



ORD. N° 666

ANT.: Ord. N° 1942 del 25/07/13 de la Seremi de Vivienda y Urbanismo, Región del Biobío.

MAT: Notifica inicio proceso de EAE de actualización PRMC.

Concepción, 29 JUL. 2013

A: SR. RICARDO IRARRAZABAL SANCHEZ  
SUBSECRETARIO  
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

DE: MARIANNE HERMANN'S BROCKMANN  
SEREMI DEL MEDIO AMBIENTE  
REGION DEL BIOBIO



A través del presente, adjunto envío a usted oficio del antecedente mediante el cual la Seremi de Vivienda y Urbanismo de la Región del Biobío ha presentado la notificación de inicio del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Concepción.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted



MARIANNE HERMANN'S BROCKMANN  
Secretaria Regional Ministerial  
Ministerio del Medio Ambiente  
Región del Biobío

INCL.: Lo indicado.

**DISTRIBUCIÓN**

- Destinatario
- Of. Partes SRM del Medio Ambiente.

MHB/PGA



IPT N° 54/2013

UB

ORD N° 1942 / DDUI N° 526

**ANT.:** Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

**MAT.:** Informa inicio del estudio de Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

**ADJ:** Documento de Inicio, EAE.

**CONCEPCION, 25 JUL 2013**

**A : SRA. MARIANNE HERMANN BROCKMANN  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL DEL MEDIO AMBIENTE  
REGION DEL BÍO BÍO**

**DE : SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO  
REGION DEL BÍO BÍO**

Junto con saludarle y por medio de la presente, informo a usted que esta Secretaría Regional Ministerial ha iniciado recientemente el estudio denominado **Modificación Plan Regulador Metropolitano de Concepción**, el cual, en conformidad a lo establecido en el artículo 70 letra e) de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, debe ser sometido a Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

Por lo anterior, se solicita a esa Secretaría Regional Ministerial, su colaboración y asesoría técnica para llevar adelante la aplicación de este instrumento de gestión ambiental que acompañará la elaboración del proyecto de modificación del Plan Regulador Metropolitano de Concepción (PRMC). El estudio referido ha sido contratado a la empresa consultora **Habiterra Ltda.**

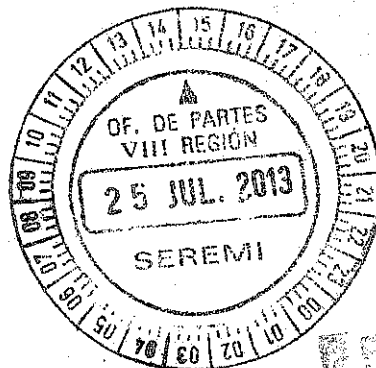
El Plan Regulador Metropolitano de Concepción, vigente desde enero de 2003 requiere ser revisado y modificado, debido al tiempo transcurrido, al desarrollo y crecimiento del Área Metropolitana y a los cambios en la legislación, en materias de instrumentos de planificación territorial, por lo cual debe ser ajustado en materias de vialidad estructurante, zonificación y normas urbanísticas, las cuales se abordarán considerando un horizonte de 10 años.

Esta modificación abordará a la totalidad del territorio metropolitano, constituido por las comunas de Tomé, Penco, Talcahuano, Hualpén, Concepción, Chiguayante, Hualqui, San Pedro de la Paz, Corenel, Lota y Santa Juana, con una superficie total de 2.830,4 km<sup>2</sup>, y se plantea en base a tres ideas fuerza, correspondientes a los objetivos generales de planificación:

- Asegurar la conectividad intercomunal
- Incorporar los usos de suelo de infraestructura y actividades productivas de impacto intercomunal y sus externalidades.
- Propender a una relación armónica y sinérgica entre el entorno natural y el construido.

Por otra parte el proceso de modificación será abordado en tres etapas, de acuerdo a lo siguiente:

- Etapa I: Información y Diagnóstico
- Etapa II: Alternativas y Anteproyecto
- Etapa III: Proyecto



P. fil.

989.  
25 JUL 2013



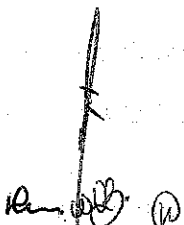
En cada una de estas etapas se considera la realización de talleres de participación (EAE), con los actores relevantes.

