

MODIFICACIÓN N° 6
AJUSTES DE USO DE SUELO

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PROVIDENCIA 2007

ANTEPROYECTO
MEMORIA EXPLICATIVA

DEPARTAMENTO DE ASESORÍA URBANA
SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN COMUNAL

4 de noviembre de 2022

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	2
2	OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN	2
3	DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS	3
3.1	Apart-hoteles y dark-kitchen	3
3.2	Cuadros de zonas de uso de suelo: Salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares	7
4	IMAGEN OBJETIVO Y ACUERDOS	8
5	DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO	11
6	USO DE SUELO	12
6.1	Apart-hoteles	12
6.2	Dark-kitchen	13
6.3	Salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares	13
7	ESTUDIOS ESPECÍFICOS	14
7.1	Evaluación Ambiental Estratégica	14
7.2	Análisis de Capacidad Vial	14
7.3	Estudios de factibilidad	15
7.4	Estudio de equipamiento	15
8	DOCUMENTOS QUE CONFORMAN LA PROPUESTA	15
9	ANEXOS	17
9.1	Anexo 1. Informe DIT N°01/2022 – Análisis de capacidad vial Modificación N° 6 PRCP 2007	17
9.2	Anexo 2. Factibilidad sanitaria agua potable PRCP 2007	

1 INTRODUCCIÓN

El Plan Regulador Comunal de Providencia (PRCP) actualmente vigente se aprobó el año 2007. Desde entonces se han realizado cinco modificaciones, las cuales han tenido como objetivo su actualización en temas específicos, tales como Edificación, Uso de Suelo y Patrimonio, así como ajustar su concordancia con los instrumentos normativos superiores tales como la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su Ordenanza (OGUC), Circulares de la División de Desarrollo Urbano (DDU) del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, entre otros.

La presente Modificación al Plan Regulador Comunal de Providencia (PRCP) 2007, en adelante “Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo PRCP 2007”, busca realizar ajustes de uso de suelo en distintas zonas de la comuna para controlar los efectos negativos que producen algunas actividades específicas, y ajustar detalles formales en los cuadros de uso de suelo.

Considerando lo indicado por los artículos 28° octies y 43° de la LGUC sobre el procedimiento de modificaciones a los planes reguladores comunales, la presente modificación dio inicio a la etapa de Imagen Objetivo mediante el acuerdo N° 137 adoptado en Sesión Ordinaria del Concejo Municipal N° 16 del 9 de noviembre de 2021, y mediante Decreto Alcaldicio Ex. N° 1.689, del 16 de noviembre de 2021.

La presente Memoria Explicativa corresponde a la etapa de Anteproyecto del proceso de modificación al PRCP 2007, cuyos términos fueron acordados por el Concejo Municipal en Sesión Ordinaria N° 25 del 25 de enero de 2022, y mediante Decreto Alcaldicio Ex. N° 189 del 04 de febrero de 2022.

Cabe señalar que la presente modificación no es sustancial, por lo que no será necesario someterla al procedimiento de evaluación ambiental estratégica (EAE) y tampoco a otros estudios complementarios, para lo cual se informó a la Secretaría Regional Ministerial de la Región Metropolitana del Ministerio de Medio Ambiente mediante Oficio Alc. N° 6.384 del 16 de noviembre de 2021. Mediante el Ord. N° 1.219 del 9 de diciembre de 2021, dicha entidad tomó conocimiento de lo expuesto por el Municipio, concluyendo que la presente modificación no requiere someterse a una EAE, por cuanto no es una modificación sustancial.

2 OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN

El objetivo general de la Modificación N° 6 es realizar ajustes de uso de suelo en distintas zonas de la comuna para controlar los efectos negativos que producen algunas actividades específicas y ajustar detalles formales en los cuadros de uso de suelo, de acuerdo a lo que se describe a continuación, con tres objetivos específicos:

- Prohibir la actividad específica “apart-hoteles” en todo el territorio comunal.
- Prohibir la actividad específica “dark-kitchen”¹ en todo el territorio comunal.
- Trasladar la actividad específica “salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares” de “deportes” a “servicios” y de actividades prohibidas a permitidas en la zona UpR y Er.

A continuación, se exponen el diagnóstico y los aspectos técnicos que fundamentan los objetivos de la presente modificación.

¹ Al inicio del proceso aprobatorio de la presente modificación, se utilizó el término “black-kitchen”, el cual fue sustituido en el presente documento por el término “dark-kitchen”, según lo establecido en la DDU 468, como se detalla más adelante.

3 DIAGNÓSTICO Y FUNDAMENTOS TÉCNICOS

3.1 Apart-hoteles y dark-kitchen

La visión del PRCP 2007 para la comuna de Providencia contempla una mixtura de usos, de manera de tener un espacio urbano activo y que recoja la vocación de ser un polo atractor dentro de Santiago por un lado, y busca proteger la calidad de vida de los barrios residenciales por otro.

Dado el alto dinamismo de la actividad comercial en la comuna, es común que surjan nuevas actividades y usos de suelo, algunos de los cuales no están regulados por los instrumentos superiores ni por el instrumento de planificación territorial a nivel comunal, el PRCP.

En este contexto, se han detectado problemas con algunas actividades específicas que generan externalidades negativas sobre el territorio comunal, específicamente los apart-hoteles y las llamadas dark-kitchen, las que se detallan a continuación.

Apart-hoteles

Los proyectos de apart-hotel corresponden a construcciones destinadas a hospedaje remunerado, y están definidos en el “Reglamento sobre clasificación, calificación y registro de establecimientos que prestan el servicio de alojamiento turístico”, como establecimientos “(...) en que se preste el servicio de alojamiento turístico en departamentos independientes de un edificio que integren una unidad de administración y explotación, pudiendo ofrecer otros servicios complementarios. Cada departamento contará, a lo menos, con los siguientes ambientes: dormitorio con baño privado, sala de estar, cocina equipada y comedor.” La superficie mínima, dependiendo de su clasificación según número de estrellas, va desde 18 m² para un departamento con dos camas, hasta 42 m² para departamentos de dos dormitorios. Las unidades que se han desarrollado en Providencia tienen un tamaño promedio de unos 30 m² aproximadamente.

Según lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) y, al igual que los destinos de hotel, hospedería y hospedaje, los apart-hoteles no cuentan con parámetro de densidad (aplicable al destino de vivienda del tipo de uso de suelo residencial, Art. 2.1.22 de la OGUC), ni carga de ocupación (aplicable a los proyectos cuyo destino no sea residencial, Art. 4.2.4 de la OGUC). Es decir, no cuentan con ninguna restricción en cuanto a su tamaño ni cantidad de unidades, excepto por las normas establecidas para la volumetría de la edificación (altura, distanciamientos, rasantes, coeficientes de edificación y de ocupación de suelo).

Adicionalmente, de acuerdo al Dictamen de la Contraloría General de la República (CGR) N° 33.598 de 06 de mayo 2016, las unidades de los apart-hoteles se pueden vender como unidades habitables independientes cuando se acogen a Ley de Copropiedad Inmobiliaria.

A raíz de estos antecedentes, el Municipio solicitó a la División de Desarrollo Urbano (DDU) del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, mediante Oficio Alc. 9475 del 11 de octubre de 2018 y Oficio Alc. 11.319 de 10 de diciembre de 2018 su pronunciamiento sobre el Artículo 2.1.22, el cual regula la manera de fijar la densidad en los Instrumentos de Planificación Territorial, solicitando una modificación de dicho artículo, de manera que se contemplara el cálculo de densidad para otros destinos residenciales, en el caso que éstos se acojan a la Ley de Copropiedad Inmobiliaria. Si bien estos oficios no han tenido respuesta, la División de Desarrollo Urbano del MINVU, mediante ORD. N° 0687 del 11/12/2019 dirigido a la Asesoría Urbana de Vitacura en relación al mismo tema, sugiere como mecanismo para regular esta actividad su prohibición expresa en los instrumentos de planificación territorial de escala local, camino que siguió dicho Municipio.

Considerando lo anteriormente expuesto, en el sentido que de acuerdo a la normativa actual a los apart-hoteles no le son aplicables los parámetros de carga de ocupación ni de densidad, en algunos casos estos proyectos estarían superando los parámetros de densidad habitacional establecida en el Plan Regulador Comunal de Providencia para los proyectos de vivienda. Al respecto, cabe mencionar que el PRCP 2007 estableció las densidades para los proyectos de uso residencial de tal manera que se garantizara un estándar mínimo de 20 m² por habitante. Tomando en cuenta el tamaño promedio de los hogares de Providencia en ese entonces, se estimó

que la vivienda promedio debiera ser de 74 m², de manera que aquellas viviendas menores a dicha superficie fueran compensadas por unidades de mayor tamaño.²

Los proyectos de apart-hotel se han intensificado en los últimos años, como se puede observar en los siguientes mapas y gráficos. En este contexto, la posibilidad que los apart-hoteles se transformen en proyectos residenciales con unidades muy pequeñas y vendibles, se presenta como una amenaza para el territorio comunal, ya que generan edificios con una densidad habitacional hasta tres veces mayor a la planificada por el PRCP, con la consecuente sobrecarga de uso sobre los equipamientos, la infraestructura y los espacios públicos de la comuna.

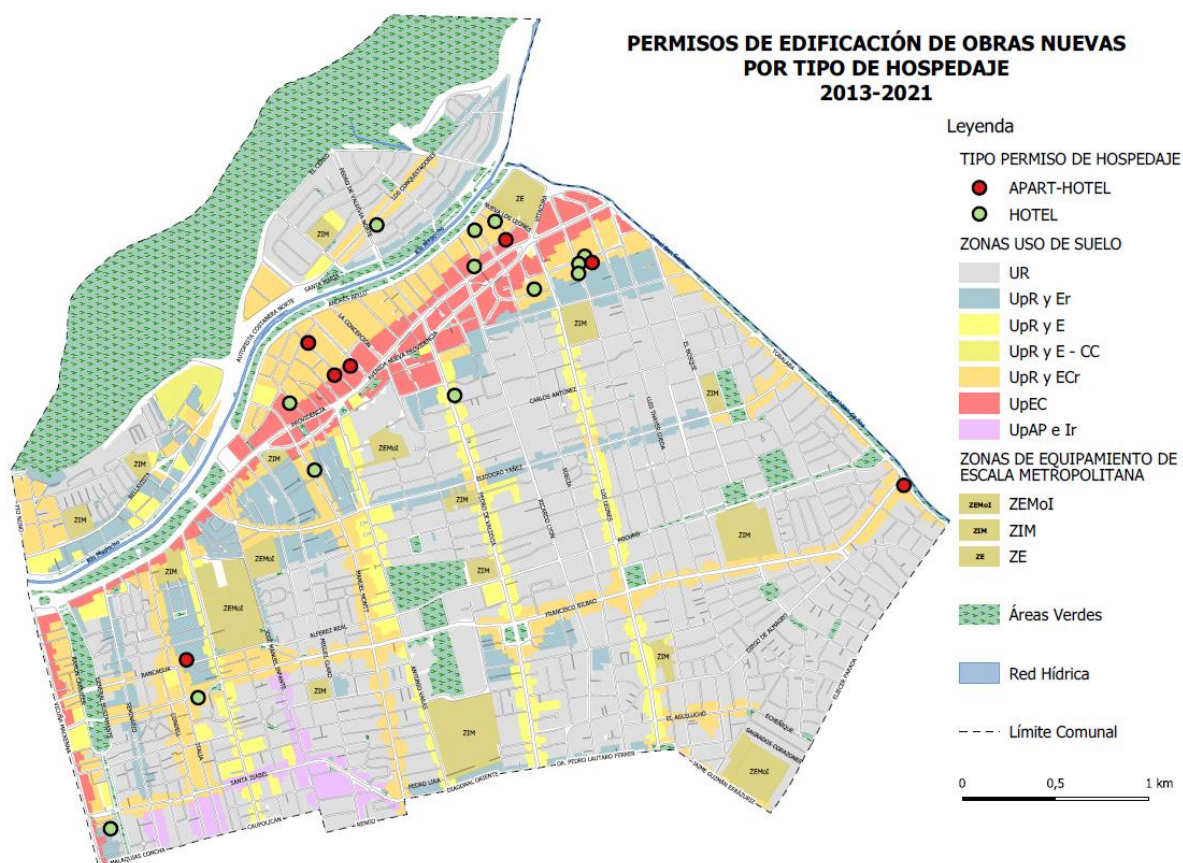
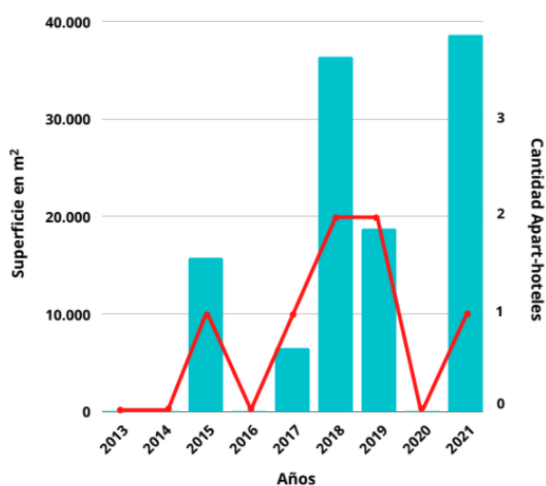


Fig. 1 Ubicación de permisos de obra nueva por tipo de hospedaje 2013-2021. Fuente: Elaboración propia.

ZONA DE USO DE SUELO	APART HOTEL
UR	x
UpR y Er	✓
UpR y E	✓
UpR y E-CC	x
UpR y ECr	✓
UpEC	✓
UpAP e Ir	✓
ZIM	x
ZEMoI	x
ZE	✓

✓ Permitido
 x Prohibido



² PRCP 2007, Memoria explicativa, p. 98.

