desde sus áreas centrales. Sin embargo, a escala intercomunal se observa una mayor consolidación vial respecto de la conectividad y continuidad de la red en el sentido norte – sur; en cambio, en el sentido oriente – poniente la única vía que atraviesa continuamente la comuna es Av. José María Caro. En este sentido, es posible caracterizar la casi nula continuidad oriente – poniente de la red vial como una restricción del sistema de movimiento de la comuna de Conchalí.

## 5.7 Plan Regulador Comunal

La Nueva Ley General de Urbanismo y Construcción establece en su 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 económico-social. 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" (Ley 21.078, 2018).

El Plan Regulador Comunal es una de las principales herramientas normativas en materia de Ordenamiento Territorial al ostentar una condición vinculante; todas las decisiones de

localización de actividades de cualquier tipo deben estar en concordancia con lo establecido en ellos.

El Plan Regulador de Conchalí, se encuentra en proceso de actualización, en su etapa 4 Anteproyecto del Plan.

Al respecto y tal como se puede observar en el PRMS, existe un margen de acción respecto del ordenamiento de los usos del suelo en la comuna, generando esto una oportunidad para el municipio de establecer elementos normativos que permitan promover mejores condiciones sociales, económicas y ambientales para la comuna.

18

En este sentido, aprovechar esta oportunidad se puede materializar a través de la actualización del Plan Regulador Comunal. Este instrumento al estar encargado de ordenar las funciones del suelo, puede ser una gran herramienta para ayudar a enfrentar una serie de problemas en materia de desarrollo urbano; a la vez, puede servir para impulsar actividades deseadas y controlar actividades no deseadas, de la misma manera que puede apoyar la modificación de la plusvalía del suelo y atraer servicios deseados.

Finalmente, además de todas las funciones explícitas de un PRC, existen atributos positivos durante su etapa de conformación que pueden ser de gran ayuda para la comuna. Siguiendo una línea de diálogo y acuerdos, las etapas de conformación de visión de futuro y la imagen de comunidad, llevado de la mano con una Participación Ciudadana a lo largo del proceso, pueden ayudar a conformar una idea común para los habitantes de Conchalí, apoyando la conformación de tejido social en la comuna.

## 5.8 Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2021 – 2025)

El Plan de Desarrollo Comunal de Conchalí para el periodo 2021 – 2025, se aprobó mediante el Decreto Exento N° 725 de fecha 03 de agosto del año 2021.

El PLADECO es uno de los instrumentos definidos por ley para actuar en el proceso de planificación comunal que elabora cada municipio del país. Según Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, el artículo 7º señala que “El plan comunal de desarrollo, instrumento rector del desarrollo en la comuna, contemplará las acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad local y a promover su avance social, económico y cultural”, estableciendo sus ejes centrales, políticas y orientaciones, para el mediano y el largo plazo, con una vigencia mínima de cuatro años, coincidiendo o no con el período de elección de sus autoridades y siendo sometido a una evaluación periódica.

La estrategia del PLADECO, se estructura a partir de lineamientos, los cuales están estrechamente relacionados con la imagen objetivo de desarrollo, toda vez que disponer de una cartera de inversión amplia para un periodo de planificación, sin la existencia de una definición estratégica de lo que se quiere alcanzar, no es lo correcto puesto que se avanza sin un “norte” claro. Del mismo modo, no es muy conveniente establecer una imagen objetivo ambiciosa si no existe una definición de lineamientos estratégicos

coherentes, que vaya acompañada de iniciativas de inversión y definiciones de objetivos estratégicos concretos.

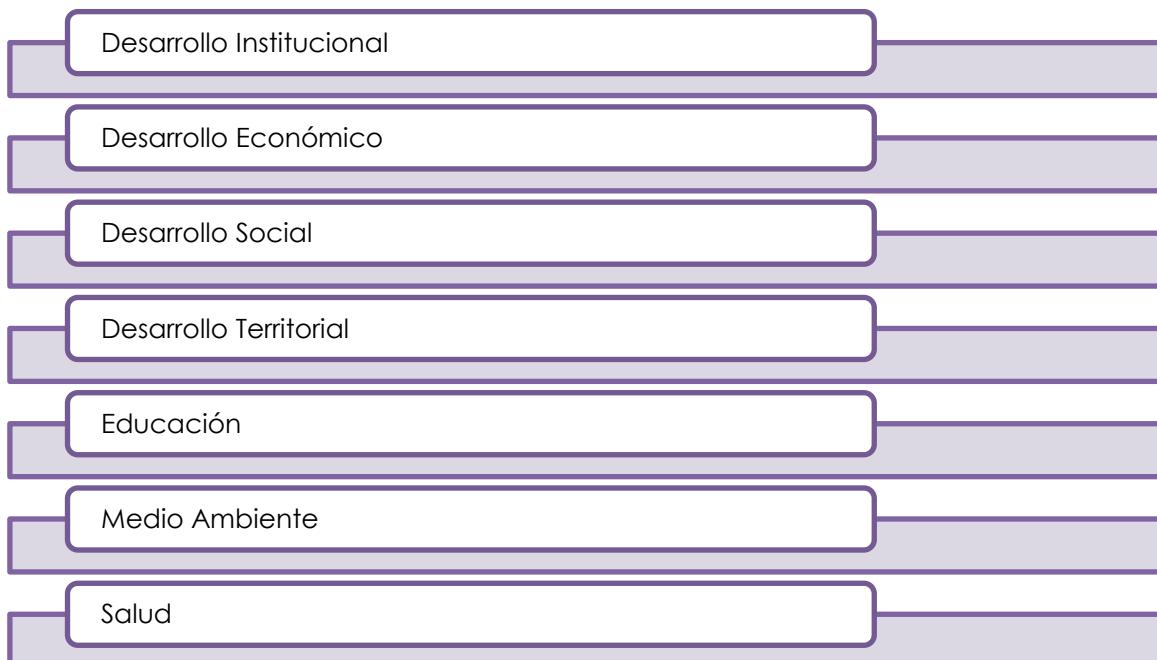
La construcción de los lineamientos y objetivos estratégicos no constituye un proceso lineal, es más bien un ejercicio iterativo con una constante formulación, retroalimentación y reformulación, generando proceso de revisión de los lineamientos y objetivos estratégicos, en la medida que se proponen líneas de acción e iniciativas de inversión.