Por último señalar que para esta Secretaría el apoyo solicitado no solo va orientado a que el procedimiento que se realice incorpore las consideraciones ambientales del desarrollo sustentable en la formulación de esta modificación, sino que también se tiene presente que los alcances y beneficios que otorga la EAE van mucho más allá de los aspectos ambientales. Sin duda la aplicación de la EAE mejora el proceso de planificación territorial de un instrumento como el PRMC, ya que requiere, entre otras cosas, de la coordinación con otros Organismos de la Administración del Estado durante la etapa de diseño del Plan. Esto último brinda una mayor legitimación al proceso de diseño y al instrumento mismo.

En espera de una pronta respuesta, saluda atentamente a Ud.,



  
**RODRIGO SAAVEDRA BURGOS**  
Arquitecto  
Secretario Regional Ministerial

  
**RKM/WVB/UGG**  
DISTRIBUCIÓN: (23.07.13)  
Destinatario  
Contraparte Técnica  
Archivo IPT  
DDUI (1)  
Oficina de Partes (526)



**DOCUMENTO INICIO**  
**EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA**  
**ETAPA I INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO**  
**PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCIÓN**  
**REGIÓN DEL BÍO BÍO**

---

ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA</b> .....	<b>1</b>
INTRODUCCIÓN.....	1
<b>1 ESQUEMA GENERAL DEL PLAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Contenidos de la modificación del Plan.....	1
1.1.1 Ámbito de Acción del Plan Regulador Metropolitano .....	2
1.1.2 Etapas y Plazos.....	3
<b>2 ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN CONVOCADOS Y PARTICIPANTES E INFORMACIÓN CONSULTADA</b> .....	<b>3</b>
2.1 Órganos de administración del Estado convocados.....	3
2.2 Instrumentos o Estudios Considerados en el Desarrollo de la modificación del Plan.....	4
<b>3 CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD DEL PLAN</b> .....	<b>5</b>
3.1 Criterio de Sustentabilidad 1: "El mejoramiento de la conectividad y accesibilidad del sistema metropolitano".....	6
3.1.1 Dimensión Social.....	6
3.1.2 Dimensión Económica.....	6
3.1.3 Dimensión Ambiental.....	6
3.2 Criterio de sustentabilidad 2: "La compatibilización de los usos de suelo de Infraestructura y Actividades Productivas de Impacto Intercomunal y sus externalidades con la actividad Residencial" .....	7
3.2.1 Dimensión Social.....	7
3.2.2 Dimensión Económica.....	7
3.3 Criterio de sustentabilidad 3: "Relación armónica y sinérgica entre el entorno natural y construido".....	7
3.3.1 Dimensión Social.....	8
3.3.2 Dimensión Económica.....	8
3.3.3 Dimensión Ambiental.....	8
3.4 Dinámica.....	8
<b>4 OBJETIVOS AMBIENTALES preliminares</b> .....	<b>9</b>
4.1 Definición de Objetivos Ambientales .....	9

## EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El presente corresponde al documento de inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, en adelante EAE, y que formará parte del informe ambiental de la modificación del Instrumento de Planificación Territorial, denominado Plan Regulador Metropolitano de Concepción. Este informe documenta los aspectos y consideraciones en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica, integrando el proceso de toma de decisiones en cada etapa de formulación de la modificación del Plan, desde su Diagnóstico, la propuesta de Alternativas de Estructuración Territorial, y finalmente la propuesta de modificación del Plan. Lo anterior conforme al procedimiento establecido en la Guía para la Evaluación Ambiental Estratégica de los Planes Regionales de Desarrollo Urbano, Planes Reguladores Intercomunales o Metropolitanos, Planes Reguladores Comunales y Planes Seccionales (MMA y MINVU) y la Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para Instrumentos de Planificación Territorial IPT (MMA).