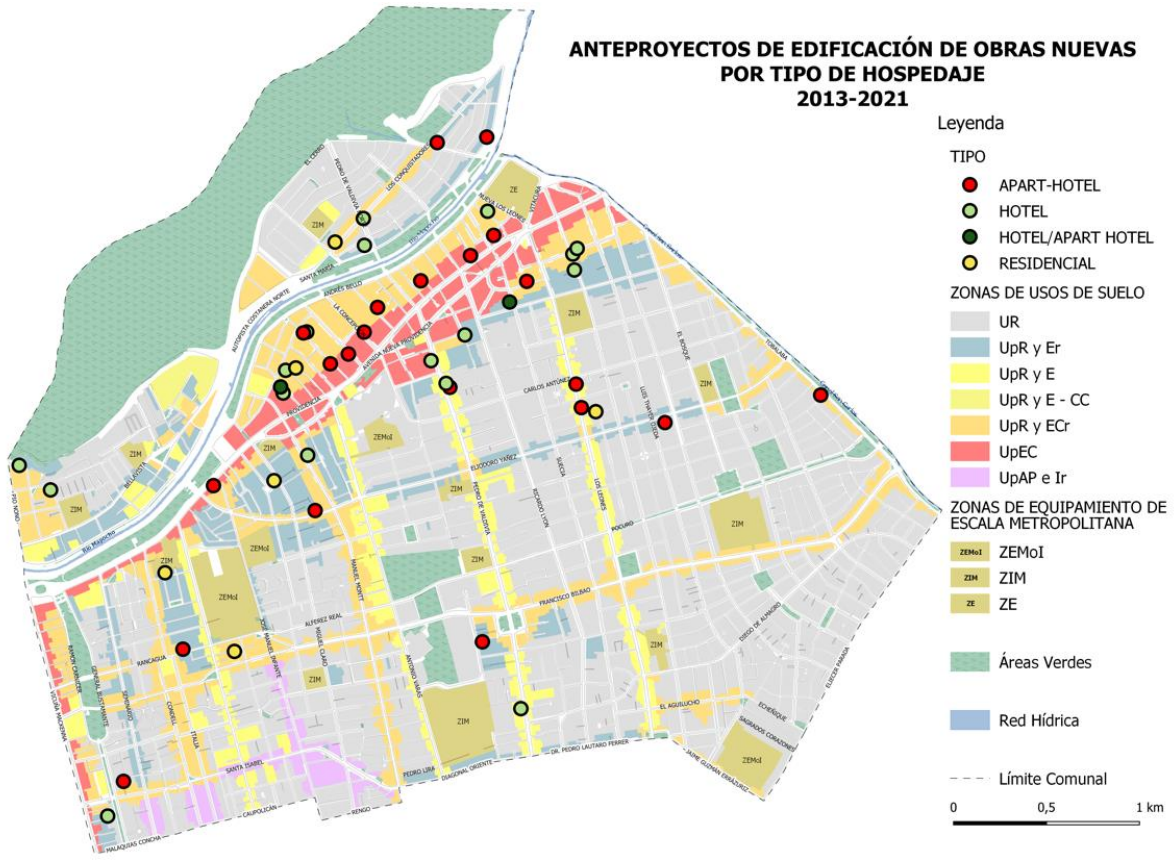


Fig. 4 Ubicación de anteproyectos, por tipo de hospedaje 2013-2021. Fuente: Elaboración propia.

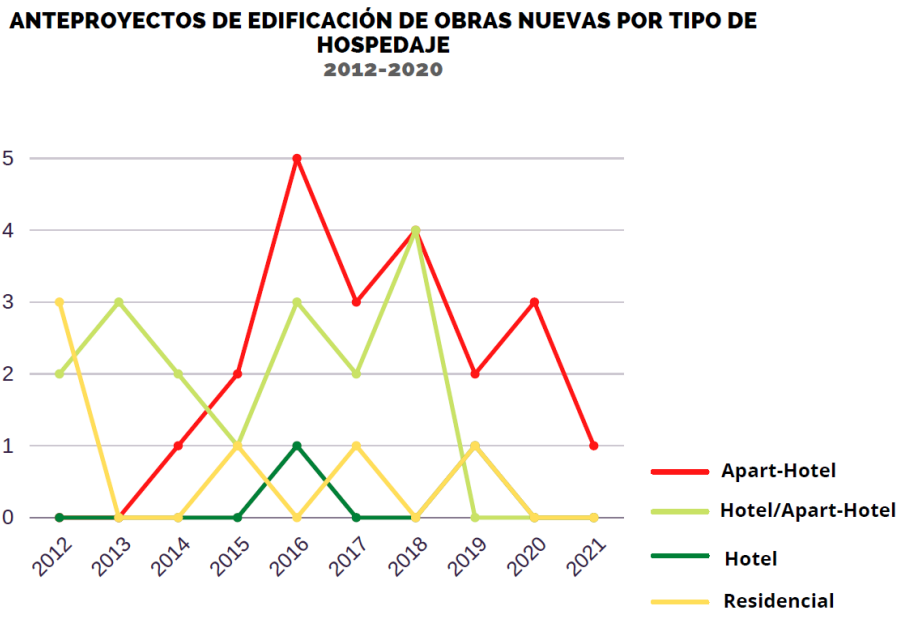


Fig. 5 Cantidad de anteproyectos, por tipo de hospedaje 2013-2021. Fuente: Elaboración propia.

Dark-kitchen

La Comuna de Providencia busca la revitalización de sus barrios mixtos, mediante el fomento a la actividad gastronómica que potencie el uso y goce de sus espacios públicos y que se integre en forma armónica a su entorno, generando así barrios vivos y activos.

En el último tiempo, en gran medida producto de la pandemia por COVID 19, ha surgido una nueva actividad comercial, las llamadas dark-kitchen, black-kitchen, cocinas fantasmas, cocinas negras o restaurantes virtuales, entre otros términos, modelo de negocio que consiste en un espacio en que se habilitan distintas cocinas en las que se elabora comida principalmente para retiro o despacho a domicilio. En general, dicho destino no considera el consumo de comida en el local ni relación con el espacio público, aparte del necesario para el despacho de los productos preparados. Morfológicamente, se asemeja a una actividad de tipo industrial, bodega o fábrica, con espacios que mayoritariamente no cuentan con ventilación ni luz natural.

Este tipo de actividad, al no estar definida en la normativa vigente, no tiene exigencias de estacionamiento para carga, descarga y para la espera de los repartidores de comida, servicios para los trabajadores y repartidores, manejo de residuos, olores ni ruidos, ni de condiciones sanitarias para el manejo de alimentos.

Hasta diciembre de 2021 en Providencia se han solicitado seis permisos de locales homologables a dark-kitchen, de los cuales se han otorgado tres patentes. Dado que el término “dark-kitchen” no está incluido como una actividad específica en los cuadros de uso de suelo del PRCP, a esta actividad se le ha otorgado la patente comercial correspondiente a la actividad “comercio y elaboración de alimentos” en dos casos y a “fuente de soda al paso” en un caso.

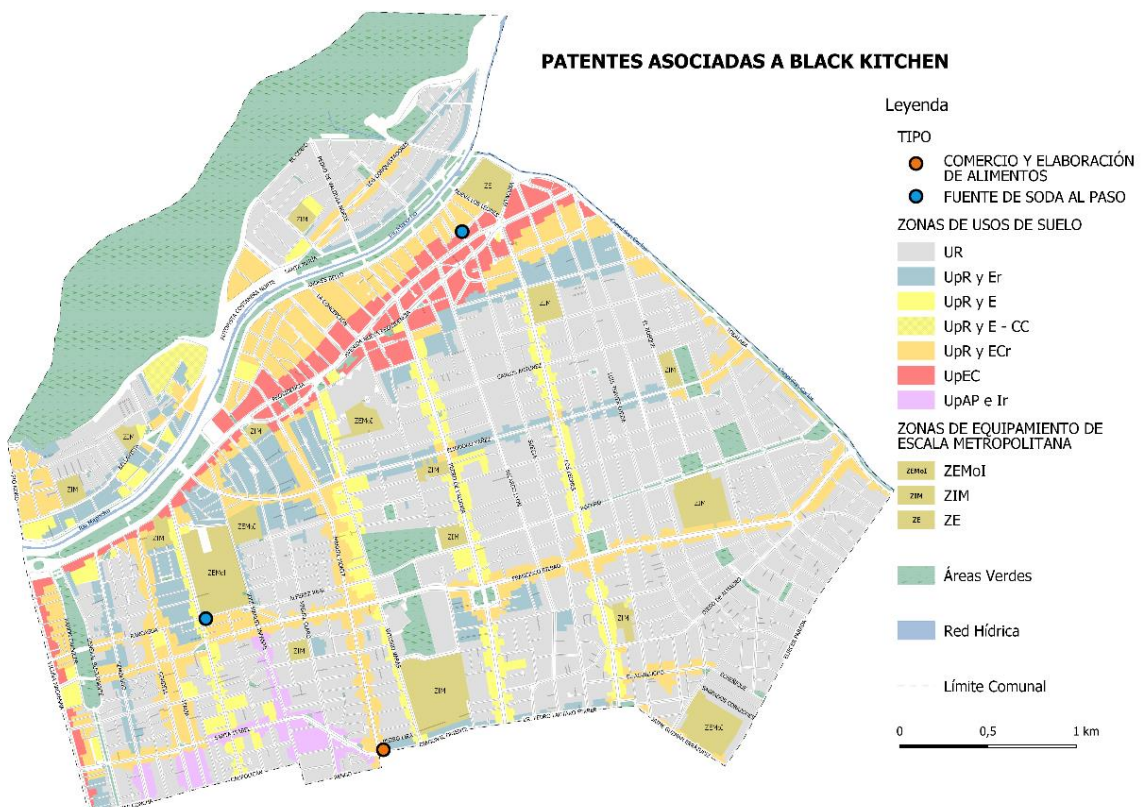


Fig. 5 Ubicación de patentes asociadas a Black-Kitchen. Fuente: Elaboración propia.

Algunos de los problemas detectados que genera esta actividad en la comuna son los siguientes:

- Funcionamiento de varias cocinas bajo una sola patente, lo que dificulta la fiscalización.
- Funcionamiento de algunas cocinas de un mismo establecimiento sin patente o con patente provisoria.
- Ocupación de veredas por aglomeración de repartidores con motocicletas y bicicletas. Esto es especialmente crítico en aquellas calles de menor perfil con veredas más angostas, o en las calles peatonales, donde el tránsito vehicular no está permitido.

- Ante la falta de un espacio adecuado para la espera de repartidores al interior de los locales, éstos se localizan en forma informal en el espacio público, ocupando espacios como el frente de edificaciones abandonadas.
- Falta de instalaciones y servicios básicos adecuados para los repartidores, ya que no es obligatorio que el proveedor del producto facilite el baño a los despachadores.
- Reconversión de viviendas en sectores residenciales.
- Emisión de olores.
- Problemas asociados a las actividades de carga y descarga, así como al acopio y retiro de basura.



Fig. 6 y 7 Repartidores y circulación de motocicletas en paseo peatonal General Holley. Fuente: Municipalidad de Providencia, Dirección de fiscalización.

Como la actividad dark-kitchen no se encuentra catalogada como una actividad específica, se realizó la consulta a la División de Desarrollo Urbano (DDU) del MINVU mediante Oficio Alc. N° 6660 del 25/11/2021, solicitando su pronunciamiento respecto a su clasificación dentro de los usos de suelo y se reiteró mediante Oficio Alc. N° 2037 del 20/4/2022.

Con fecha 20/09/2022 la DDU emitió el Ord. N° 409, Circular DDU 468, en que se establece la categorización de uso de suelo para la mencionada actividad, concluyendo que la actividad “dark-kitchen” sería asimilable a un equipamiento de clase comercio. En la mencionada circular, se entiende por “dark-kitchen” a “aquella edificación destinada a la elaboración, venta y expendio de alimentos, listos para llevar, con o sin atención de público en la barra”, siendo aplicable dicha definición a denominaciones similares como “black-kitchen”, “cocinas negras”, “cocinas fantasmas”, “restaurantes virtuales”, entre otras.

De esta manera, se entiende la actividad “dark-kitchen” aquella que contempla un conjunto de cocinas en que se preparan comidas o platos listos para el consumo inmediato, en que prevalece la atención para retiro o despacho mediante delivery por sobre el consumo en el mismo local.

3.2 Cuadros de zonas de uso de suelo: Salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares

Los cuadros de las zonas de uso de suelo en la comuna se han ido modificando para adaptarse a los parámetros establecidos por la LGUC y la OGUC. En ese proceso, adicionalmente se han generado instrucciones mediante Circulares de la División de Desarrollo Urbano (DDU) y de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU), donde se hacen indicaciones sobre la forma de categorizar algunas actividades específicas en los cuadros de zonas de uso de suelo en el PRCP.

De acuerdo a lo indicado por el ORD N° 2.712 del 07 de junio de 2019 de la SEREMI MINVU, se requiere modificar la ubicación de la actividad específica “salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares” desde equipamiento de clase “deporte” a equipamiento clase “servicios” en los cuadros de zonas de uso de suelo.

En la mayoría de los cuadros de uso de suelo, este traslado no implica ningún cambio en cuanto a su categoría como actividad específica permitida o prohibida. Sólo para la Zona de Uso preferentemente Residencial y Equipamiento restringido, UpR y Er, se propone cambiar este destino de la columna de actividades específicas “prohibidas” a la columna de “permitidas”. Esto en el entendido que el traslado se debe a que las salas de pilates, yoga y similares se categorizan como servicios por su menor impacto que las actividades deportivas, y considerando que todos los servicios están permitidos en dicha zona.

4 IMAGEN OBJETIVO Y ACUERDOS

La etapa de Imagen Objetivo se inició mediante el acuerdo del Concejo del 9 de noviembre de 2021, y mediante el Decreto Alcaldicio N° 1.689 del 16 de noviembre de 2021. El Resumen Ejecutivo de la Imagen Objetivo fue expuesto a la comunidad en la página web del Municipio (<https://providencia.cl/provi/site/artic/20211111/pags/20211111100815.html>) y en forma física en el frontis del Municipio, desde el 22 de noviembre al 21 de diciembre de 2021.