De todos modos, los lineamientos estratégicos constituyen aquellos ejes fundamentales que guiarán la acción del municipio y la gestión de inversión pública y privada en el territorio comunal.

Estos, cumplen una función estratégica, pues marcan el rumbo permanente, de manera de no perder de vista los énfasis del desarrollo de la comuna.

En la figura siguiente, se exponen los 7 lineamientos estratégicos definidos en el mencionado instrumento de planificación:

**Figura N° 1: Lineamientos Estratégicos PLADEC**



Fuente: PLADEC Conchalí 2021 – 2025

La función que ocupan los objetivos estratégicos en el esquema de planificación, se relacionan con el génesis conceptual de éstos, puesto que se ubican en una fase intermedia y propositiva entre la situación actual y la situación deseada.

Estos conforman un proceso de diseño conceptual que busca direccionar las tendencias evolutivas de un territorio, a través de la organización de las iniciativas de inversión y las acciones en un horizonte temporal.

Los objetivos, en lo concreto, enuncian lo que se quiere lograr o alcanzar en cada lineamiento estratégico. Es por esto, que se redactan con verbos que buscan por ejemplo aumentar cobertura, mejorar condiciones materiales, mitigar problemas, fortalecer aspectos institucionales, etc.

En la siguiente tabla se detallan cada uno de los lineamientos y objetivos estratégicos, que orientarán posteriormente, el desarrollo de las líneas de acción y de las iniciativas de inversión. De manera de mantener un orden lógico, cada objetivo estratégico, está asociado a un lineamiento. Asimismo, cuando se desciende en el nivel de planificación, cada objetivo específico está asociado o vinculado con una línea de acción.

**Tabla N° 1 Lineamientos y Objetivos Estratégicos PLADEC**

<b>DESARROLLO INSTITUCIONAL</b>	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>OBJETIVOS ESTRATEGÍCOS</b>
Organización Fortalecida	Generar condiciones para el desarrollo del talento humano
Espacio Laboral	Mejorar el clima laboral institucional
Tecnología Municipal	Optimizar la seguridad y calidad de los espacios municipales
	Promover la tecnología en la gestión de la información
	Modernizar la gestión municipal con uso de herramientas
<b>DESARROLLO ECONOMICO</b>	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>OBJETIVOS ESTRATEGÍCOS</b>
Fomentar la Base Económica	Promover el emprendimiento local
	Generar el Desarrollo de MIPES y PYMES
	Promover la innovación y apoyo a negocios emergentes post pandemia
Promoción del Empleo	Fortalecer vínculos con gremios y círculos empresariales
	Desarrollar las capacidades y competencias en la población
<b>DESARROLLO SOCIAL</b>	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>OBJETIVOS ESTRATEGÍCOS</b>
Mejorar Inclusión Social	Fortalecer a las organizaciones de la sociedad
Desarrollo de la Identidad Cultural	Motivar el desarrollo de las expresiones artístico - culturales
Apoyo a los Grupos Sociales	Coadyuvar en la igualdad de oportunidades
	Prevenir factores riesgo social
Seguridad Ciudadana	Colaborar en la prevención de delitos
	Desarrollar el vínculo comunitario
	Reforzar la inspección municipal
<b>DESARROLLO TERRITORIAL</b>	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>OBJETIVOS ESTRATEGÍCOS</b>
Generar un Ordenamiento Territorial Sustentable	Planificar el territorio con enfoque de sustentabilidad
	Desarrollar y fortalecer los espacios públicos
Gestionar Movilidad Eficiente y Sustentable	Desarrollar vías para el uso de movilidad sustentable
	Implementar la seguridad de las vías de transporte comunal
Desarrollo de Infraestructura Pública	Potenciar la infraestructura y equipamiento público
	Mejorar la calidad de los espacios públicos
<b>EDUCACIÓN</b>	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>OBJETIVOS ESTRATEGÍCOS</b>
Estimulación de Desarrollo Humano de Estudiantes	Fortalecer las especialidades técnicas acorde a las necesidades del mercado
	Desarrollar habilidades de pensamiento crítico en los estudiantes
Mejoramiento de la Calidad de la Educación	Fortalecer calidad de contenidos
	Desarrollar contenidos de educación ambiental
Fortalecimiento del Espacio Educativo	Renovar la calidad del equipamiento y la infraestructura educacional

MEDIO AMBIENTE	
LINEAMIENTOS	OBJETIVOS ESTRATEGICOS
Valoración del Medio	Aumentar el conocimiento de la comunidad sobre temas ambientales Desarrollar la gestión de residuos
Protección del Medio Ambiente	Potenciar las áreas verdes comunales Promover el uso de energías renovables Mejorar la gestión y gobernanza local Fortalecer las normativas ambientales
Prevención y Gestión de Riesgos Ante Emergencias	Prevención y gestión de riesgos ante emergencias
SALUD	
LINEAMIENTOS	OBJETIVOS ESTRATEGICOS
Calidad	Renovar el compromiso de la calidad en la atención usuaria Mejorar la calidad de la infraestructura y equipamiento de salud
Prevención	Mejorar la estrategia de hacer prevención y autocuidado en salud
Red Salud	Optimizar el sistema integrado de salud comunal

Fuente: PLADECO Conchalí 2021 – 2025.