Todos los contenidos y materias del Plan se corresponden con el marco de la legislación vigente que atañe a la planificación urbana contenida en el D.F.L 458 de 1976 Ley General de Urbanismo y Construcciones, y su respectiva Ordenanza General.

## INTRODUCCIÓN

El Instrumento en modificación comprende el territorio compuesto por 11 comunas de la Provincia de Concepción, que abarcan una superficie aproximada de 2.830,4 km<sup>2</sup>. En este territorio metropolitano, se integran las comunas de Tomé, Penco, Talcahuano, Hualpén, Concepción, San Pedro de la Paz, Chiguayante, Hualqui, Coronel, Lota y Santa Juana<sup>1</sup>, a través de las relaciones de centralidad de sus entidades pobladas y actividades productivas que ocupan parte de las cuencas de los ríos Andalién y Bío Bío, las terrazas costeras de la provincia y la vertiente poniente de la Cordillera de la Costa y Nahuebulta, y funcionalmente por la red vial estructurante metropolitana.

Los criterios o "ideas fuerza" que orientan esta modificación se refieren a tres problemáticas urbanas muy vigentes hoy día, enfocadas a asegurar la conectividad intercomunal, revisar e incorporar los usos de suelo de infraestructura y actividades productivas de impacto intercomunal y sus externalidades y propender a una relación armónica y sinérgica entre el entorno natural y el construido.

Para lo anterior, es importante revisar los antecedentes históricos; relaciones de interdependencias funcionales con énfasis en el análisis de la localización de la infraestructura y de las actividades productivas de alto impacto; rol y jerarquía de la intercomuna y su red de centros urbanos en el contexto intrarregional, regional y nacional; redes viales y flujos de transporte; actualización de proyectos de transporte de importancia provincial, regional e interregional; y la determinación de terrenos destinados a parques intercomunales.

## 1 ESQUEMA GENERAL DEL PLAN

### 1.1 Contenidos de la modificación del Plan

En los contenidos de la modificación del "Plan Regulador Metropolitano de Concepción", en adelante el Plan o PRMC, se define primordialmente el ámbito de acción de este instrumento, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente que atañe a la planificación urbana. Además se sintetiza la información correspondiente a las Etapas de Elaboración del Estudio y los Plazos para su desarrollo y aprobación, así como la definición de los componentes que integran el Plan.

En términos generales es importante señalar que los objetivos centrales de esta modificación están orientados a: Asegurar la conectividad intercomunal; Incorporar los usos de suelo de infraestructura y actividades productivas de impacto intercomunal y sus externalidades; Y propender a una relación armónica y sinérgica entre el entorno natural y el construido.

Por otra parte, los objetivos específicos del estudio corresponden a los ajustes necesarios de efectuar al PRMC (Ordenanza y Plano) en función de su ámbito propio de acción y son, a lo menos, los siguientes: Revisar el límite de extensión urbana del PRMC, estableciendo los ajustes necesarios; Estudiar y proponer los cambios necesarios a la red vial estructurante del PRMC, de acuerdo a la norma y en particular a los artículos 59 de la LGUC, 2.1.7 y Capítulo 3 del Título 2 de la OGUC; Definir la normativa urbanística del uso de suelo Infraestructura, de acuerdo al

<sup>1</sup> La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones señala en su Art. 2.1.7, "Cuando esta unidad sobrepase los 500.000 habitantes, le corresponderá la categoría de área metropolitana para los efectos de su planificación."