El objetivo general de la Imagen Objetivo consistía en realizar ajustes de uso de suelo en distintas zonas de la comuna para controlar los efectos negativos que producen algunas actividades específicas, entregar mejores posibilidades de desarrollo a recintos hospitalarios y clínicas, y ajustar detalles formales en los cuadros de uso de suelo, de acuerdo a los siguientes objetivos específicos:

1. Prohibir los destinos de apart-hotel y dark-kitchen en todo el territorio comunal, para controlar los efectos negativos que generan estas actividades.
2. Modificar las normas urbanísticas de coeficiente ocupación de suelo, coeficiente de constructibilidad y la altura de los pisos clínicos en las Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal (ZEMol) de salud.
3. Ajustar la clasificación de la actividad “salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares”, que se debe mover desde equipamiento clase “deporte” a equipamiento clase “servicios” en los cuadros de uso de suelo.

Tal como lo establece el Art. 28 octies de la LGUC, dentro de los primeros quince días del período de exposición a público de la Imagen Objetivo, se realizaron dos Audiencias Públicas, los días 24 noviembre y 1 de diciembre 2021 a las que asistieron un total de 53 vecinos e interesados. Adicionalmente, ambas audiencias se transmitieron en directo a través del canal de Facebook del Municipio, con más de 1.700 reproducciones.

Durante el periodo de recepción de observaciones, desde el 22 de noviembre al 22 de diciembre 2021, se recibieron 88 ingresos por Oficina de Partes, y una carta ingresó fuera de plazo. Del total de 89 observaciones recibidas, 14 se refieren al Barrio El Aguilucho, materia no contenida en la presente modificación. Dentro del total de 74 observaciones referidas a los temas contenidos en la Imagen Objetivo, una observación se refiere sólo al tema apart-hoteles, una observación se refiere al tema black-kitchen, 68 ingresos se refieren específicamente a la modificación de las normas de edificación para las Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal (ZEMol), una observación se refiere a los tres temas abordados por la Imagen Objetivo, dos ingresos se refieren a los temas apart-hotel / dark-kitchen y a las normas de edificación para ZEMol y una observación es de carácter interno, remitida por una unidad municipal, referida al texto de la Imagen Objetivo, como se sintetiza en la siguiente imagen.



Fig. 8 Observaciones a la Mod. N° 6 según materia. Fuente: Elaboración propia.

Se elaboró el Informe sobre las Observaciones a la Imagen Objetivo, el cual fue enviado al Concejo Municipal el 6 de enero de 2022. El mencionado informe detalla las observaciones recibidas, ordenadas según la materia a la que hacen referencia, y cuyas principales observaciones se resumen a continuación.

Con respecto a los **apart-hoteles**, se recibió una observación, en que el interesado se refiere a las externalidades negativas de esta actividad mencionadas en el Resumen Ejecutivo, exponiendo argumentos respecto a la densidad, la alta rotativa de usuarios y a la posibilidad de que las unidades se destinen para otros usos. Expone que bajo la normativa actual que regula a los apart-hoteles y una fiscalización adecuada es suficiente para que el rubro se desempeñe con éxito y con respeto a su entorno. Finalmente, se señala que prohibir los apart-hoteles generaría proliferación de alojamiento informal. Sin embargo, no hace referencia a la posibilidad de que las unidades puedan ser vendidas acogiendo a la Ley de Copropiedad inmobiliaria, aspecto que se considera crítico para el Municipio.

Con respecto a las **dark-kitchen**, ingresó una observación, en que el interesado expone su emprendimiento gastronómico ubicado en la comuna de Providencia, y señala no tener reclamos sobre su funcionamiento por parte de vecinos comerciales ni residentes. Se plantea que la prohibición de esta actividad económica podría traer externalidades negativas como su ubicación en sitios clandestinos, afectando principalmente a pequeños emprendedores, y sin solucionar el problema que generan las actividades de delivery en general, que es mucho más amplio que sólo el reparto de comida a domicilio. Enumera una serie de consideraciones que permitirían regular su uso, como contar con instalaciones sanitarias para repartidores y el cumplimiento de normas sanitarias y laborales. Sin embargo, la observación no considera que estas condiciones no están reguladas y por lo tanto no son exigibles por el Municipio.

La gran mayoría de cartas recibidas hace referencia a la propuesta de las normas de edificación para las **Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal (ZEMoI)**. En síntesis, se plantea la inquietud de que la modificación tendría un impacto directo en el predio del ICH Instituto Nacional de Geriátrica (INGER), donde el Servicio de Salud Metropolitano Oriente (SSMO) tendría planeado

el traslado del Hospital Luis Calvo Mackenna. Si bien los interesados están a favor de que en dicho predio se realice un proyecto con destino salud, se solicita que éste se realice bajo una serie de consideraciones, como la protección del patrimonio arquitectónico, la concepción de un “modelo de atención integral y humanizada”, el resguardo de la escala del barrio, la mitigación del impacto vial, acústico y ambiental, el respeto de las áreas verdes y la arborización existentes en el predio, entre otras. En cuanto al proceso mismo de la modificación, se solicita la elaboración de alternativas de estructuración en la Imagen Objetivo, las cuales no fueron consideradas en esta etapa. Finalmente, se solicita suspender esta propuesta de modificación, para ser considerada en una futura modificación al PRCP.

Otro grupo de cartas hace la solicitud de que se estudie un Plan Maestro Integral para el terreno del INGER, respetando el patrimonio arquitectónico, histórico y cultural del inmueble patrimonial y su entorno, y que considere un proceso de participación ciudadana, y solicitan conocer el proyecto del SSMO para el predio del INGER.

Se recibieron cartas que también solicitan la suspensión y/o postergación de la modificación de las normas urbanísticas para las ZEMOl de salud, las cuales presentan distintas observaciones y solicitudes, que se sintetizan a continuación:

- Se exponen las externalidades negativas generadas por los equipamientos de salud existentes en el sector tanto públicos como privados, como la alta congestión vehicular, la contaminación acústica y del aire, el aumento de la población flotante que conlleva incivildades, la pérdida de masa vegetal por deterioro de las áreas verdes y de los árboles del sector, entre otros.
- Se exponen argumentos sobre la importancia de la protección del patrimonio del INGER y de la necesidad de que se desarrolle un equipamiento de salud en dicho predio, pero bajo un concepto de salud integral, en armonía con el barrio, la comuna y la ciudad.
- Se solicita que el proyecto a realizar para el predio del INGER contemple una visión amplia e integral de salud, que se estudien los flujos viales en el sector y que se respete la protección patrimonial.
- Se detallan los valores y atributos del patrimonio construido en el predio del INGER, los que incluyen la Capilla San José de Azolas, la Casa de Descanso de los Jesuitas, los tres Pabellones en forma de H pertenecientes al Hospital San Luis, así como los valores paisajísticos y ambientales de sus áreas verdes, árboles, jardines y la cancha San Luis.
- Se propone la conformación de una mesa técnica transversal, multi actores e interdisciplinar, para la elaboración de un Plan Maestro Integral para dicho predio, que contribuya a la generación de términos de referencia para el desarrollo de una propuesta y futuro llamado a concurso público.
- Se solicita reiniciar el proceso de Imagen Objetivo incorporando alternativas de estructuración y contar con mayores antecedentes respecto del proyecto del SSMO.
- Se menciona el compromiso adquirido por el Hospital del Salvador de devolver la Cancha San Luis para el uso comunitario.
- Se solicita reestudiar proyecto para el INGER mediante un proceso transparente, informado y participativo.

Las restantes cartas no solicitan específicamente la postergación o suspensión de la modificación de normas para las ZEMOl, y realizan las siguientes observaciones de distinta índole en relación al predio del INGER y su entorno:

- Se solicita considerar los siguientes aspectos para el eventual traslado del Hospital Calvo Mackenna al terreno del INGER: escala de intervención acorde al barrio, vulnerabilidad de un barrio histórico en términos de impacto vial, puesta en valor los servicios multisistémicos que ofrece el lugar y aprovechar la oportunidad de acción al cambio climático.
- Respecto al traslado del Hospital Calvo Mackenna al predio del INGER, se solicita considerar los siguientes aspectos: la congestión vial actual en el sector y la incorporación de este aspecto en el diagnóstico, la reutilización de espacios con criterios de sostenibilidad patrimonial y ambiental, así como la implementación de programas de salud mental y esparcimiento social en el marco de una gestión integral de los equipamientos de salud.

- Se expone la inquietud respecto a la sobrecarga de la circulación peatonal y vial en el sector, producto de la concentración de equipamientos de salud de gran escala, y se solicita información sobre las evaluaciones del impacto global de estos equipamientos para el sector residencial, tanto a nivel de vialidad peatonal y vehicular, como su impacto ambiental.
- Se menciona la preocupación en relación a que la modificación implique la demolición de las edificaciones patrimoniales al interior del INGER.
- Una observación se manifiesta a favor de la modificación normativa para las ZEMOl de salud, considerando la necesidad de equipamiento para la salud pública. En este contexto, la interesada sugiere considerar una propuesta que permita un mayor aumento de superficie a lo propuesto en la Imagen Objetivo.
- Una observación que ingresó fuera de plazo presenta un estudio volumétrico esquemático comparativo de la normativa actual y la propuesta, de manera de graficar el impacto del aumento de altura en el entorno.

Finalmente, ingresaron 14 cartas en que se solicita un cambio de normativa para el Barrio El Aguilucho, materia no contenida en la Imagen Objetivo, como se mencionó anteriormente.

Se realizaron dos Comisiones de Urbanismo los días 11 y 18 de enero 2022, en que se presentaron las observaciones recibidas a los Concejales y se discutió sobre la pertinencia de las observaciones, así como las propuestas de respuesta a cada una de las cartas ingresadas. En la segunda Comisión se invitó al Servicio de Salud Metropolitano Oriente, que presentó su plan de desarrollo para la infraestructura hospitalaria en Providencia y Peñalolén.

En sesión Ordinaria N° 25 del 25 de enero de 2022 del Concejo Municipal, éste se pronunció respecto a las solicitudes realizadas por los interesados, lo cual consta en los acuerdos N° 235 al N° 241 adoptados en dicha sesión. Mediante el acuerdo N° 242 adoptado por el Concejo Municipal, éste se pronunció sobre los términos para la elaboración del Anteproyecto de la Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo, en los siguientes términos:

1. Considerando las observaciones recibidas respecto a la propuesta de modificación a las normas de las Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal (ZEMOl), se acuerda que este tema se abordará en una siguiente modificación al PRCP, de manera de estudiar alternativas de estructuración para estos predios, que permitan un desarrollo medioambiental equilibrado de la infraestructura pública de salud de la comuna.
2. Durante la etapa de Anteproyecto se abordarán los siguientes temas:
 - Uso de suelo: prohibición de las actividades específicas apart-hoteles y black-kitchen.
 - Uso de suelo: ajuste de la actividad específica “salas de pilates, yoga y disciplinas similares” en los cuadros de uso de suelo de la Ordenanza Local del PRCP 2007.

Cada una de las cartas ingresadas fue respondida mediante oficio alcaldicio. Con respecto a las solicitudes de suspender o posponer la modificación a las normas de edificación para las ZEMOl, se respondió que el tema se abordará en una próxima modificación al PRCP. Las solicitudes referidas al Barrio El Aguilucho se respondieron informando a los vecinos sobre el inicio de un trabajo participativo con la comunidad por parte del municipio, de manera de incluir este tema en una próxima modificación al PRCP, la cual se iniciará durante el año 2022.

5 DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO

Los principales objetivos de la presente propuesta, como se mencionó anteriormente, corresponden a realizar ajustes de distintas zonas de uso de suelo, en el sentido de prohibir algunos usos y ajustar la clasificación de la actividad específica “salas para pilates, yoga y disciplinas similares” en los cuadros de uso de suelo.

Específicamente, se propone:

1. Prohibir las siguientes actividades específicas en todo el territorio comunal.
 - a. Apart-hoteles en todas las zonas de uso de suelo.
 - b. Dark-kitchen en todas las zonas de uso de suelo. En este caso, se debe incorporar el término a todos los cuadros de uso de suelo del PRCP.

2. Modificar la ubicación de la actividad específica “salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares” desde equipamiento clase “deporte” a equipamiento clase “servicios” en los cuadros de zonas de uso de suelo y en el cuadro de uso de suelo ZEMol y ZIM, y desde actividades prohibidas a permitidas en la zona UpR y Er.

Con respecto a la prohibición de apart-hoteles en todo el territorio comunal, se espera recuperar el estándar de densidad habitacional establecido por el PRCP 2007, el cual tenía como objetivo una densificación equilibrada para los nuevos desarrollos inmobiliarios. Sin restringir la capacidad hotelera de la comuna, se pretende evitar la proliferación de unidades habitacionales de estándares mínimos, que contravienen la visión de desarrollo urbano del PRCP.

La prohibición de dark-kitchen busca evitar la instalación de una actividad que actualmente no está regulada y por tanto no cuenta con normas respecto a exigencias de estacionamientos, zonas de carga y descarga, manejo del flujo de vehículos utilizados para las entregas a domicilio, de servicios adecuados para los trabajadores y repartidores, de emisiones de olores y ruido, de manejo de residuos, de manipulación de alimentos y normas sanitarias en general, entre otras disposiciones.

El cambio de la actividad “salas para pilates, yoga y disciplinas similares” desde “deportes” a “servicios” permitirá asimilar esta actividad a aquellas que generan menor impacto en su entorno, a diferencia de otros usos deportivos como canchas o gimnasios, que requieren más espacio y que generan algunas externalidades negativas. Dicha actividad está actualmente permitida en la mayoría de las zonas de uso de suelo y en las ZEMol y ZIM, estando prohibida sólo en las zonas “UR” y “UpR y Er”. Mediante el cambio propuesto, se permitirá que esta actividad específica pueda desarrollarse en la zona de uso de suelo “UpR y Er”, considerando que todos los servicios están permitidos en dicha zona.