21

## 6 LOCALIZACION GEOGRÁFICA Y COBERTURA DEL ESTUDIO

### 6.1 Antecedentes Generales

La Comuna de Conchalí tiene, para el año 2022 una población estimada de 138.638 habitantes - según proyecciones en base a datos del Censo 2017 y con una distribución etaria que se caracteriza por ser de un componente tendiente al envejecimiento poblacional. Esta ha experimentado una tendencia al envejecimiento –siendo aproximadamente el 32% mayor de 50 años- lo que genera un gran problema a futuro en la demografía comunal. Una de las causantes de esta situación es la constante emigración de la población joven, hecho que a su vez es efecto del agotamiento de los sitios susceptibles de ser intervenidos para realizar proyectos inmobiliarios que se orienten a solucionar el problema de falta de viviendas de la comuna. La distribución por sexo indica que aproximadamente el 51,26% de la población comunal es femenina y el 48,74% masculina.

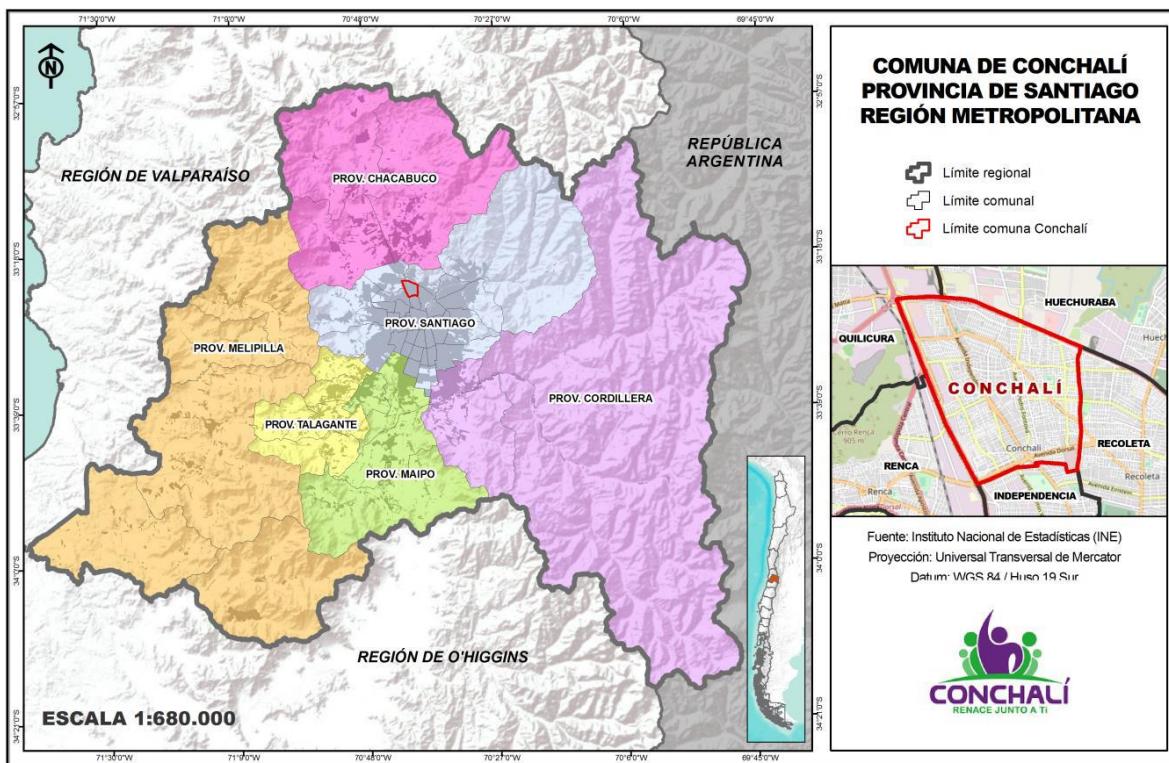
### 6.2 Ubicación Geográfica

La Comuna de Conchalí tiene una superficie 10.7 kilómetros cuadrados (1.070 hectáreas), se encuentra ubicada en el sector norte del Gran Santiago y sus límites comunales son:

- **Norte:** Av. Américo Vespucio, desde la Carretera Panamericana Eduardo Frei Montalva hasta la Calle Guanaco.
- **Sur:** Calle José Pérez Cotapos, desde calle El Guanaco hasta Avda. Independencia; Av. Independencia desde calle José Pérez Cotapos hasta calle Cañete; calle Cañete Avda. 14 de la Fama.
- **Oriente:** Av. El Guanaco, desde Av. Américo Vespucio hasta calle José Pérez Cotapos.

- **Poniente:** Carretera Panamericana Presidente Eduardo Frei Montalva desde calle José Pérez Cotapos hasta Av. Américo Vespucio.