marco legal vigente, y en especial a los artículos 2.1.7 y 2.1.29 de la OGUC; Ajustar y redefinir la normativa urbanística de uso de suelo Actividades Productivas, de acuerdo al marco legal vigente y a los artículos 2.1.7 y 2.1.28 de la OGUC; Reconocer las Áreas de Protección de Valor Natural y Patrimonial Cultural, de acuerdo al marco legal vigente y a los artículos 2.1.7 y 2.1.18 de la OGUC, integrándolas al desarrollo urbano intercomunal; Revisar y configurar el sistema de Áreas Verdes y parques de nivel intercomunal, de acuerdo al artículo 2.1.7 de la OGUC; Revisar y ajustar la normativa urbanística del área urbana, de acuerdo al artículo 2.1.7 de la OGUC, instructivos y dictámenes de la CGR, sobre la materia; Definir la normativa urbanística transitoria de carácter supletoria en el área de extensión urbana, según el artículo 2.1.3 de la OGUC y Circular DDU 219; Y revisar y ajustar la normativa urbanística del área rural Metropolitana, de acuerdo al artículo 2.1.7 de la OGUC e instructivos y dictámenes de la CGR, sobre la materia.

### 1.1.1 **Ámbito de Acción del Plan Regulador Metropolitano**

De conformidad a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General (OGUC), los planes intercomunales, sólo pueden establecer las siguientes disposiciones al regular el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de diversas comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana, a través de un Plan Regulador Intercomunal. La definición de lo que corresponde a unidades urbanas no ha sido precisada por la legislación, sin embargo las relaciones físicas y funcionales entre los centros poblados, el nivel de ocupación de los territorios rurales, o la existencia de redes o corredores que acogen actividades pueden ser factores que determinan la existencia de unidades urbanas en el territorio. El artículo 2.1.7 de la OGUC señala claramente el ámbito propio de planificación territorial que se cita a continuación:

1. *La definición del límite del territorio comprendido por el respectivo Plan Regulador Metropolitano.*
2. **En el área urbana:**
  - a) *La definición de los límites de extensión urbana, para los efectos de diferenciar el área urbana del resto del territorio, que se denominará área rural.*
  - b) *La clasificación de la red vial pública, mediante la definición de las vías expresas y troncales, así como su asimilación, de conformidad con el inciso segundo del artículo 2.3.1 de la OGUC*
  - c) *Los terrenos destinados a vías expresas, troncales y parques de nivel intercomunal, incluidos sus ensanches, afectos a declaratoria de utilidad pública en conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.*
  - d) *Las normas urbanísticas para las edificaciones e instalaciones destinadas a infraestructuras de impacto intercomunal.*
  - e) *Las normas urbanísticas que deberán cumplir las actividades productivas de impacto intercomunal.*
  - f) *La fijación de las densidades promedio y las densidades máximas que podrán establecerse en los planes reguladores comunales para su elaboración o modificación, preferentemente diferenciadas por comunas o sectores de éstas.*
  - g) *La definición del uso de suelo de área verde de nivel intercomunal.*
  - h) *La definición de las áreas de riesgo o zonas no edificables de nivel intercomunal, de conformidad al artículo 2.1.17. de la OGUC. Con todo, mediante estudios de mayor detalle, los planes reguladores comunales podrán precisar o disminuir dichas áreas de riesgo y zonas no edificables.*
  - i) *El reconocimiento de áreas de protección de recursos de valor natural y patrimonial cultural, de conformidad al artículo 2.1.18. de esta Ordenanza, cuando corresponda.*
3. **En el área rural:**
  - a) *La definición de las áreas de riesgo o zonas no edificables de nivel intercomunal, de conformidad al artículo 2.1.17 de la OGUC*
  - b) *El reconocimiento de áreas de protección de recursos de valor natural y patrimonial cultural de conformidad al artículo 2.1.18. de esta Ordenanza, cuando corresponda.*
  - c) *La definición de subdivisión predial mínima en los casos de los Planes Reguladores Metropolitanos de Santiago, Valparaíso y Concepción.*
  - d) *Establecer los usos de suelo, para los efectos de la aplicación del artículo 55° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.*

En atención a lo anterior, y a los objetivos específicos de la modificación, los requerimientos a la zonificación existente irá focalizada a que ésta cumpla con el papel funcional que debe desempeñar cada una de las zonas, agrupándose en áreas con características funcionales particulares y en virtud del ámbito de acción que establece la normativa vigente a este nivel de planificación intercomunal.