6 USO DE SUELO

En términos de uso de suelo se propone modificar la Ordenanza Local (OL) del PRCP 2007 para hacer ajustes en esta materia. En ese sentido, se modifican los siguientes artículos:

CAPÍTULO	ARTÍCULOS MODIFICADOS
5.6	5.6.04
6.2	6.2.12
	6.2.14
	6.2.15
	6.2.16
	6.2.17
	6.2.18
	6.2.20

6.1 Apart-hoteles

Se propone prohibir la actividad específica “apart-hoteles” en todo el territorio comunal, para lo cual es necesario modificar los siguientes artículos y cuadros de uso de suelo:

- Artículo 6.2.14. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento restringido (UpR y Er), cuadro 34.
- Artículo 6.2.15. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento (UpR y E), cuadro 35.

- Artículo 6.2.16. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento de comercio restringido (UpR y ECr), cuadro 36.
- Artículo 6.2.17. Zona de uso preferentemente de equipamiento comercial (UpEC), cuadro 37.
- Artículo 6.2.18. Zona de uso preferentemente de actividades productivas e industria restringida (UpAP e Ir), cuadro 38.
- Artículo 6.2.20. Usos en Zona Especial Ex – CCU.

6.2 Dark-kitchen

Se propone agregar la actividad específica “dark-kitchen” en todos los cuadros de uso de suelo, para lo cual se requiere modificar los siguientes artículos y cuadros respectivos:

- Artículo 5.6.04. Normas de uso de suelo ZEMOI y ZIM.
- Artículo 6.2.12. Zona de uso residencial (UR), cuadro 32.
- Artículo 6.2.14. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento restringido (UpR y Er), cuadro 34.
- Artículo 6.2.15. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento (UpR y E), cuadro 35; y subzona de uso preferentemente residencial y de equipamiento culto y cultura (UpR y E-CC), cuadro 35 bis.
- Artículo 6.2.16. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento de comercio restringido (UpR y ECr), cuadro 36.
- Artículo 6.2.17. Zona de uso preferentemente de equipamiento comercial (UpEC), cuadro 37.
- Artículo 6.2.18. Zona de uso preferentemente de actividades productivas e industria restringida (UpAP e Ir), cuadro 38.
- Artículo 6.2.20. Usos en Zona Especial Ex – CCU.

Con respecto a la incorporación del nuevo término “dark-kitchen” en los cuadros de uso de suelo, es relevante mencionar que este incluye todas aquellas denominaciones similares, tales como “black-kitchen”, “cocinas negras”, “cocinas fantasmas”, “restaurantes virtuales” u otras similares que pudieran surgir, que contemplen “la elaboración, venta y expendio de alimentos, listos para llevar, con o sin atención de público en la barra”, tal como define la mencionada Circular DDU 468, y en que predomine el servicio para retiro o delivery por sobre el consumo en el local.

6.3 Salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares

Se propone trasladar la actividad específica “salas para pilates, yoga y otras disciplinas similares”, desde la clase “deporte” a la clase “servicios”, y desde actividades “prohibidas” a “permitidas” en el cuadro 34, correspondiente a la zona UpR y Er. Este cambio debe realizarse modificando los siguientes artículos y cuadros:

- Artículo 5.6.04. Normas de uso de suelo ZEMOI y ZIM.
- Artículo 6.2.12. Zona de uso residencial (UR), cuadro 32.
- Artículo 6.2.14. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento restringido (UpR y Er), cuadro 34. En este caso, la actividad pasa de la columna de actividades prohibidas a la de actividades permitidas.
- Artículo 6.2.15. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento (UpR y E), cuadro 35; y subzona de uso preferentemente residencial y de equipamiento culto y cultura (UpR y E-CC), cuadro 35 bis.
- Artículo 6.2.16. Zona de uso preferentemente residencial y de equipamiento de comercio restringido (UpR y ECr), cuadro 36.
- Artículo 6.2.17. Zona de uso preferentemente de equipamiento comercial (UpEC), cuadro 37.
- Artículo 6.2.18. Zona de uso preferentemente de actividades productivas e industria restringida (UpAP e Ir), cuadro 38.

7 ESTUDIOS ESPECÍFICOS

7.1 Evaluación Ambiental Estratégica

Dado que el contenido de la presente modificación no representa un cambio sustancial, no es necesario realizar el estudio de Evaluación Ambiental Estratégica. Según el Decreto 32 (04/11/2015) Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica, el artículo 29° letra d), son modificaciones sustanciales al Plan Regulador Comunal aquellas que:

- i) Amplían el área urbana.
- ii) Disminuyen alguna de las áreas verdes del plan regulador en un porcentaje igual o superior al 5% de su superficie.
- iii) Establecen nuevas declaratorias de utilidad pública para vías colectoras.
- iv) Incorporan territorios destinados a los usos de suelo infraestructura o actividades productivas.
- v) Incorporan el uso residencial a cualquiera de las zonas mencionadas en el punto iv) precedente.
- vi) Incrementan la altura o la densidad por sobre un 20% de lo contemplado en el plan vigente, en alguna de las zonas o subzonas que se modifican.
- vii) Incrementan el coeficiente de constructibilidad o el coeficiente de ocupación de suelo por sobre un 30% de lo contemplado en el plan vigente, en alguna de las zonas o subzonas que se modifican.

En ese sentido, se envió el Oficio Alc. N° 6.385 del 16/11/2021 al Secretario Regional Ministerial de Medio Ambiente de la Región Metropolitana (SEREMI MMA RM) que explica la Modificación N°6 Ajustes Uso de Suelo, y se adjuntó el Resumen Ejecutivo de la Imagen Objetivo. La SEREMI MMA RM tomó conocimiento mediante Ord. RRNN N°1219 del 9/12/2021, concluyendo que la presente modificación no requiere someterse a una Evaluación Ambiental Estratégica, por cuanto no es una modificación sustancial.

7.2 Análisis de Capacidad Vial

El Análisis de Capacidad Vial presentado mediante Anexo 1 de esta memoria, analiza el Estudio de Capacidad Vial realizado en el año 2005, el Estudio de Capacidad Vial para la Modificación N°5 Equipamiento y la Encuesta Origen-Destino del año 2012 con el fin de comparar los resultados de las proyecciones realizadas, considerando que en los dos primeros estudios se analizaron proyectos y modificaciones de mayor envergadura que la presente Modificación N°6 Ajustes de Uso de Suelo.

Es importante mencionar que el Estudio de Capacidad Vial para la Modificación N°5 realizado el 2018, contempló una modelación estratégica de la Situación Base y con Proyecto para el año 2030, lo que permite utilizar los resultados como escenario de comparación conservador debido a que la Modificación N°5 genera y atrae una mayor cantidad de viajes asociados que la Modificación N°6. Este estudio analizó las principales vías de la comuna y estableció que la Red Vial al 2030 no cambia la saturación de las vías lo suficiente como para mitigarlas.

En base al análisis de los estudios mencionados se concluye que la modificación de prohibir la actividad de apart-hoteles evitará que la densidad habitacional siga creciendo como fue previsto en los estudios anteriores, por lo tanto, la eliminación de la actividad tendrá un impacto positivo, lo que significa la disminución de los viajes generados y atraídos.

Con la prohibición de las dark-kitchen el sistema de transporte no se verá alterado negativamente sino todo lo contrario, debido a que se disminuirán los viajes asociados al transporte *delivery*. Para esta actividad, si bien no fue analizada en los estudios que contemplan la modelación estratégica, se entiende que su eliminación no afecta los resultados del modelo ni las saturaciones descritas para las vías en 2030.

En relación a la modificación del equipamiento “deporte” a “servicio” de la actividad “pilates, yoga y otras disciplinas similares”, se establece que tampoco tendría efecto en las zonas en donde esta actividad ya es permitida, el único cambio se produciría en las zonas residenciales que podrían

prestar el futuro servicio. Sin embargo, los viajes asociados a la actividad son menores que los viajes analizados para los cambios estudiados para la Modificación N°5 Equipamiento, con lo que se concluye que el impacto no traería un aumento en la saturación de las vías asociadas, considerando además que este mismo estudio demostró que las vías que tienen mayor saturación están asociadas al área comercial en contraposición con las vías del área residencial que tienen más holgura para recibir nuevos flujos.

En resumen, se concluye que la eliminación de las dos primeras actividades traería un beneficio a la red de transporte, mientras que la inclusión de la tercera tendría un impacto mínimo en términos de aumento de viajes y que en comparación con la Modificación N°5 no tiene impacto vial de importancia.

En consecuencia, la Modificación N°6 Ajustes de Uso de Suelo propuesta apunta en la dirección de mantener la holgura a la factibilidad vial ya aprobada para el PRCP 2007, con un impacto despreciable sobre la modelación estratégica que la sostiene, por lo que no se justifica efectuar una actualización del mismo y se asegura que la factibilidad vial no se pierde producto de ella.

7.3 Estudios de factibilidad

El “Estudio de factibilidad abastecimiento de agua potable y evacuación de aguas servidas” que se realizó para el PRCP 2007 establece una proyección de abastecimiento para 370.179 habitantes para el año 2019 realizada por Aguas Andinas, la cual garantiza las obras necesarias para atender a la mencionada demanda. Por otro lado, el estudio establece que no son necesarias obras adicionales en captación ni en estanques de regulación, y que el incremento del caudal tratamiento de aguas servidas en 525 l/s está contemplado y garantizado en el Plan de Desarrollo de dicha empresa sanitaria. En este sentido, se adjunta mediante Anexo 2 el certificado de la factibilidad sanitaria de Aguas Andinas, que avala las densidades propuestas en el PRCP 2007, en el sentido de que certifica que los Planes de Desarrollo de dicha empresa consideran las máximas densidades establecidas por el plan regulador.

En consideración a lo anterior, acorde a lo especificado en el artículo 2.1.10, numeral 2 de la OGUC sobre los estudios de factibilidad de agua potable y alcantarillado, éstos no son necesarios para la presente modificación, puesto que de acuerdo al mencionado estudio del PRCP 2007, se cuenta con la factibilidad sanitaria para la modificación propuesta, considerando que la población de Providencia es de 142.000 habitantes aproximadamente, según el censo del 2017.

7.4 Estudio de equipamiento

En relación con el estudio de equipamiento, en la Memoria del PRCP 2007 se plantea la suficiencia de los equipamientos en el territorio comunal. En este sentido, mediante la presente modificación no se modifica esta capacidad edificatoria y de uso del Plan Regulador vigente, por lo que no es necesario generar un nuevo estudio de equipamiento.

8 DOCUMENTOS QUE CONFORMAN LA PROPUESTA

La propuesta de Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo PRCP 2007 está conformada por los siguientes documentos que se incorporan al Plan Regulador Comunal de Providencia:

- Memoria Explicativa Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo PRCP 2007, incluidos los siguientes anexos:
 - Anexo 1: Informe DIT N°01/2022 – Análisis de Capacidad Vial Modificación N° 6 PRCP 2007
 - Anexo 2: Factibilidad sanitaria agua potable PRCP 2007
- Texto Aprobatorio Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo PRCP 2007.

- Planos: La presente modificación no considera planimetría asociada, ya solamente se ajusta la Ordenanza Local, y que no se realizan cambios en ninguno de los planos que componen el Plan Regulador Comunal de Providencia, puesto que no se realiza modificación referente a espacio público, vialidad y áreas verdes, a las zonas de edificación, a las zonas de uso de suelo, ni a las áreas, zonas e inmuebles protegidos.


MARTINA MÉNDEZ GONZÁLEZ
ASESORA URBANISTA (S)
MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA


XVK / ADSCH / RGR / CFP / CTdC / xvk

M:\Secplac\Urbanismo\PLAN REGULADOR\03 PRCP 2007\13 MODIF PARCIALES\07 MODIF PARC 06 - Ajustes de uso de suelo\ANTEPROYECTO\MEMORIA\PRCP 2007 - MODIF 06 - Ajustes de Uso de Suelo - MEMORIA EXPLICATIVA - 4 nov 22.docx

9 ANEXOS

**9.1 Anexo 1. Informe DIT N°01/2022 – Análisis de capacidad vial
Modificación N° 6 PRCP 2007**

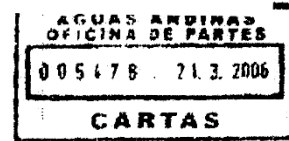


9.2 Anexo 2. Factibilidad sanitaria agua potable PRCP 2007

703 06 NIE 15:49 FAX 56 2 4963709

AGUAS ANDINAS SA

001



Señor
Christian Espejo Muñoz
Alcalde (S)
Ilustre Municipalidad de Providencia
Presente

ANT.: S.O.P. N° 1100 del 20/02/2006

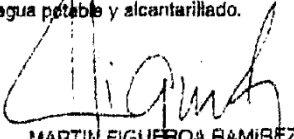
MAT.: Modificación Plan Regulador comuna de Providencia.

De mi consideración,

En atención a lo solicitado por Ud. mediante la carta del Ant. y en relación con el proyecto de modificación del Plan Regulador de la comuna de Providencia, debo informar a Ud. lo siguiente.

1. Aguas Andinas realiza una proyección del número más probable de densidad habitacional para un determinado sector, en un cierto periodo o plazo de previsión. En consecuencia, las proyecciones de demanda que estructura la Empresa tienen como límite superior aquellas resultantes de considerar las máximas densidades de los planes reguladores vigentes al momento en que Aguas Andinas actualiza sus Planes de Desarrollo ante la Superintendencia de Servicios Sanitarios (SISS).
2. Los Planes de Desarrollo representan el compromiso formal de cobertura y oferta de servicio exigible al prestador sanitario. Nuestra Empresa actualiza periódicamente sus Planes de Desarrollo, en orden a adecuarse a la dinámica poblacional, el cual se presenta a la SISS, quien aprueba el estudio de población y demanda en él considerado.
3. Conforme con lo anterior, aquellos incrementos de demanda que excedan a la capacidad que nuestra Empresa tiene comprometida en su Plan de Desarrollo, requerirán desarrollos graduales de la infraestructura y/o inversiones, adicionales a las actualmente contempladas y comprometidas, motivo por el cual serán materia de estudio de condiciones específicas que serán determinadas en la medida y oportunidad en que se presenten las solicitudes de factibilidad de los proyectos de urbanización. La evaluación de estas condiciones específicas de factibilidad, requiere necesariamente disponer de información sobre los consumos estimados de agua potable (l/s/día) y de caudal de aguas servidas (U.E.H.), tal como lo estipula la reglamentación vigente.
4. Es relevante también para Aguas Andinas conocer los plazos o fechas estimativas previstas en que se concretarán los requerimientos adicionales de servicio de agua potable y alcantarillado.