**Figura N° 2: Localización Comuna de Conchalí en el contexto de la Región Metropolitana.**



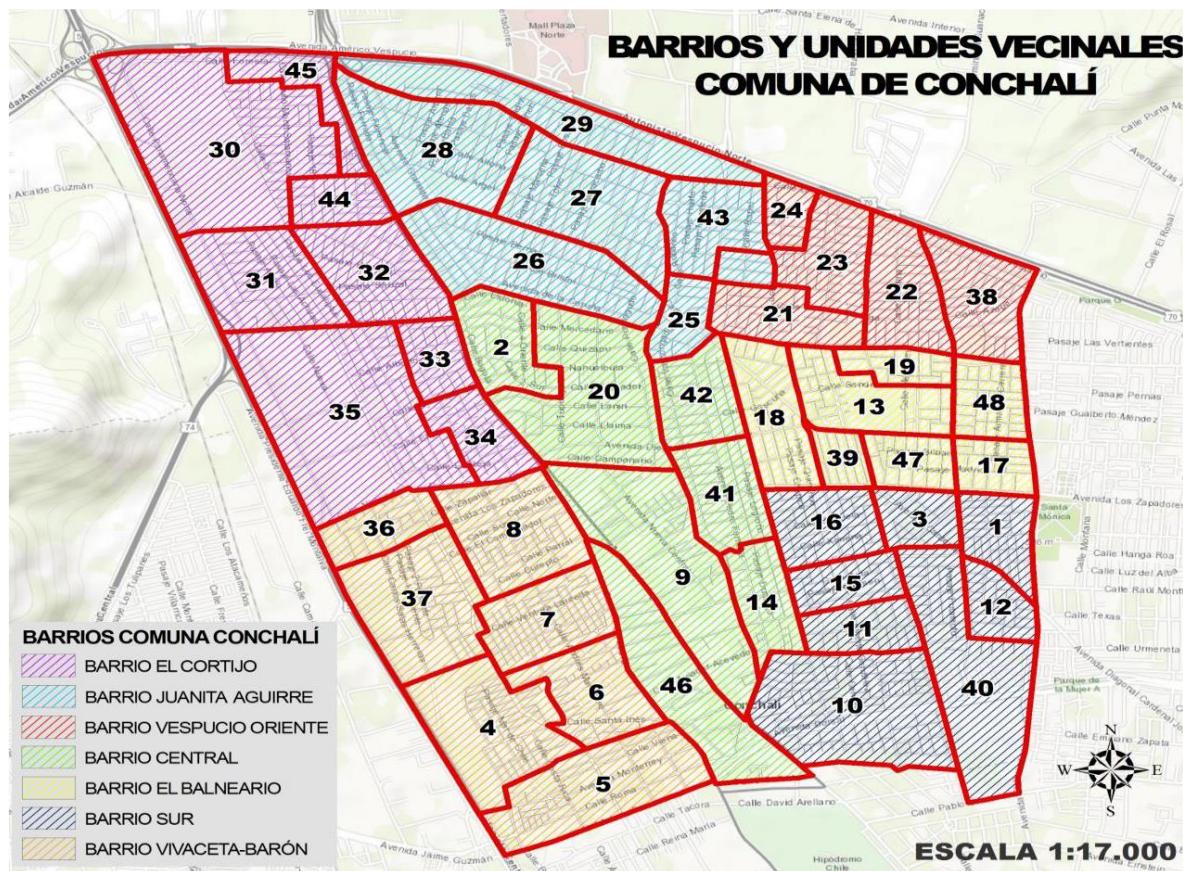
22

Fuente: PLADECO 2021 - 2025

### 6.3 División Territorial de la comuna de Conchalí

La comuna de Conchalí se divide en 48 Unidades Vecinales, las que a su vez son agrupadas en 7 barrios (El Cortijo, Balneario, Central, Vivaceta – Barón, Juanita Aguirre, Vespucio Oriente y Sur) los que son considerados como la base de la planificación e intervención socioespacial que ha definido el municipio para gestionar el territorio comunal.

Figura N° 3: Límite Unidades Vecinales y Barrios Comuna de Conchalí



Fuente PLADECO Conchalí 2021 – 2025

#### 6.4 Consolidación del Área Urbana. Crecimiento y Desarrollo de poblaciones

El desarrollo de los planes de vivienda social impulsados por el Estado se inicia en la comuna de Conchalí alrededor de la década del 1950, debido a que se encontró en este territorio la disponibilidad de suelos a bajo costo y la proximidad al centro de la ciudad necesarios para instalar grandes grupos de trabajadores de la clase obrera. Este proceso de urbanización de la periferia de la ciudad fue impulsado por la expansión económica de la ciudad.

Entre los años 1930 y 1950, Conchalí vive un auge en la construcción de viviendas populares, ubicándose, de preferencia, muy próximas a vías de comunicación importantes como Av. Independencia (población Lo Negrete). A partir del año 1964, el crecimiento habitacional responde a dos factores fundamentales: Políticas de vivienda a nivel nacional y Ocupación espontánea de terrenos eriales. De 1974 a 1979, se construyó en los escasos sitios eriales de

la comuna, quedando su trama urbana densa y pareja con una ocupación del suelo urbano de casi el 100%, teniendo en Av. Independencia el eje de estructuración.

Desde la consolidación del área central de la comuna, el patrón de crecimiento respondió a la conformación de barrios de poblaciones en torno a ella. A partir del año 1995, el centro histórico ha experimentado un proceso de densificación, pues se observa la construcción de edificios aislados en altura, fenómeno que también aparece en torno al tramo oriente de la Av. Dorsal.

## 6.5 Fragmentos Notables del Sistema de Barrios y Sub-Centros

24

Del análisis de Barrios y Sub-centros al interior de la comuna, Conchalí se caracteriza por conformar una estructura de barrios o mosaicos residenciales que responden al desarrollo histórico de su crecimiento, principalmente en torno a las poblaciones. Estos sectores residenciales y mixtos conforman una gran masa de tejido urbano caracterizada por una estructura predial atomizada (lote típico 10x20 m), dentro de los cuales es posible distinguir ciertas áreas con alto potencial tanto de renovación residencial, como de preservación de su estructura de calles y manzanas.

La gran mayoría del tejido residencial que caracteriza a la comuna está complementado con un sin número de plazas vecinales que funcionan como centros de comunidades menores a las de los barrios, conformadas por grupo de manzanas y calles o pasajes. Este sistema encuentra en la Comuna una lógica de vida urbana de escala vecinal altamente notable. Constituye una estructura valiosa que debe ser preservada y reforzada a través de una propuesta de mayor integración inter barrios.

Esta necesidad por **integrar las comunidades residenciales existentes** deberá ser abordada a través de una propuesta de intervención sobre el espacio público, es decir, principalmente sobre aquellas calles que tienen la particularidad de relacionar los sectores residenciales. Una de las falencias que caracteriza esta desconexión del sistema residencial se manifiesta en la Comuna a través de la pobre conectividad del sistema de áreas verdes y a la carencia de una jerarquía y estructura del sistema verde. Frente a la notable presencia de plazas vecinales y parques lineales locales, la Comuna adolece de un sistema integrado de parques de escala intermedia que permita integrar y relacionar el sistema menor.