#### • **NORMAS SUPLETORIAS:**

Si bien la normativa vigente establece que El Plan Regulador Intercomunal debe elaborarse, según el ámbito de acción propio de su nivel, determinado según las normas que la legislación vigente le permite definir, existen normas propias del nivel inferior de planificación –el Plan Regulador Comunal– que pueden ser reguladas en forma supletoria por el Plan Regulador Intercomunal. Ello siempre y cuando se cumpla copulativamente con los siguientes requisitos:

- Que se trate de territorios no planificados por el Plan Regulador Comunal;
- Que las normas se establezcan por disposiciones transitorias con carácter supletorio, mediante artículo (s) transitorio (s) y,
- Que dichas normas queden sin efecto al momento de entrar en vigencia el instrumento de planificación territorial, no siendo imperativas para el Plan Regulador Comunal.

Aclarado lo anterior, es dable señalar que la presente modificación del Plan Regulador Metropolitano no incorpora modificaciones al límite del territorio de planificación actual, correspondiente a las 11 comunas, ya mencionadas, de la Provincia de Concepción.

### 1.1.2 Etapas y Plazos

El plan de trabajo contempla la modificación del PRMC en un plazo estimado de 15 meses a partir del 03/07/2013, fecha que marca el inicio oficial del estudio.

El programa de desarrollo se encuentra dividido en tres etapas sucesivas desde el Diagnóstico hasta alcanzar su total tramitación que se desagrega de la siguiente forma:

ETAPA		Días	Meses
ETAPA 1	INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO	147	4,9
ETAPA 2	ALTERNATIVAS Y ANTEPROYECTO	161	5,3
ETAPA 3	PROYECTO	140	4,7
Total		448	15

La Etapa II de Alternativas de Estructuración y Anteproyecto considera la fase de diseño de la modificación del Plan.

## 2 ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN CONVOCADOS Y PARTICIPANTES E INFORMACIÓN CONSULTADA

En esta instancia se identifican los actores locales y regionales que se relacionan de manera directa con el área de estudio, es decir, están implicados en los resultados del proceso de planificación. Así mismo se sintetiza un listado de la información consultada para la elaboración del Plan. Se hace hincapié respecto al estado inicial del Plan, por lo que los actores e información consultada hasta el momento pueden variar en el transcurso del desarrollo de la modificación.

### 2.1 Órganos de administración del Estado convocados

Es fundamental lograr el mayor grado de consenso respecto del tipo de desarrollo que se quiere para el sistema urbano intercomunal, lo cual es posible a partir de una estrategia de consulta y participación que está siendo implementada para la formulación de la modificación del Plan. La cual ha implicado que los contenidos y alcances del estudio, desde su gestación, sean compartidos con quienes cuentan con capacidad de decisión sobre el territorio, así como fundamentalmente con los actores municipales que lideran la gestión pública.

Conforme a lo establecido en la Guía Metodológica para la EAE se señala a continuación los órganos de administración de Estado convocados a participar en la modificación del Plan, en consideración al ámbito de acción propio del instrumento de planificación.

1. Gobierno Regional
2. Consejo Regional
3. Municipios
4. Ministerio de Agricultura
5. Ministerio de Obras Públicas
6. Ministerio de Bienes Nacionales
7. Ministerio de Minería
8. Ministerio de Energía
9. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
10. Ministerio de Economía
11. Ministerio de Desarrollo Social
12. Ministerio de Salud
13. Ministerio de Medio Ambiente
14. Ministerio de Defensa

- 15. Ministerio de Vivienda y Urbanismo
- 16. Consejo de Monumentos Nacionales
- 17. Superintendencia de Servicios Sanitarios
- 18. Superintendencia de Electricidad y Combustibles
- 19. Empresa de Ferrocarriles del Estado

Sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo del Biobío podrá solicitar opiniones a otros órganos de administración del Estado, organismos colegiados y/o actores sociales, en caso de considerarlo pertinente y en cualquier momento durante el proceso de modificación del Plan.