Saluda atentamente a Ud.,


MARTIN FIGUEROA RAMIREZ
Gerente Zona Cordillera-Mapocho

MC
cc: Instrucción IM Providencia
Oficina de Partes
Archivo Zona Cordillera-Mapocho

6881000

Agencia Municipal Providencia

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

INFORME DIT N°01/2022

**ANÁLISIS DE CAPACIDAD VIAL
MODIFICACIÓN N°6
AJUSTES DE USO DE SUELO
PRCP 2007**

DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA

23/02/2022

Resumen

La Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo al PRCP 2007 propone dos cambios locales que dicen relación con la prohibición de *apart-hoteles* y *black-kitchen* que actualmente funcionan debido a vacíos en la normativa y han traído externalidades negativas en el entorno, y además, el cambio de clasificación de equipamiento clase "deporte" a equipamiento clase "servicio" para la actividad "salas para pilates, yoga y disciplinas similares".

Así, considerando que la factibilidad vial del PRCP2007 está aprobada y justificada mediante el Estudio de Capacidad Vial respectivo, que la naturaleza de la modificación propuesta no justifica una actualización del mismo y teniendo en cuenta que ésta otorga una mejor perspectiva futura para el sistema de transporte del sector, se concluye que el proyecto de modificación es factible desde el punto de vista vial.

Indice

1	Introducción.....	3
2	Metodología aplicada	3
3	Definición, antecedentes y características del Área de Estudio.....	4
3.1	Datos territoriales	4
3.2	Vías estructurantes	5
3.3	Estudio de Capacidad Vial 2005	8
3.4	Estudio de Capacidad Vial para Modificación N°5 Equipamiento 2019	10
3.5	Encuesta Origen-Destino 2012.....	14
4	Antecedentes Modificación N°6 Ajustes de Uso de Suelo PRCP 2007.....	14
5	Coherencia entre el Estudio de Capacidad Vial 2005 y la Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo	15
5.1	Impacto de la Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo en los viajes generados y atraídos	15
5.1.1	Impacto <i>apart-hoteles</i> y <i>black-kitchen</i>	16
5.1.2	Impacto cambio de clasificación actividad "salas para pilates, yoga y disciplinas similares"	16
5.2	Impacto global y coherencia con el Estudio de Capacidad Vial	17
6	Conclusiones	18

1 Introducción

La Metodología de Cálculo para la Capacidad Vial de Los Planes Reguladores del año 1997 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, actualmente vigente, indica que el objetivo de este tipo de estudios es “lograr coherencia entre la capacidad de transporte de la red [estructurante] y las distintas actividades que el Plan Regulador proponga desarrollar”.

En el año 2005, con motivo del desarrollo y aprobación del Plan Regulador Comunal de Providencia 2007 (PRCP2007), se aprobó el Estudio de Capacidad Vial respectivo, con lo cual quedó demostrada, en términos de la metodología vigente, la coherencia indicada en el párrafo previo. Es importante destacar que dicha coherencia dice relación con la red estructurante de la comuna y considera una proyección de todos los flujos vehiculares que utilizan dicha red, ya sean comunales o intercomunales.

Cabe mencionar que la metodología indicada varía en complejidad en función del tamaño y ubicación del área de análisis. Así, en el caso de modificar el Plan Regulador para una comuna Metropolitana, se debe recurrir a un modelo estratégico capaz de abordar todos los viajes de la ciudad en que dicha comuna está inserta, tal como fue el estudio efectuado para el PRCP2007. Por otro lado, cuando se trata de una comuna aislada y pequeña, la metodología propone una serie de simplificaciones.

La Metodología no aborda cómo analizar modificaciones parciales a un determinado Plan Regulador, puesto que la misma Ordenanza General no lo exige. Para el caso que trata el presente informe, considerando que la Modificación N°6 Ajustes de Uso de Suelo no contempla aumentos de densidad o cambios de uso de suelo que provoquen generación y/o atracción de viajes importantes y que existe un Estudio de Capacidad Vial aprobado, se desarrolló un análisis simplificado que busca mostrar la coherencia entre las modificaciones propuestas y el estudio aprobado.

2 Metodología aplicada

La metodología aplicada consiste en analizar los resultados del Estudio de Capacidad Vial aprobado para el PRCP2007 considerando los posibles cambios en éstos debido a la modificación propuesta.

El informe contendrá lo siguiente:

Recolección de información: se expone y describe el área afectada por la modificación y los resultados del Estudio de Capacidad Vial aprobado para el PRCP2007.

Descripción de la modificación propuesta: se describen las características, beneficios y externalidades negativas de las actividades que se propone cambiar.

Análisis del Sistema de Transporte: Por las características de la modificación, no se efectúan predicciones, debido a que los viajes asociados a éstas, disminuyen o se mantienen.

Análisis de Factibilidad: se establece un rango de factibilidad para la modificación en base a los escenarios tendenciales del Estudio de Capacidad Vial aprobado para el PRCP2007.

3 Definición, antecedentes y características del Área de Estudio

La comuna de Providencia es completamente urbana y a pesar que de acuerdo al Censo de 2017 en ese entonces contaba con 147.826 habitantes, se estima que cuenta con una población flotante de más de 1.000.000 de personas, lo que la convierte en una de las principales receptoras de población cotidianamente (Fuente: Pladeco 2013-2021) producto de su gran cantidad de equipamientos y servicios.

Providencia es una comuna central que colinda con las comunas de Las Condes, Santiago, Recoleta, La Reina, Vitacura y Ñuñoa. La siguiente figura contextualiza la comuna de Providencia dentro de la Metrópolis. El área de la Comuna mide aproximadamente 1.420 ha y representa cerca del 2% del área de la Metrópolis (aproximadamente 64.100 ha).

Figura N°1. Ubicación de Comuna de Providencia



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes obtenidas de internet.

El Plan Regulador de 2007 definió en su memoria los objetivos conceptuales y específicos que persigue para el territorio, tanto para el espacio público como para el espacio privado, así como también los objetivos sobre el medio ambiente urbano. Dentro de esta definición se estructuró la movilidad comunal a través de una malla vial diferenciada cuantitativa y cualitativamente, en tres tipologías de calles, según los distintos flujos, en base al Estudio de Capacidad Vial realizado en 2005.

3.1 Datos territoriales

El censo 2017 del Instituto Nacional de Estadística (INE) registró en la comuna a 147.826 personas, 46,2% hombres y 53,7% mujeres. En términos de viviendas la cantidad es de 70.965.

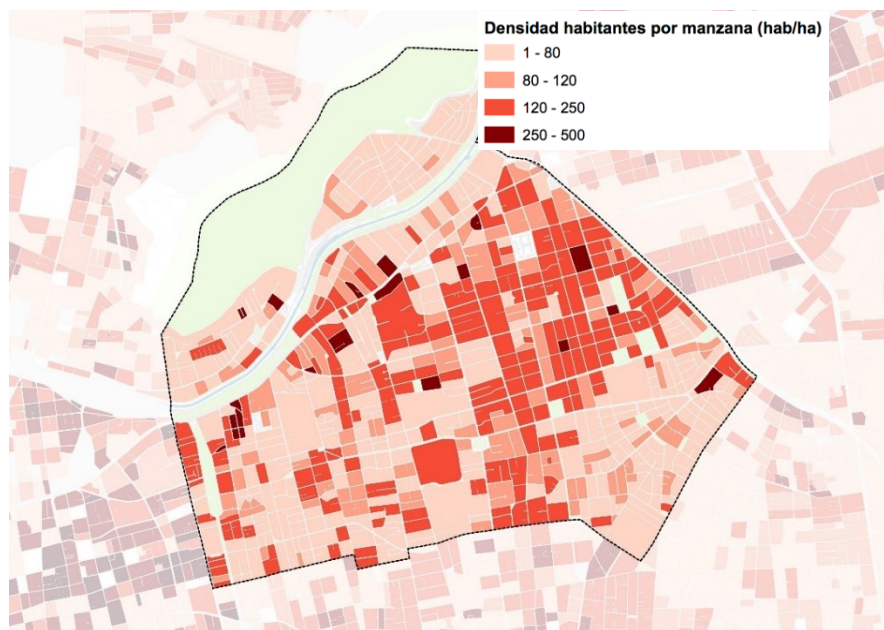
En relación a censos anteriores la población ha ido creciendo sistemáticamente en cada periodo y según las proyecciones del INE se estima que en Providencia al 2022 viven casi 158.000 personas, llegando a más de 170.000 el año 2030.

Como dato anexo se puede agregar que la mayor parte de la población está en el rango etario de 18 a 64 años y que el promedio de escolaridad es más de 15 años. El promedio por manzana de las personas entre 0 y 15

años es de 12,5%, promedio que es menor al nacional que alcanza un 20,1%. Sin embargo, el promedio de adultos mayores a 65 años es más alto que el promedio nacional, alcanzado un 15,7% vs un 11,4%.

En términos de densidad habitacional, la comuna está entre 50 a 80 hab/ha en la mayoría de su territorio y la máxima densidad alcanza los 250 a 500 hab/ha, sin embargo esto es en pocos cuadrantes de la comuna, tal como lo muestra la imagen siguiente:

Figura N°2. Densidad habitantes por manzana en comuna de Providencia (hab/ha)



Fuente: Elaboración propia en base a datos Censo 2017

Es importante mencionar también que las manzanas con mayor densidad de hogares (125 o más) coinciden con aquellas manzanas con mayor densidad de habitantes.

3.2 Vías estructurantes

La comuna de Providencia presenta vías de acceso y egreso que pertenecen a la Red Vial Básica de la Región Metropolitana, además de tener carácter intercomunal, como Providencia, Nueva Providencia, Andrés Bello, Los Leones, Suecia, entre otras, las que reciben en su mayoría flujos no locales o de paso.

La siguiente figura muestra la vialidad del área de intervención.

Figura N°3. Vías estructurantes de Providencia



Fuente: Elaboración propia en base a imagen de Google Maps.

A continuación, algunas de las vías más importantes, según el Plan regulador comunal.

Vías expresas

- Andrés Bello: ofrece conexión oriente - poniente y poniente – oriente. Además, esta vía es reversible aumentando su capacidad al doble en dirección al poniente en Punta Mañana y al oriente en Punta Tarde. No cuenta con transporte público ni facilidades ciclistas en la calzada. Sin embargo, existe en el eje un ciclopaseo por acera.
- Costanera Norte (Sector oriente): Vía concesionada de alta velocidad que une 11 comunas y conecta con el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez.

Troncales Metropolitanas

- Vicuña Mackenna: Esta vía tiene dos calzadas, una con sentido norte-sur y la otra sur-norte, presenta corredor de transporte público exclusivo y segregado. La mitad del eje se encuentra en la comuna de Santiago. No tiene facilidades ciclistas, por lo menos dentro del territorio.
- Ramón Carnicer- General Bustamante: Estas dos vías son paralelas con sentidos norte-sur y sur-norte. Por estos ejes transita transporte público sin pistas exclusivas “solo bus”. Cuenta con un ciclopaseo por bandejón central.
- Pedro de Valdivia: Vía bidireccional con sentidos norte-sur y sur-norte, con tránsito de transporte público, sin pistas “solo bus” y sin facilidades cicloviales.

Troncales intercomunales

- Providencia y Nueva Providencia: estas vías paralelas, pero con distinta dirección, ofrecen conectividad al poniente y al oriente, poseen flujo de transporte público que circulan en "pistas solo bus". En general, estas vías tienen carácter de paso para un flujo importante que transita entre Las Condes y Santiago. También, en estos ejes circulan vehículos de transporte carga debido a que cruzan el sector comercial de la comuna. En esta vía se emplaza el Metro que absorbe una cantidad importante de viajes.
- Eliodoro Yáñez: principal vía de conexión entre Tobalaba y Providencia, sentido oriente-poniente, con un importante flujo vehicular y ciclovial, el que responde a pistas de circulación y ciclovía de alto estándar. Por esta vía transitan buses de transporte público, pero sin ninguna facilidad como pistas solo bus.
- Rancagua-Alfárez Real- Pocuro: Vía con sentido poniente-oriente que desde Vicuña Mackenna a Antonio Varas cuenta con un perfil sin facilidades cicloviales, pero desde Varas al oriente cuenta con un ciclopaseo por acera. Cuenta con transporte público sin pistas exclusivas "solo bus".
- Francisco Bilbao: Vía de doble calzada separada por bandejón central con sentidos oriente-poniente y poniente-oriente que cuenta con "pistas solo bus" para tránsito de transporte público y no cuenta con facilidades ciclistas salvo en un tramo corto entre Antonio Varas y el borde oriente de la Plaza Inés de Suárez.
- Santa Isabel- Diagonal Oriente-Dr. Pedro Lautaro Ferrer: Santa Isabel tiene un solo sentido de circulación (poniente-oriente) hasta Av.Italia y luego es bidireccional hasta el límite comunal. Está afecta a reversibilidad. Cuenta con transporte público sin pistas solo bus y no tiene facilidades cicloviales.
- José Manuel Infante: Vía sentido norte-sur de colinda con varios recintos hospitalarios. Si bien no es una vía reversible, se ve afectada por la reversibilidad de Salvador ya que recibe el flujo de transporte público cuando Salvador cambia de sentido en horas puntas, no teniendo transporte público en otro horario. No cuenta con facilidades cicloviales.
- Los Leones- Nueva Los Leones: Vía de tránsito sur-norte y norte-sur de doble calzada separada por bandejón central, que cuenta con "pista solo bus" solo para el sentido sur-norte. No tiene facilidades cicloviales.
- Tobalaba: Vía estructurante con sentidos NP-SP y viceversa. A pesar de tener gran capacidad vial (en algunos sectores con 3 pistas) no está separada por bandejón central en la mayor parte de su extensión. En este eje circula transporte público sin pista solo bus y cuenta con un tramo con ciclopaseo por acera.