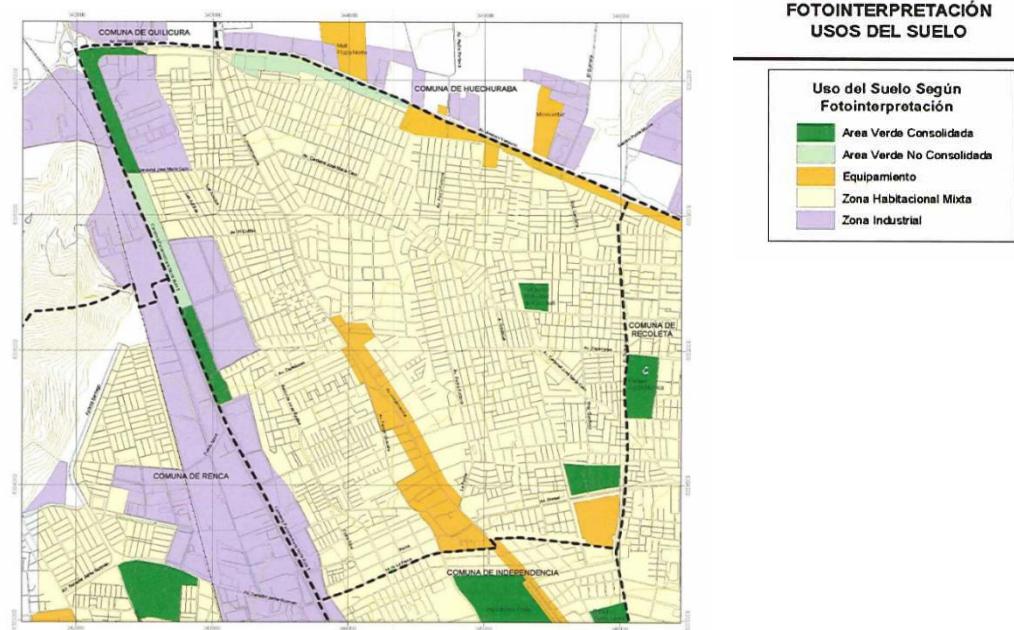
## 6.6 Usos de suelo comunal

La comuna de Conchalí es un territorio de carácter mixto que desarrolla funciones mayoritariamente de residencia para sus habitantes y económicas como talleres e industrias menores. Tiene también sectores acotados de industria mayor, específicamente al costado de la ruta 5 norte, la franja poniente del polígono comunal. El desarrollo de los barrios residenciales está relacionado con la implantación de actividades productivas principalmente de carácter industrial y sus modificaciones, con un poblamiento inicial que se desarrolla a través de la autoconstrucción de viviendas y de cooperativas. El catastro a

continuación viene a presentar las siguientes categorías: "área verde", incluyendo las avenidas parque, los bandejones, las plazas urbanas, las áreas verdes interiores privadas y las plazas vecinales, sin hacer distinción en el grado de consolidación de cada una de ellas; "comercio – servicios" a escala intercomunal como comercios minoristas a escala de barrio, servicios tales como oficinas y otros asociados al comercio; "equipamiento" educacional, social municipal, de menores, carabineros, bomberos, de salud, de transporte militar o de agua, "sitio eriazo" definiendo aquellos terrenos que no presentan ocupación de suelo y no entran en la categoría de áreas verdes, "uso industrial" y "uso mixto" caracterizado por presentar un uso preferentemente residencial con algunos usos complementarios como talleres y bodegas.

25

**Figura N° 4: Usos de Suelo comuna de Conchalí**



El uso industrial, presente en la comuna, sigue evidentemente un patrón claro de localización: se concentra en el borde poniente de la comuna aprovechando la accesibilidad metropolitana dada por Panamericana Norte. Se distingue también una concentración importante de industrias de menor tamaño en el sector norte del barrio cívico, asociado a los predios de mayores dimensiones.

La distribución espacial del uso comercial queda determinado por la escala de la vía que lo sirve y por él, su tipología: la avenida Independencia, principal vía intercomunal a nivel comunal, presenta una importante concentración comercial lineal que va desde el límite sur hasta la altura de Av. Zapadores, disgrégándose a medida que Independencia se acerca a Américo Vespucio.

## 6.7 Vivienda

De acuerdo a los datos obtenidos a través del Censo 2017, esta Secretaría de Planificación ha desarrollado diversas estadísticas respecto a vivienda, las cuales dan cuenta de una

realidad en materia de la calidad constructiva de los hogares, en los que podemos visualizar casi un 17% de viviendas que están construidas con materiales recuperables y con irrecuperables, es decir, más de 6000 viviendas se encuentran en categoría no aceptable, lo que corresponde a viviendas que por un lado a "...para las paredes exteriores se declara tabique sin forro interior (madera u otro) o adobe, barro, quincha, pirca, u otro artesanal tradicional; si en la cubierta del techo se señala fonolita o plancha de fieltro embreado o paja, coirón, totora o caña, y si en el piso se declara radier sin revestimiento, baldosa de cemento o capa de cemento sobre tierra"(viviendas de material recuperable)<sup>1</sup> y "...si las paredes exteriores tienen materiales precarios (lata, cartón, plástico, etc.); en la cubierta del techo se declara tener materiales precarios (lata, cartón, plástico, etc.), o sin cubierta sólida en el techo, y cuando en el piso se declara tierra (vivienda de material irrecuperable)<sup>2</sup>. Con un 83,46%, Conchalí se encuentra por debajo en el índice de vivienda con material aceptable en comparación con la Región Metropolitana (88,6%). Por otro lado, más del 99% de las viviendas corresponden a tipología de particulares y solo un 0,021% tienen conexión a pozo noria, lo que demuestra su calidad de comuna urbana.

**Tabla N° 2: Total Viviendas y Calidad Constructiva**

Barrios de Conchalí	Total de Vivienda por Barrio	Viviendas particulares	Viviendas Colectivas	Viviendas con Techos con Materiales Precarios	Viviendas con Pozo Noria	Vivienda de Material Aceptable	Vivienda de Material Recuperable	Vivienda de Material Irrecuperable
Sur	7.146	7.139	7	12	0	5.863	1.241	42
Central	6.664	6.662	2	23	0	5.677	949	38
Vivaceta - Barón	6.101	6.100	1	18	3	5.344	717	40
Balneario	3.157	3.157	0	19	0	2.426	706	25
Vespucio Oriente	3.502	3.500	2	9	2	2.725	752	25
Juanita Aguirre	5.667	5.655	12	3	2	4.791	867	9
El Cortijo	5.967	5.963	4	27	1	5.061	869	37
Total general	38.204	38.176	28	111	8	31.887	6.101	216
Porcentaje	100%	99,927%	0,073%	0,291%	0,021%	83,465%	15,970%	0,565%

**Elaboración Secpla, en base a datos censales 2017**

Respecto del análisis por barrio, cabe destacar que el territorio "Balneario" es la que cuenta con una menor proporción de viviendas con material aceptable, con solo un 76,85%; por otro lado, el Barrio Vivaceta Barón presenta la mejor tasa con un 87,59%. Respecto de las viviendas construidas con materiales irrecuperables, también es el Barrio Balneario el que presenta la mayor tasa, con un 79%.

<sup>1 y 2</sup> Glosario por temática Censo 2017, Instituto Nacional de Estadísticas.

Tabla N° 3: Porcentaje de Categorías de Calidad Constructiva en Viviendas

Barrios de Conchalí	Total de Vivienda por Barrio	Vivienda de Material Aceptable	% de Viviendas de Material Aceptable	Vivienda de Material Recuperable	% de Viviendas de Material Aceptable	Vivienda de Material Irrecuperable	% de Viviendas de Material Irrecuperable
Sur	7.146	5.863	82,05%	1241	17,37%	42	0,59%
Central	6.664	5.677	85,19%	949	14,24%	38	0,57%
Vivaceta - Barón	6.101	5.344	87,59%	717	11,75%	40	0,66%
Balneario	3.157	2.426	76,85%	706	22,36%	25	0,79%
Vespucio Oriente	3.502	2.725	77,81%	752	21,47%	25	0,71%
Juanita Aguirre	5.667	4.791	84,54%	867	15,30%	9	0,16%
El Cortijo	5.967	5.061	84,82%	869	14,56%	37	0,62%
<b>Total general</b>	<b>38.204</b>	<b>31.887</b>	<b>83,47%</b>	<b>6101</b>	<b>15,97%</b>	<b>216</b>	<b>0,57%</b>
<b>Porcentaje</b>	<b>100%</b>	<b>83,465%</b>	<b>-</b>	<b>15,970%</b>	<b>-</b>	<b>0,565%</b>	<b>-</b>

Elaboración Secpla, en base a datos censales 2017

27

En relación a la dotación de servicios básicos, a nivel comunal se observa una adecuada dotación a agua potable, alcantarillado y luz eléctrica, superando en todos los casos el 98%.

## 6.8 Indicadores Históricos de las viviendas; materialidad, saneamiento y hacinamiento

El año 2006 se analizó la calidad de las viviendas en relación a un indicador de materialidad, el cual arrojó porcentajes inferiores al promedio regional, que alcanzaba en el caso de las viviendas evaluadas con buena calidad, el 89,2%. Del total de viviendas antes indicado en el caso de la comuna un 85,8% del total de viviendas estaban en buenas condiciones, el 6,7% aceptable, el 4,7% recuperable y el 2,9% restante deficitarias.

Del total de viviendas de la comuna, 90.2% presentaban un buen estado de saneamiento, un 6,7% estaban regulares, y un 3.1% estaban deficitarias.

En relación a esta materia, el INE categorizó la materialidad de la vivienda en la comuna por el material predominante en la cubierta del techo, paredes exteriores y el piso. De esta forma, en la comuna existen de acuerdo al Censo del 2002, 23.564 viviendas cuyo material predominante en las paredes es el ladrillo, hormigón o paneles estructurales, es decir un 74,7% de las viviendas ocupadas, seguidas de las viviendas de madera, tabique forrado o internit con un 25,1%; 413 viviendas de adobe (1,3%) y 124 (0,04%) viviendas cuyo material predominante corresponde a desechos (latas, cartones, etc.). Por último, el tercer indicador analizado por las Encuestas CASEN del año 2000, es el de hacinamiento. Para la comuna este indicador informó que existía un 2.2% de hacinamiento, tasas que se alzan por sobre la

media provincial que es de 1,1%. Con respecto al hacinamiento, la Dirección de Desarrollo Comunal (DIDECO), generó en junio del 2003 una zonificación en la que se indican las áreas con hacinamiento menor, leve, intermedio, mayor y grave. Como es posible observar, en la zona Centro Cívico se representa hacinamiento alto. Sin embargo, la densidad de población allí observada, el número de viviendas y de hogares y el tamaño de los predios en el sector no permite afirmar que efectivamente se esté dando esa situación en el sector. Por lo tanto, la existencia de zonas de hacinamiento grave en el casco antiguo de la comuna, no tiene relación con el déficit de viviendas obtenido a partir de los datos del INE.

Figura N° 5: Zonificación áreas con hacinamiento



Esta situación se repite en el caso de Barrios como Américo Vespucio y El Cortijo, en donde no existe una coincidencia entre el déficit de vivienda y el hacinamiento definido por la Municipalidad.

El resto de los barrios en los que la Municipalidad realiza el análisis parecen responder a la situación de déficit de vivienda generado a partir de los datos del INE, en el sentido en que existe una relación entre el déficit de viviendas y el hacinamiento señalado. En este sentido, de los aspectos analizados podemos concluir que en la comuna existe:

- Alta densidad de viviendas por hectárea.
- Los indicadores de materialidad y saneamiento muestran valores por debajo de los promedios observados en la Provincia y en la Región.
- Adecuada dotación de servicios básicos.
- Importante nivel de hacinamiento en la comuna de acuerdo a CASEN 2000 explicitando un déficit de viviendas.