Colectora intercomunal

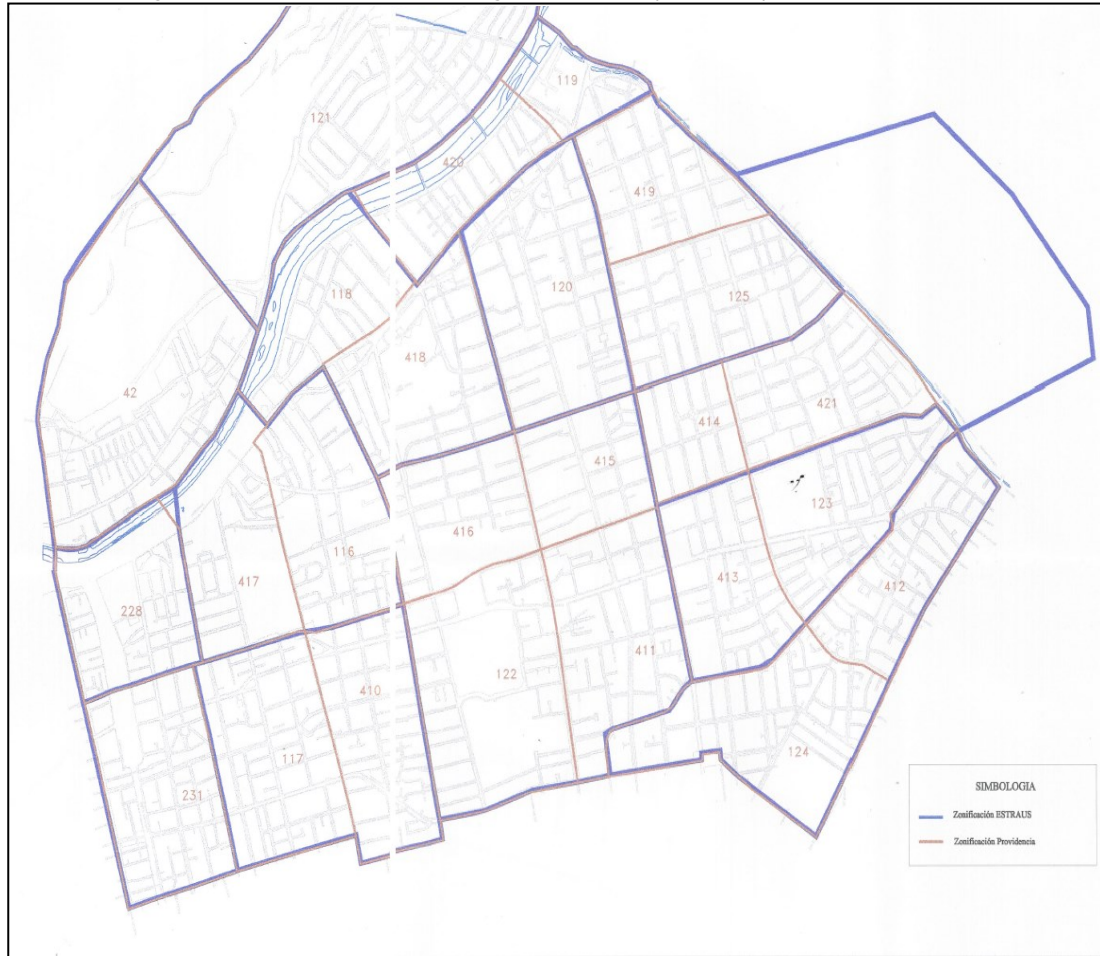
- La Concepción – Carlos Antúnez: Vía de un solo sentido poniente-oriente que cruza además el río Mapocho y que conecta Santa María con Andrés Bello y Providencia-Nueva Providencia. Finalizando el territorio comunal conecta con Tobalaba al oriente. No cuenta con facilidades cicloviales ni pista "solo bus" a pesar de que circulan buses por el eje.

- Seminario: Importante vía paralela a Vicuña Mackenna que conecta el sur de la comuna con Av. Providencia. Tiene sentido sur-norte y desde Francisco Bilbao al sur cuenta con transporte público solo en Punta Tarde cuando Salvador se ve afectado por la reversibilidad.
- Salvador: Esta vía tiene reversibilidad, y en los periodos puntas el transporte público que circula en sentido contrario se redirecciona a José Manuel Infante y Seminario. No tiene facilidades cicloviales y al ser una vía que conecta con los principales recintos hospitalarios (sobretudo al acercarse a Providencia) tiene un importante flujo peatonal.
- Miguel Claro: presenta servicios de transporte público entre Eliodoro Yáñez y Providencia, ofrece conexión hacia el norte. Tiene una ciclovía segregada.
- Manuel Montt: Vía con sentido norte-sur que cuenta con circulación de transporte público, pero no con facilidades cicloviales.
- Antonio Varas: Vía con sentido sur-norte que tiene una pista solo bus y un ciclopaseo bidireccional por acera.
- Ricardo Lyon: Vía con sentido sur-norte que cuenta con transporte público, sin pista solo bus y con ciclovía del mismo sentido.
- Suecia: Vía con sentido norte-sur que no cuenta con transporte público, pero sí con una ciclovía en el mismo sentido de la calle.

3.3 Estudio de Capacidad Vial 2005

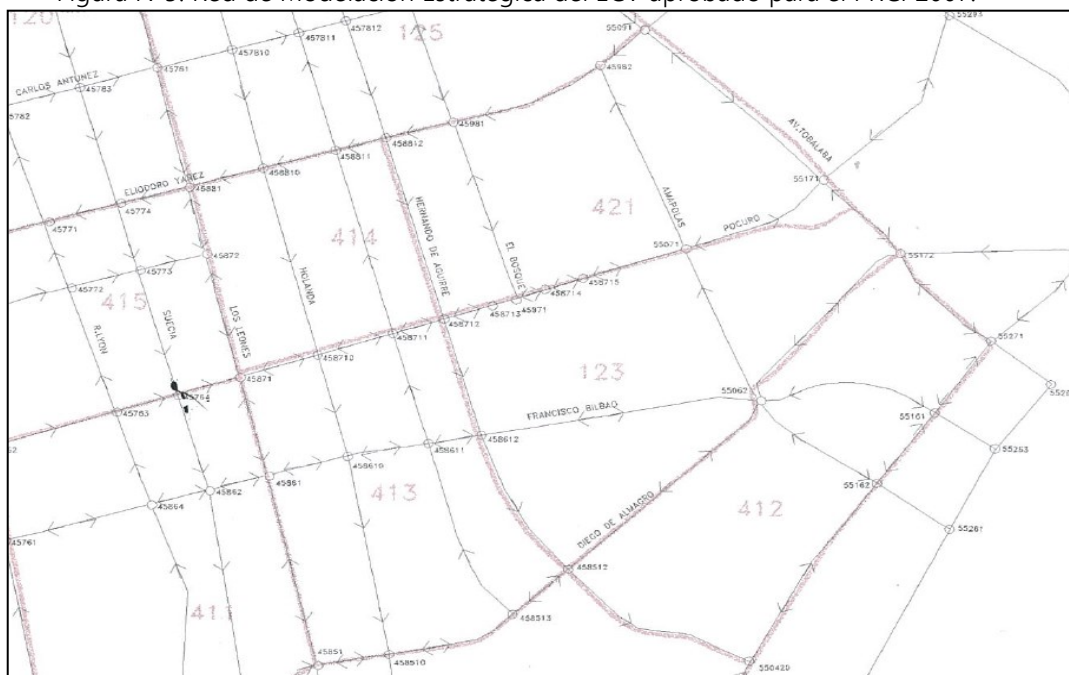
El Estudio de Capacidad Vial (ECV) aprobado en 2005 para el Plan Regulador Comunal de Providencia 2007, efectuó una modelación estratégica del sistema de transporte de la ciudad, incorporando proyecciones de uso de suelos, dentro de los usos e intensidades previstas por el PRCP2007. En este contexto, se dividió la comuna en 25 zonas de modelación, como se muestra en la figura de a continuación:

Figura N°4. Zonificación Estratégica del ECV aprobado para el PRCP2007



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes del Informe Final del Estudio.

Figura N°5. Red de Modelación Estratégica del ECV aprobado para el PRCP2007.



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes del Informe Final del Estudio.

El Estudio de Capacidad Vial consideró una demanda futura por transporte en base a una proyección del sistema de actividades, en términos de los Usos de Suelo y su intensidad. Para ello se proyectó, por un lado, el número de hogares y por otro, los usos no residenciales.

Con respecto a la proyección de hogares en general en Providencia, se estimó que en el año 1997 los hogares pertenecían a una misma categoría de ingresos, correspondiente al Quintil 3, que en \$ de mayo 1991 equivalía al rango (\$110.500 a \$405.000 mensuales) y que hacia el 2012, prácticamente todos los hogares pertenecerían al Quintil superior (más de \$1.000.000 de 1991).

En relación a la proyección de Usos de Suelo en términos de superficies construidas por uso, se estimó un escenario tendencial en donde el principal crecimiento se daría en el uso Servicio, alcanzando el 16,4% del total, seguido por el uso Comercio, que alcanzaría el 20,4% del total de la superficie construida en la zona.

La matriz de viajes utilizada en el Estudio de Capacidad Vial del 2005 es la siguiente:

Cuadro 1. Matriz de viajes ECV 2005.

O/D	Norte	Poniente	Oriente	Centro	Sur	Sur-Oriente	Externas	Total
Norte	7.974	3.371	4.646	4.994	1.154	587	1.659	24.385
Poniente	3.644	17.131	4.424	7.894	4.043	1.334	2.598	41.068
Oriente	5.692	3.420	46.855	10.798	2.985	4.926	7.254	81.930
Centro	1.699	1.669	2.960	4.762	1.291	654	2.889	15.924
Sur	1.774	4.197	4.242	5.866	13.985	4.241	3.253	37.558
Sur-Oriente	1.511	2.282	7.746	4.947	5.090	14.859	2.623	39.058
Externas	2.222	2.720	4.197	5.009	2.668	1.017	1.966	19.799
Total	24.516	34.790	75.070	44.270	31.216	27.618	22.242	259.722

Fuente: Estudio de Capacidad Vial 2005.

La matriz anterior corresponde a la matriz de asignación táctica por áreas al 80% en el periodo de Punta Mañana del año 2000 (veh/hora).

3.4 Estudio de Capacidad Vial para Modificación N°5 Equipamiento 2019

En el Estudio de Capacidad Vial realizado para efectuar la Modificación N°5 se efectuó una modelación de tránsito que analizó la asignación de viajes de dos escenarios tendenciales a la red Base 2030.

La Modificación N°5 comprendía lo siguiente:

- Permitir la escala de equipamiento mediano en calles locales del sector comercial centro de Providencia, en las Zonas de Interés Metropolitano (ZIM) y en las Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal (ZEMol) pues éstas no siempre se ubican frente a vías colectoras o de clasificación superior.
- Complementar las normas de las ZIM y ZEMol en relación con cierros, distanciamientos, antejardín, usos de suelo y coeficiente de constructibilidad puesto que actualmente sólo cuentan con altura máxima y coeficiente de ocupación de suelo.
- Ajustar el uso de suelo de comercio en las zonas de uso comercial (UpEC) y de actividades productivas e industria restringida (UpAP e Ir).
- Declarar zona de conservación histórica (ZCH) la calle Emilio Delporte en el tramo entre Manuel Montt y Antonio Varas.

Los resultados del Estudio en base a esta modificación no cambiaron la saturación actual (del 2019) de las vías. Los escenarios analizados fueron los que incluían la Modificación N°5 y uno que no la incluía (se aplicó crecimiento tendencial).

Los siguientes cuadros presentan los grados de saturación de las principales vías de la comuna para el año 2030. En este documento solo se muestran los resultados del escenario 1 (que contiene la Modificación) ya que el escenario sin Modificación es solo tendencial.

En el cuadro siguiente se indican si los arcos están saturados, marcando la casilla con fondo rosado; además se indica si el grado de saturación sube en la situación con proyecto pintando la casilla de color amarillo. Ninguno de estos arcos marcados en amarillo, supera el 90% exigido para el grado de saturación como límite para efectos de aumentar la capacidad vial de la vía.

Se pintan también de color verde aquellas celdas donde el grado de saturación de la situación con proyecto baja respecto a la situación base, siendo estos un número no menor de arcos en particular en la punta mañana. Esto es muy positivo y consistente con el aumento de viajes de modos no motorizados respecto a los viajes en vehículos, obtenidos anteriormente de las proyecciones de viajes al año 2030 realizadas para el Escenario 1 de la Modificación N°5 del PRC.

Cuadro 2. Arcos Saturados Situación Con Proyecto Escenario 1.