## 6.9 Movilidad y Vialidad

29

La inclusión de la comuna a la red de Metro, ha reforzado la estructura arbolada de la red vial interna, priorizando el eje Independencia y generando tres estaciones que se consolidan como puntos de cambio modal que irradiarán cambios en la demanda de suelos asociados y en la jerarquía y forma de uso de las vías que facilitan su accesibilidad.

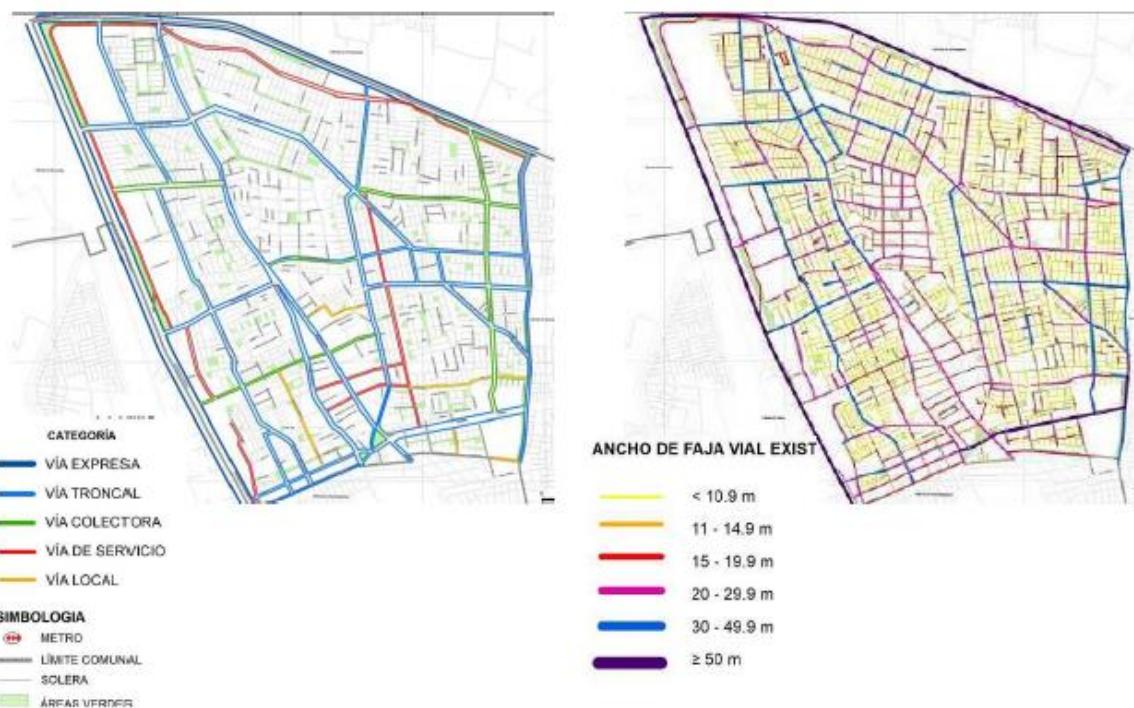
En cuanto a la estructura vial existente, hay que considerar que la comuna de Conchalí es una fracción desagregada (en 1981) de un territorio comunal tres o cuatro veces mayor al actual; ello implica que su actual estructura vial es un recorte de un sistema mayor (que hoy regulan 4 administraciones comunales), por lo tanto, si bien la estructura principal responde a una planificación intercomunal desde hace 80 años, la actual planificación de la estructura local interna, sólo data de hace poco más de 30 años, respondiendo a una realidad local que dista de la actividad y movilidad actual, lo que puede explicar que aún no presente un nivel de consolidación óptimo en la conectividad interna y presente desconexión con los barrios de las comunas vecinas.

Esta misma antigüedad del sistema vial, ha generado –como en muchas comunas- que en tanto las fajas viales no se concretan del todo, en gran parte de los segmentos en que si se ha logrado el ancho, se materialicen áreas verdes “transitoriamente”, las que terminan por suplir la carencia del recurso verde y mantener la faja vial con una calzada mínima y una baja condición operativa.

Una de las principales deficiencias que se acusan del actual sistema vial comunal, es que presenta mala conectividad oriente–poniente.

En las siguientes figuras se presenta la estructura normativa jerarquizada de los instrumentos de planificación territorial vigentes (PRMS-PRC), a lo que se agrega (en la figura de la derecha) la situación actual de materialización de las fajas viales (ancho existente), evidenciándose la baja concreción del sistema.

Figura N° 6: Estructura vial normativa (PRMS y PRC) y ancho actual de fajas



Fuente: Actualización Plan Regulador Comunal de Conchalí, Imagen Objetivo

## 7 POTENCIALES USUARIOS DE LA INFORMACIÓN

El Municipio de Conchalí tiene la responsabilidad sobre la elaboración, aprobación, modificación, y materialización de los PIIMEP, incluyendo la recaudación y administración de los aportes percibidos en el marco de la ley.

**Alcalde:** Promulga el PIIMEP

**Concejo Municipal:** Aprueba el PIIMEP.

**Mesa Técnica Municipal (MTM):** Organismo técnico municipal sugerido para la supervisión y validación de las etapas del PIIMEP, conformado por representantes de las áreas de: Planificación, Tránsito, Dirección de Obras Municipales y Aseo y Ornato.

**Coordinador PIIMEP:** miembro de la MTM, preferentemente el SECPLA u otro profesional de planta municipal con formación académica o experiencia en planificación, sugerido para coordinar el desarrollo, implementación y control de avance del Plan.