Nodo A	Nodo B	CALLE	Sentido	Grado de Saturación Base (%)		Grado de Saturación Proyecto (%)		Requiere Aumento de Capacidad Vial	
				PMA+	PTA+	PMA	PTA	PMA	PTA
100	101	Providencia	PO	70.3	43.4	70.3	43.4	NO	NO
101	105	Providencia	PO	70.3	43.4	70.3	43.4	NO	NO
105	191	Providencia	PO	70.3	43.4	70.3	43.4	NO	NO
191	192	Providencia	PO	70.3	43.4	70.3	43.4	NO	NO
192	179	Providencia	PO	70.3	43.4	70.3	43.4	NO	NO
179	193	Providencia	PO	121.0	74.8	122.6	84.2	NO	NO
193	106	Providencia	PO	114.2	74.5	114.2	74.5	NO	NO
106	154	Providencia	PO	114.2	74.5	114.3	77.9	NO	NO
154	108	Providencia	PO	114.2	74.5	114.3	77.9	NO	NO
108	109	Providencia	PO	114.2	74.5	114.1	74.6	NO	NO
109	174	Providencia	PO	114.2	74.5	114.1	74.6	NO	NO
174	111	Providencia	PO	114.2	74.5	114.2	74.5	NO	NO
111	112	Providencia	PO	107.4	74.3	107.4	74.3	NO	NO
112	113	Providencia	PO	107.4	74.3	107.4	74.3	NO	NO
113	114	Providencia	PO	107.4	74.3	107.4	74.3	NO	NO
114	115	Providencia	PO	107.4	74.3	107.4	74.3	NO	NO
115	114	Providencia	OP	123.9	126.6	123.9	126.6	NO	NO
114	117	Providencia	OP	123.9	126.6	123.9	126.6	NO	NO
117	118	Providencia	OP	123.9	126.6	123.9	126.6	NO	NO
118	111	Providencia	OP	123.9	126.6	123.9	126.6	NO	NO
111	128	Providencia	OP	123.9	126.6	123.9	126.6	NO	NO
128	119	Providencia	OP	107.3	129.3	107.3	129.3	NO	NO
119	132	Providencia	OP	107.3	129.3	107.3	129.3	NO	NO
132	162	Providencia	OP	107.3	129.3	107.3	129.3	NO	NO
162	134	Providencia	OP	90.7	131.9	90.7	132.0	NO	NO
134	121	Providencia	OP	81.5	124.2	81.4	124.3	NO	NO
121	136	Providencia	OP	81.5	124.2	81.6	127.6	NO	NO
136	138	Providencia	OP	69.1	124.2	69.3	127.6	NO	NO
138	122	Providencia	OP	69.1	124.2	69.3	127.6	NO	NO
122	139	Providencia	OP	69.1	124.2	69.3	127.6	NO	NO
139	142	Providencia	OP	72.2	116.5	72.2	116.5	NO	NO
142	123	Providencia	OP	83.6	134.4	83.6	134.4	NO	NO
123	193	Providencia	OP	83.6	134.4	83.6	134.4	NO	NO
193	144	Providencia	OP	83.6	134.4	85.2	143.7	NO	NO
144	146	Providencia	OP	95.0	152.2	94.5	153.0	NO	NO
146	124	Providencia	OP	101.7	140.0	101.2	140.8	NO	NO
124	156	Providencia	OP	101.7	140.0	101.7	140.5	NO	NO
156	159	Providencia	OP	101.7	140.0	101.7	140.5	NO	NO

159	194	Providencia	OP	108.5	127.8	108.5	128.3	NO	NO
194	125	Providencia	OP	108.5	127.8	108.5	128.3	NO	NO
125	105	Providencia	OP	108.5	127.8	108.5	127.8	NO	NO
105	101	Providencia	OP	108.5	127.8	108.5	127.8	NO	NO
101	100	Providencia	OP	108.5	127.8	108.5	127.8	NO	NO
148	149	PEREZ VALENZUELA	OP	5.7	12.6	5.1	13.4	NO	NO
149	147	PEREZ VALENZUELA	OP	5.7	12.6	5.1	13.4	NO	NO
147	158	PEREZ VALENZUELA	OP	13.8	22.5	13.8	23.0	NO	NO
158	151	PEREZ VALENZUELA	OP	13.8	22.5	13.8	23.0	NO	NO
151	152	PEREZ VALENZUELA	OP	22.0	32.4	22.0	32.9	NO	NO
152	160	PEREZ VALENZUELA	OP	22.0	32.4	22.0	32.9	NO	NO
160	103	PEREZ VALENZUELA	OP	22.0	32.4	22.0	32.9	NO	NO
103	102	PEREZ VALENZUELA	OP	22.0	32.4	22.0	32.9	NO	NO
145	197	Antonio Bellet	NS	20.3	8.6	19.7	9.5	NO	NO
197	149	Antonio Bellet	NS	11.0	23.6	10.4	24.4	NO	NO
149	146	Antonio Bellet	NS	11.0	23.6	10.4	24.4	NO	NO
143	148	Padre Mariano	NS	0.0	0.0	0.0	1.6	NO	NO
148	144	Padre Mariano	NS	0.0	0.0	0.0	1.6	NO	NO
144	148	Padre Mariano	SN	9.6	47.2	8.5	48.9	NO	NO
148	143	Padre Mariano	SN	9.6	47.2	8.5	48.9	NO	NO
163	193	La Concepción	NS	0.7	1.3	0.6	1.3	NO	NO
141	142	Mons. Sotero Sanz	NS	8.7	8.3	8.5	8.2	NO	NO
142	141	Mons. Sotero Sanz	SN	1.7	1.7	1.5	1.6	NO	NO
178	122	Pedro de Valdivia	NS	45.2	45.2	45.1	45.1	NO	NO
122	154	Pedro de Valdivia	NS	90.3	90.3	90.4	93.6	NO	NO
154	122	Pedro de Valdivia	SN	112.9	112.9	113.0	116.2	NO	NO
137	138	Orrego Luco	NS	0.5	5.8	0.3	5.6	NO	NO
138	137	Orrego Luco	SN	0.4	5.7	0.2	5.6	NO	NO
135	136	Las Urbinas	NS	2.4	2.4	2.7	11.0	NO	NO
136	135	Las Urbinas	SN	3.9	9.1	4.2	17.6	NO	NO
153	134	Andrés de Fuenzalida	NS	11.6	14.3	11.4	14.7	NO	NO
134	153	Andrés de Fuenzalida	SN	1.4	1.4	1.2	1.8	NO	NO
199	181	Ricardo Lyon	SN	123.9	76.0	123.9	76.0	NO	NO
181	176	Ricardo Lyon	SN	123.9	76.0	123.9	76.0	NO	NO
176	109	Ricardo Lyon	SN	123.9	76.0	123.9	76.0	NO	NO
109	162	Ricardo Lyon	SN	123.9	76.0	123.9	76.0	NO	NO
162	157	Ricardo Lyon	SN	123.9	76.0	123.8	76.2	NO	NO
161	132	Sta. Magdalena	NS	2.4	2.4	2.2	3.0	NO	NO
132	161	Sta. Magdalena	SN	86.4	30.3	86.1	30.8	NO	NO
165	129	Suecia	NS	24.8	54.7	24.7	54.8	NO	NO
129	119	Suecia	NS	27.2	59.6	27.1	59.7	NO	NO
119	174	Suecia	NS	30.6	67.0	30.5	67.0	NO	NO
174	175	Suecia	NS	33.3	72.5	33.3	72.5	NO	NO
126	127	Bucarest	NS	2.8	12.2	2.6	12.8	NO	NO
127	128	Bucarest	NS	2.8	12.2	2.6	12.3	NO	NO
128	127	Bucarest	SN	1.7	1.7	1.6	1.8	NO	NO
127	126	Bucarest	SN	1.7	1.7	1.5	2.3	NO	NO
172	111	Los Leones	SN	87.4	47.6	87.4	47.6	NO	NO
172	130	Nva. Los Leones	SN	87.4	47.6	87.4	47.6	NO	NO
130	167	Nva. Los Leones	SN	87.4	47.6	87.2	47.5	NO	NO
167	130	Nva. Los Leones	NS	48.4	78.6	48.2	78.5	NO	NO
130	172	Nva. Los Leones	NS	48.4	78.6	48.4	78.6	NO	NO
118	112	Holanda	NS	67.9	112.4	67.9	112.4	NO	NO
112	171	Holanda	NS	67.9	112.4	67.9	112.4	NO	NO
167	126	Costanera Andrés Bello	OP	124.3	5.5	124.2	5.6	NO	NO
126	165	Costanera Andrés Bello	OP	62.1	5.5	62.1	5.6	NO	NO
165	161	Costanera Andrés Bello	OP	62.1	5.5	62.1	5.6	NO	NO
161	157	Costanera Andrés Bello	OP	66.0	5.5	65.9	5.6	NO	NO
157	153	Costanera Andrés Bello	OP	66.0	5.5	65.9	5.6	NO	NO
153	135	Costanera Andrés Bello	OP	69.8	5.5	69.7	5.7	NO	NO
135	137	Costanera Andrés Bello	OP	72.5	5.6	72.5	5.7	NO	NO
137	178	Costanera Andrés Bello	OP	72.5	5.6	72.5	5.6	NO	NO
178	140	Costanera Andrés Bello	OP	50.2	5.7	50.1	5.7	NO	NO
140	141	Costanera Andrés Bello	OP	54.5	5.8	54.5	5.8	NO	NO
141	163	Costanera Andrés Bello	OP	54.5	5.8	54.5	5.8	NO	NO
163	143	Costanera Andrés Bello	OP	58.9	5.9	58.8	5.9	NO	NO
143	145	Costanera Andrés Bello	OP	49.5	6.1	49.4	6.6	NO	NO
145	155	Costanera Andrés Bello	OP	49.5	6.1	49.4	6.6	NO	NO
155	195	Costanera Andrés Bello	OP	48.8	6.3	48.8	6.6	NO	NO
195	104	Costanera Andrés Bello	OP	57.1	6.3	57.1	6.6	NO	NO
104	102	Costanera Andrés Bello	OP	48.8	6.3	48.8	6.6	NO	NO
102	104	Costanera Andrés Bello	PO	12.8	88.6	12.8	88.9	NO	NO
104	195	Costanera Andrés Bello	PO	12.8	88.6	12.8	88.9	NO	NO
195	155	Costanera Andrés Bello	PO	12.3	109.6	12.2	109.9	NO	NO
155	145	Costanera Andrés Bello	PO	12.3	109.6	11.8	110.1	NO	NO

145	143	Costanera Andrés Bello	PO	11.7	130.5	11.2	131.0	NO	NO
143	163	Costanera Andrés Bello	PO	11.0	142.6	10.9	142.6	NO	NO
163	141	Costanera Andrés Bello	PO	11.0	142.6	10.9	142.6	NO	NO
141	140	Costanera Andrés Bello	PO	10.2	154.7	10.1	154.7	NO	NO
140	178	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	164.0	0.0	164.0	NO	NO
178	137	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	164.0	0.0	164.0	NO	NO
137	135	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	173.4	0.0	173.5	NO	NO
135	153	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	142.3	0.0	142.4	NO	NO
153	157	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	142.3	0.0	142.4	NO	NO
157	161	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	111.3	0.0	111.4	NO	NO
161	165	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	111.3	0.0	111.4	NO	NO
165	126	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	111.3	0.0	111.4	NO	NO
126	167	Costanera Andrés Bello	PO	0.0	111.3	0.0	111.4	NO	NO
104	107	Manuel Montt	NS	40.6	22.0	40.6	22.4	NO	NO
107	152	Manuel Montt	NS	40.6	22.0	40.6	22.4	NO	NO
152	125	Manuel Montt	NS	37.6	20.4	37.6	20.7	NO	NO
125	191	Manuel Montt	NS	37.6	20.4	37.6	20.4	NO	NO
160	107	VII de Línea	PO	1.3	1.3	1.3	2.3	NO	NO
106	123	Marchant Pereira	SN	58.4	58.4	58.4	58.4	NO	NO
121	108	Guardia Vieja	NS	19.0	11.2	19.1	14.5	NO	NO
108	177	Guardia Vieja	NS	19.0	11.2	19.1	14.5	NO	NO
114	184	Encomenderos	SN	0.7	0.7	0.7	0.7	NO	NO
156	120	Cirujano Guzmán	SN	60.4	35.2	60.4	36.2	NO	NO
158	120	Gral. Flores	NS	0.7	2.6	0.6	3.6	NO	NO
120	158	Gral. Flores	SN	0.7	0.7	0.7	1.7	NO	NO
120	159	Gral. Flores	NS	0.7	0.7	0.7	1.7	NO	NO
192	124	Sta. Beatriz	SN	36.8	35.3	36.8	35.3	NO	NO
124	147	Sta. Beatriz	SN	36.8	35.3	36.8	35.9	NO	NO
129	127	Gral. Holley	PO	16.1	9.9	15.9	10.3	NO	NO
127	130	Gral. Holley	PO	16.1	9.9	15.7	9.6	NO	NO
198	130	Gral. Holley	OP	1.3	13.8	0.9	13.6	NO	NO
130	127	Gral. Holley	OP	3.4	23.6	3.0	23.4	NO	NO
127	129	Gral. Holley	OP	5.4	33.5	5.2	33.9	NO	NO
139	140	Francisco Noguera	SN	16.6	49.5	16.4	49.4	NO	NO
140	139	Francisco Noguera	NS	1.8	1.8	1.7	1.7	NO	NO
194	151	Almirante Pastene	SN	24.7	18.9	24.7	19.5	NO	NO
151	196	Almirante Pastene	SN	24.7	18.9	24.7	19.5	NO	NO
196	195	Almirante Pastene	SN	24.7	18.9	24.7	19.5	NO	NO
196	197	Dr. Carlos Charlin	PO	6.2	12.3	5.6	13.2	NO	NO
200	175	Coronel	OP	26.2	27.2	26.1	27.3	NO	NO
175	180	Las Bellotas	OP	12.9	12.9	12.8	12.9	NO	NO
180	166	Las Bellotas	OP	12.9	12.9	12.8	12.9	NO	NO
166	180	Las Bellotas	NS	12.9	12.9	12.8	12.9	NO	NO
180	181	Coyancura	OP	10.7	27.8	10.7	27.9	NO	NO
201	202	Hernando de Aguirre	SN	0.1	0.1	0.1	0.1	NO	NO
202	173	Hernando de Aguirre	SN	0.1	0.1	0.1	0.1	NO	NO
173	202	Hernando de Aguirre	NS	1.8	8.9	1.8	8.9	NO	NO
202	201	Hernando de Aguirre	NS	1.8	8.9	1.8	8.9	NO	NO
203	202	José Antonio Sofía	OP	17.2	28.0	17.2	28.0	NO	NO
176	177	Diego Velásquez	OP	11.6	8.8	11.8	12.2	NO	NO

PMA= Punta Mañana, PTA= PuntaTarde

Fuente: Estudio de Capacidad Vial para la Modificación N°5.

De acuerdo al cuadro anterior, el análisis de los resultados del Estudio de Capacidad Vial para la Modificación N°5, concluyó que la capacidad vial disponible al año 2030 no requiere aumentar sus anchos de calzadas por efecto del aumento del flujo vehicular provocado por el Escenario 1 de la Modificación N°5 propuesta del Plan Regulador, dado que no existen arcos de la red vial estudiada, en ninguno de dos periodos analizados (Punta Mañana y Punta Tarde), que se saturan en la situación con proyecto y que no estén saturados en la situación base.

Es importante destacar que este estudio concluyó también, que al año 2030 un número importante de arcos estarán saturados en las vías estructurantes del área de estudio, pero son las mismas vías saturadas de la Situación Actual en el momento en que fue desarrollado el estudio.

3.5 Encuesta Origen-Destino 2012

Como dato anexo, se agrega que en la Encuesta Origen-Destino 2012 se realizó una comparación de sus resultados con su homóloga del 2001 en donde se observó que los viajes en vehículos motorizados se incrementaron en un 16%, lo que desprende una tasa de crecimiento de los viajes en transporte privado de un 3% anual, inferior a la tasa de crecimiento del parque vehicular estimada en 4,4%. En contraste, se estima una tasa de decrecimiento de los viajes en transporte público de un 0,5% anual (considerando Bip! y taxi colectivo) y un aumento del modo bicicleta de un 6,8% anual entre esos años.

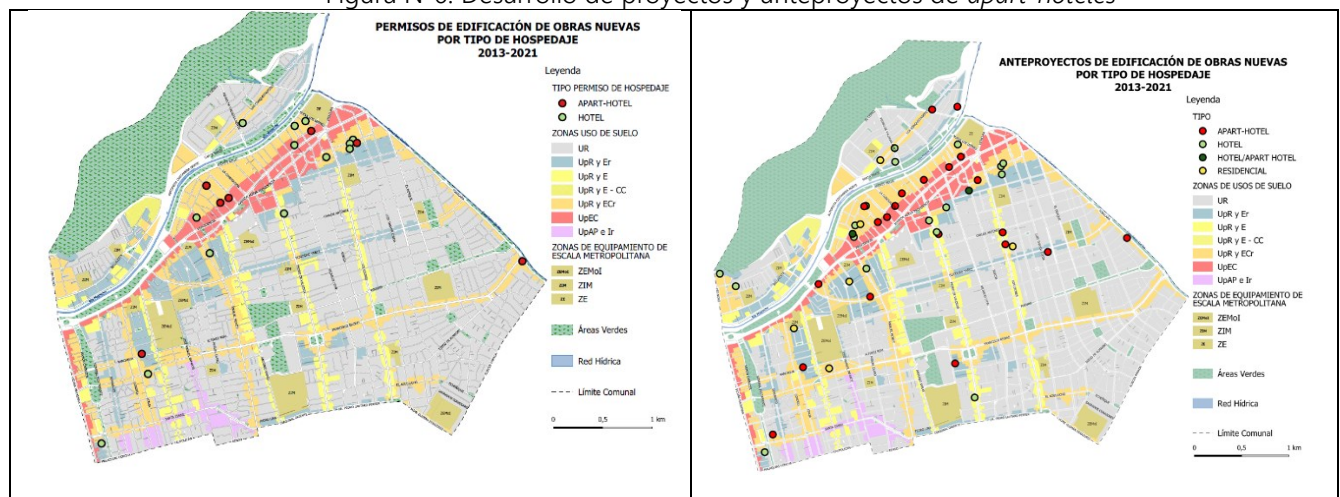
4 Antecedentes Modificación N°6 Ajustes de Uso de Suelo PRCP 2007

La Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo al PRCP 2007 propone dos cambios locales que dicen relación con la prohibición de *apart-hoteles* y *black-kitchen* que actualmente funcionan debidos a vacíos en la normativa, y además, el cambio de clasificación de equipamiento clase "deporte" a equipamiento clase "servicio" para la actividad "salas para pilates, yoga y disciplinas similares".

El área de análisis es la comuna completa de Providencia, sin embargo, es importante enfatizar que, si bien las actividades descritas en el párrafo anterior están distribuidas en distintos lugares de la comuna, no la abarcan totalmente en términos de impacto.

El desarrollo de la actividad de *apart-hoteles* se ubica principalmente en el sector comercial de Providencia como lo muestran las siguientes figuras:

Figura N°6. Desarrollo de proyectos y anteproyectos de *apart-hoteles*



Fuente: Departamento de Asesoría Urbana

Los puntos rojos muestran la actividad de *apart-hoteles* en la comuna. La primera imagen representa la ubicación donde estos proyectos han obtenido permisos de edificación y la segunda, muestra la ubicación de los anteproyectos.

En el centro comercial de la comuna, entre Andrés Bello y Providencia, se encuentran las normas de uso más diversas y las normas de edificación con altura libre del Plan Regulador Comunal de Providencia (PRCP) 2007. Sin

embargo, el área no se ha desarrollado como se esperaba, puesto que la mayoría de las calles ubicadas entre esos dos ejes son locales.

Cabe mencionar que el estudio de Capacidad Vial realizado en el año 2005 en el marco de la elaboración del PRCP 2007, también reconoce la alta intensidad de ocupación de las áreas mencionadas.

Tal como se describió en el capítulo 3.3 de este informe, los viajes en transporte privado crecieron un 16% entre el 2001 y el 2012, además, disminuyó el transporte público y aumentó el flujo ciclovial. Estas aseveraciones se condicen completamente con lo observado en Providencia en torno a la zona comercial en donde se ha aumentado el servicio de *delivery* asociado a las *black-kitchen*.

5 Coherencia entre el Estudio de Capacidad Vial 2005 y la Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo

Considerando que el Estudio de Capacidad Vial aprobado se efectuó, siguiendo la metodología vigente, mediante el uso del modelo estratégico de transporte para el período Punta Mañana, es necesario identificar cuál es el impacto en los viajes generados y atraídos en cada zona de modelación del estudio, para este período.

5.1 Impacto de la Modificación N° 6 Ajustes de Uso de Suelo en los viajes generados y atraídos

Los viajes generados en los Estudios de Capacidad Vial analizados fueron estimados utilizando un modelo de tasa de generación de viajes, que aplica tasas fijas por propósito de viajes y categoría de motorización al número de hogares por categoría de ingreso. Por este motivo, la variación porcentual en el número de viajes generados por propósito y categoría es igual a la variación porcentual del número de hogares para la respectiva categoría de ingreso.

En el Estudio de Capacidad Vial el número y categorización de hogares por Zona, fue derivado directamente de las proyecciones efectuadas para simulaciones existentes en el modelo estratégico, prorratedos en proporción a la superficie zonal. Por lo tanto, la aplicación específica efectuada no se ve afectada por la modificación propuesta, debido a que ésta no proyecta el crecimiento de las actividades *apart-hotel* y *black-kitchen* sino que por el contrario, la modificación proyecta la prohibición de éstas.

En relación a la modificación de clasificación del equipamiento de "deportes" a "servicios" el cambio no afecta lo permitido para los usos de suelo que tienen esta clasificación, salvo para el sector residencial en donde se propone eliminar la prohibición de realizar esta actividad, lo que tendrá un impacto menor.

Por su parte, la estimación de viajes atraídos se efectuó utilizando modelos de regresión lineal múltiple para los propósitos Trabajo y Otros, que ponderan aditivamente la superficie construida para cada uso, por lo tanto, la variación neta en el número de viajes atraídos en estos casos es igual a la suma ponderada de las variaciones netas en la superficie construida para cada uso.

Para analizar la cabida se realizó la estimación de la superficie construida para cada uso en años futuros, se efectuó de la siguiente manera:

- a. Se estima la superficie máxima construible para cada uso y zona según las disposiciones del Instrumento de Planificación Territorial (IPT).
- b. Se calcula la superficie construida existente para cada zona y uso, en este caso, para el año 2005, y se extrae este valor de la superficie máxima construible, para obtener la cabida para cada zona y uso.
- c. Se proyecta la superficie construida para cada uso, considerando la tendencia histórica y los proyectos programados levantados al efecto.
- d. Se distribuye el total de superficie construida por uso, en las distintas zonas, considerando los proyectos programados y respetando la cabida.

Con la metodología anterior se estableció que los proyectos analizados para el Estudio de Capacidad Vial sí tenían cabida y no generaban aumento en la saturación de las vías.

A continuación una descripción de las actividades que contempla la Modificación N°6 Ajuste de Uso de Suelo:

5.1.1 Impacto *apart-hoteles* y *black-kitchen*

En términos comparativos, la matriz de viaje evaluada para el Estudio de Capacidad Vial 2005 no tendría mayores cambios con la prohibición de estas dos actividades, debido a que el mayor desarrollo de éstas fue posterior a ese año y fue evaluado con estas actividades. Debido a lo anterior, prohibirlas solamente implicaría reducir los viajes asociados a ellas.

Además, las actividades descritas no han tenido la suficiente expansión para afectar los ejes viales de la comuna. Sin embargo, el impacto se ha generado principalmente en los espacios destinados a los peatones, por la micromovilidad que genera sobretodo el servicio *delivery* relacionado con las *black-kitchen*.

En cuanto al periodo de impacto, los *apart- hoteles* y *black-kitchen* no afectan principalmente los horarios Punta Mañana y Punta Tarde, sino los periodos Fuera de Punta.

5.1.2 Impacto cambio de clasificación actividad “salas para pilates, yoga y disciplinas similares”

En la mayoría de los cuadros de uso de suelo, este traslado no implica ningún cambio en cuanto a su categoría como actividad específica permitida o prohibida. Sólo para la Zona de Uso preferentemente Residencial y Equipamiento restringido, UpR y Er, se propone cambiar este destino de la columna de actividades específicas “prohibidas” a la columna de “permitidas”. Esto en el entendido que el traslado se debe a que las salas de pilates, yoga y similares se categorizan como servicios por su menor impacto que las actividades deportivas, y considerando que todos los servicios están permitidos en dicha zona.

En términos de viajes generados la actividad no genera cambios en la matriz de viajes que involucran las zonas que ya cuentan con el equipamiento “deportes”, sin embargo, la actividad “salas para pilates, yoga y disciplinas similares” será permitida en zonas residenciales lo que provocará un aumento de viajes entre ellas. La magnitud del aumento, sin embargo, se prevé mínima por las características propias de la actividad.

También, en relación a los periodos de impacto, esta actividad refleja los mayores índices de afluencia en horarios Fuera de Punta y Punta Tarde.

De esta manera, la modificación propuesta de prohibir las actividades mencionadas y modificar la clasificación de equipamiento permite acoger la proyección de viajes atraídos por propósito Trabajo y Otros, vigentes en el Estudio de Capacidad Vial, puesto que la cantidad de viajes podría mantenerse igual o disminuir producto de la modificación propuesta.

5.2 Impacto global y coherencia con el Estudio de Capacidad Vial

En base al análisis de los estudios mencionados se concluye que la modificación de prohibir la actividad de *apart-hotel* evitará que la densidad habitacional siga creciendo como fue previsto en los estudios anteriores, por lo tanto, la eliminación de la actividad tendrá un impacto positivo, lo que significa la disminución de los viajes generados y atraídos.

Con la prohibición de las *black-kitchen* el sistema de transporte no se verá alterado negativamente sino todo lo contrario, debido a que se disminuirán los viajes asociados al transporte *delivery*. Para esta actividad, si bien no fue analizada en los estudios que contemplan la modelación estratégica, se entiende que su eliminación no afecta los resultados del modelo ni las saturaciones descritas para las vías en 2030.

En relación a la modificación del equipamiento clase "deporte" a "servicio" de la actividad "salas para pilates, yoga y disciplinas similares", se establece que tampoco tendría efecto en las zonas en donde esta actividad ya es permitida, el único cambio se produciría en las zonas residenciales que podrían prestar el futuro servicio. Sin embargo, los viajes asociados a la actividad son menores que los viajes analizados para los cambios estudiados para la Modificación N°5 Equipamiento 2019, con lo que se concluye que el impacto no traería un aumento en la saturación de las vías asociadas, considerando además, que este mismo estudio demostró que las vías que tienen mayor saturación están asociadas al área comercial en contraposición con las vías del área residencial que tienen más holgura para recibir nuevos flujos.

Por un lado, analizando los resultados obtenidos en el estudio de Capacidad Vial del 2005 para el PRCP en base al modelo estratégico analizado, se establece que la Modificación N°6 Ajuste de Uso de Suelo no cambia la matriz de viajes resultante, ya que se equilibra la disminución de los viajes provocados por las primeras dos actividades y el aumento moderado de la última.

Además, el análisis realizado para el Estudio de Capacidad Vial de la Modificación N°5 Equipamiento 2019 para el PRCP, en donde se modeló la Situación Base y con Proyecto al 2030, arrojó como resultado que la saturación de las vías de Providencia no se eleva considerablemente como para mitigarlas, a pesar de la envergadura de la modificación estudiada, por lo que se estima que la Modificación N°6 Ajustes de Uso de Suelo tendría aún menos impacto.

En consecuencia, la Modificación N°6 propuesta apunta en la dirección de mantener la holgura a la factibilidad vial ya aprobada para el PRCP2007, con un impacto despreciable sobre la modelación estratégica que la sostiene, por lo que no se justifica efectuar una actualización del mismo y se asegura que la factibilidad vial no se pierde producto de ella.

6 Conclusiones

La magnitud de la Modificación N°6 no justifica una actualización del Estudio de Capacidad Vial, pues representa un impacto marginal sobre la proyección de viajes, en las distintas zonas del modelo estratégico.

Por otro lado, la modificación propuesta entrega una mejor perspectiva futura para el sistema de transporte del sector, ya que hoy presenta variadas externalidades negativas debido a lo descrito en el informe.

Considerando que la factibilidad vial del PRCP2007 está aprobada y justificada mediante el Estudio de Capacidad Vial respectivo, que la naturaleza de la Modificación N°6 no justifica una actualización del mismo y teniendo en cuenta que ésta otorga una mejor perspectiva futura para el sistema de transporte del sector, se concluye que el proyecto de modificación es factible desde el punto de vista vial.

LUIS ALBERTO BARRIENTOS ECHAVARRÍA
DIRECTOR DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PÚBLICO

MJGG / mjgg
23/02/2022