**Equipo Ejecutor:** Equipo técnico profesional definido por el municipio sugerido para la elaboración del PIIMEP.

Además, para la asistencia técnica, el Municipio contará con los siguientes organismos:

**Gobierno Regional (GORE):** Si fuese necesario, los municipios podrán solicitar al GORE la elaboración del PIIMEP.

**Secretarías Regionales Ministeriales:** Asistencia técnica de las Seremis MINVU y MTT.

**Programa de Vialidad y Transporte Urbano (MTT):** Asistencia Técnica.

**La Comunidad:** entendida como instituciones, universidades, vecinos, empresas y otros actores locales que aportan desde las instancias participativas.

## 8 CONTRAPARTE TÉCNICA

La municipalidad de Conchalí asignará personal competente que conformará una Comisión Técnica, la cual estará constituida por representantes de las diferentes direcciones municipales, la que actuará como contraparte.

El coordinador de dicha Comisión Técnica pondrá a disposición la información y documentación requerida, además apoyará en la coordinación de las reuniones que se requieran con: la comunidad, organizaciones comunales y entidades municipales.

Dicha Comisión Técnica, determinará a su vez subcomisiones técnicas por temáticas, según las atribuciones de las diferentes unidades municipales (área social, territorial, salud, educación, etc.).

Por su parte, la Comisión Técnica estará conformada por las siguientes Direcciones Municipales:

- Secretaría de Planificación Comunal.
- Dirección de Desarrollo Comunitario.
- Dirección de Obras Municipales.
- Dirección de Tránsito.
- Dirección de Aseo y Ornato.

Esta contraparte técnica, será presidida idealmente por el Asesor Urbanista de la Secretaría de Planificación Comunal, de existir el cargo, o por un profesional de la SECPLAN, quién coordinará el flujo de información requerida por el equipo consultor, los insumos y logísticas requeridas para todas las etapas del estudio.

La Comisión Técnica, deberá citar a reunión a la Contraparte Técnica y al Equipo Profesional del Consultor cuando lo estime conveniente en razón del buen desarrollo del Estudio.

Asimismo, la Comisión Técnica podrá definir pre-entregas de las etapas con el fin de asegurarse de la correcta orientación del Estudio y corregir en forma temprana posibles desviaciones, omisiones o errores.

Además, podrá invitar a funcionarios de otras reparticiones o de otros organismos públicos y/o privados para el análisis de aspectos específicos del Estudio, siempre que ello no implique sobrepasar los plazos de revisión establecidos. Respecto de las presentaciones de los Estados de Avance y entrega de informes, éstas serán realizadas ante la Comisión Técnica y, eventualmente, personal de la Secretaría Comunal de Planificación. En cada ocasión se decidirá sobre la aprobación, cambios y modificaciones pertinentes a la proposición presentada, las que se consignarán en un Acta que se suscribirá pro la Comisión Técnica y el Consultor, si así lo amerita el caso.

## 9 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

TAREAS / MESES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>ETAPA I DIAGNÓSTICO</b>										
5.1 RECOPILACIÓN DE ESTUDIOS SECUNDARIOS: ESTUDIOS PLADECO, Y ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA PARA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y POR ESPACIOS PÚBLICOS.										
5.2 DIAGNÓSTICO URBANO DE INFRAESTRUCTURA Y ESPACIO PÚBLICO COMUNAL.										
5.3 CATASTRO PROYECTOS DE INVERSIÓN										
<b>ETAPA II IDENTIFICACIÓN DE LA CARTERA DE INVERSIONES</b>										
5.4 DEFINICIÓN, EVALUACIÓN Y PRIORIZACIÓN CARTERA										
5.4.1 DEFINICIÓN DE CARTERA PRIORIZADA PIIMEP										
5.4.2 DESCRIPCIÓN DE PROYECTOS, OBRAS, MEDIDAS Y ESTUDIOS PRIORIZADOS.										
5.4.3 CALCULOS DE TRAMOS, SUPERFICIES, EMPLAZAMIENTOS, EXPROPIACIONES, EQUIPAMIENTOS Y COSTOS SEGÚN PRIORIZACIÓN										
<b>ETAPA III APROBACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN</b>										
5.5 ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL PLAN										
5.6 PROPUESTA DE CONTROL Y SEGUIMIENTO										

## 10 PRESUPUESTO

ITEM	DESIGNACIÓN CARGO	\$ HH	HH/MES	MESES	TOTAL
<b>HONORARIOS</b>					
1	Jefe de Proyecto	\$19.000	80	10	\$15.200.000
2	<b>Equipo Base Multidisciplinario</b>				
2.1	Profesional 1: especialista en planificación urbana, con experiencia acreditada en procesos participativos de IPT	\$19.000	60	10	\$11.400.000
2.2	Profesional 2: especialista en infraestructura urbana con conocimiento en vialidad y espacios públicos	\$19.000	80	10	\$15.200.000
2.3	Profesional 3: especialista en planificación territorial y uso de sistemas de información geográfico	\$12.000	40	10	\$4.800.000
2.4	Profesional experto en Participación Ciudadana	\$12.000	16	10	\$1.920.000
2.5	Economista experto en desarrollo social y territorial	\$19.000	16	10	\$3.040.000
3	<b>Equipo Apoyo</b>				
3.1	Ayudantes y Administrativos	\$8.000	36	10	\$2.880.000
<b>A - Sub Total Honorarios</b>					
<b>\$54.440.000</b>					
<b>OTROS GASTOS Y UTILIDADES</b>					
4	Gastos Generales (*) 25%	---	---	---	\$13.610.000
5	Utilidades (13.75%)	---	---	---	\$7.485.500
<b>B - Sub Total Otros Gastos y Utilidades</b>					
<b>\$21.095.500</b>					
<b>SUBTOTAL (A + B)</b>					
<b>\$75.535.500</b>					
<b>IVA (19%)</b>					
<b>\$14.351.745</b>					
<b>TOTAL PRESUPUESTO SOLICITADO</b>					
<b>\$89.887.245</b>					

\* Gastos Generales: Materiales de trabajo, insumos, trabajo terreno, material difusión, servicios participación ciudadana, coffee break.