## 2.2 Instrumentos o Estudios Considerados en el Desarrollo de la modificación del Plan

A partir de una búsqueda de antecedentes en diferentes entidades públicas, se logró identificar información geoespacial, cartografías (digitales e impresas), fotografías aéreas, imágenes satelitales, gráficos y documentos que se encuentran disponibles para el área intercomunal y que constituyen una fuente de información relevante para el desarrollo del estudio. En este sentido a continuación se realiza un listado de dichos antecedentes recopilados hasta el momento, definiendo su fuente (entidad generadora) y síntesis de contenidos.

**Cuadro 2.2-1 Instrumentos o Estudios considerados por el Plan**

Fuente	Información	Contenidos
Políticas y Normas Nacionales	Ley General de Urbanismo y Construcciones. D.F.L. 458/75, Ministerio de Vivienda y Urbanismo	En sus artículos 34° al 40° habla de la Planificación Urbana Intercomunal. De acuerdo con lo establecido en esta ley, se entenderá por Planificación Urbana Intercomunal aquella que regula el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de diversas comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana (art. 34°).
	Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. D.S. N°47/92 Ministerio de Vivienda y Urbanismo	Fija en su Artículo 2.1.7 el ámbito propio de acción de los Planes Reguladores Intercomunales respecto a la definición de los límites de extensión urbana, de áreas urbanas consolidadas, determinación de las relaciones viales intercomunales, zonificación general, fijación de densidades promedio para los centros urbanos, entre otros.
	Circulares DDU del Ministerio de Vivienda y Urbanismo	DDU 77 Planificación Urbana Intercomunal y Comunal; límites Urbanos; División de predios rurales; competencia DDU 215; Renovación Declaratoria de Utilidad Pública DDU 219 Ambito de acción en el área rural y urbana DDU 240 Planificación Urbana; Areas de protección de recursos de valor natural, inmuebles y Zonas de Conservación Histórica, Zonas Típicas y Monumentos Históricos DDU 247 Guía para la evaluación Ambiental Estratégica de los instrumentos de planificación territorial.
	Ley N° 19.300 Sobre Bases Generales del Medio Ambiente modificada mediante Ley 20.417 que crea el Ministerio y el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente	Evaluación Ambiental Estratégica de Instrumentos de Planificación Territorial
	Política Nacional del uso del Borde Costero (D.O. N° 35.064 de Enero 11 de 1995)	Uso del borde costero nacional. Su ámbito de acción instruye su aplicación respecto de los bienes nacionales, fiscales o de uso público, sujetos al control, fiscalización y supervigilancia del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina
	Dictámenes de Contraloría General de la República sobre competencias y normas ajustadas a derecho de planes reguladores intercomunales y/o comunales desde el año 2009 a la fecha.	
CONAF	"Catastro y Evaluación de los Recursos Vegetacionales Nativos de Chile"	Uso Actual del Suelo, Altitud (m.s.n.m.), Exposición, Pendiente en porcentajes, Tipos Forestales, Subtipos forestales, Especies (presencia y dominancia), Altura de árboles (solamente uso del suelo Bosque Nativo), División administrativa (comuna, provincia, región)
	Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE)	Parque Nacional, Reserva Nacional, Monumento Natural. Cobertura de límites de áreas protegidas
CONAF, SAG, CONAMA.	Libro Rojo de la Flora Nativa y de los Sitios Prioritarios para su Conservación: Región del Bío Bío	Polígonos y documento anexo para la definición de interés prioritario de Biodiversidad
SUBDERE	Estrategia Regional de Desarrollo Región del Bío Bío 2008-2015	Lineamientos estratégicos en aquellas áreas de trabajo que tendrían el mayor impacto positivo en el desarrollo regional; ya sea, por su impacto social estratégico, su potencial de encadenamiento y diversificación, su aporte a la sustentabilidad y su capacidad para resolver demandas históricas de la región.
CORFO	Estrategia Regional de Innovación, Región del Bío Bío 2012-2014	En el marco Proyecto Red conectando la innovación en regiones, con el apoyo de la experiencia europea, se plantea

MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCION

Fuente	Información	Contenidos
		promover un cambio cultural que permita incrementar competitividad y calidad de vida de los habitantes de la región. Conectan PYMES, personas innovadoras, Universidades, Centros de Investigación, Institucionalidad Pública y Autoridades Regionales.
MINISTERIO DE BIENES NACIONALES	Catastro de Bienes Nacionales de Uso Público	Decretos de creación y coberturas cartográficas para su delimitación.
	Catastro de Bienes Nacionales Protegidos	Decretos de creación y coberturas cartográficas para la delimitación de los bienes.
SERNATUR	Plan para el Desarrollo Turístico Región del Bío Bío 2011-2014	Determina Ejes para el Desarrollo Turístico Regional
		Prioriza áreas de interés turístico en el contexto regional, para planificación de usos turístico del territorio.
		Area Turística Prioritaria: Litoral Penco-Politano
CIREN	Capacidad de uso agrícola del suelo	Capacidad de usos y series de suelo.
Ministerio de Obras Públicas - DGA	Diagnóstico y Clasificación de los Cursos y Cuerpos de Agua	Información sobre la calidad de agua de los principales cauces que conforman
	Mapa Hidrogeológico de Chile	Escala 1:1.00.000 Dirección General de Aguas., 1996
Consejo de Monumentos Nacionales	Polígonos de delimitación o ubicación oficial de Monumentos Nacionales que se encuentren en el área de estudio	Patrimonio cultural y natural de carácter monumental protegido por la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales. Patrimonio Cultural Patrimonio Arquitectónico Urbano Patrimonio Arqueológico e Histórico
SEGPRES	D.S. 41, del 6 de marzo de 2006, SEGPRES	Que declara zona latente por Material Particulado Respirable, como concentración de 24 horas a las comunas de Concepción Metropolitana: Lota, Coronel, San Pedro de la Paz, Hualqui, Chiguayante, Concepción, Hualpén, Talcahuano, Penco y Tomé.
MMA	Res. Exenta 2612 del 22 de diciembre 2011 Aprueba anteproyecto Plan de prevención atmosférica para las comunas de Concepción Metropolitana	Caracteriza la calidad del aire y establece como objetivo: Reducir las concentraciones de MP10 diario para evitar la condición de saturación de la zona de Concepción Metropolitana. Establece indicadores de seguimiento, estableciendo como plazo el 2025.
SECTRA	Plan Maestro del Gran Concepción 2002, actualización 2009	Plan de transporte urbano
	Análisis estratégico de la operación del transporte de carga en el Gran Concepción, Solutiva Consultores	Diagnóstico de la operación y elaborar una propuesta de mejoramiento a la gestión de la red vial asociada al transporte de carga de la ciudad, con los siguientes temas de interés:  Caracterización de la operación de la red de transporte Demanda de transporte de carga en camiones del Gran Concepción Oferta Vial de carga
MOP	Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2012-2021, Región del Bío	Proveer infraestructura de competitividad regional de mejor estándar para posicionar a la región como plataforma binacional de servicio.
		Planes Maestros de Aguas Lluvias, DOH
		Plan de Infraestructura Portuaria DOP Plan de Infraestructura Aeroportuaria Carriel Sur
Seremi MINVU	Instrumentos de Planificación Territorial vigentes en el área Metropolitana	Documentos y Cartografía comunales de planificación
Gobierno Regional del Bío Bío (GORE)	Diagnóstico del Ordenamiento Territorial y Zonificación del Borde Costero en la Región de Bío Bío.	Documentos y coberturas cartográficas de la macrozonificación del borde costero
INE	Censos Nacionales de Población y Vivienda 2012	Información demográfica y socioeconómica a nivel provincial y comunal
Proyectos ingresados al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental	Información <a href="http://www.sea.gob.cl">www.sea.gob.cl</a> .	Ficha de Proyectos de infraestructura y de actividades productivas de impacto intercomunal

Fuente: Elaboración Propia.

### 3 CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD DEL PLAN

Tomando en consideración lo expuesto en el art. 2º, letra i bis. de la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente, relativo a la Evaluación Ambiental Estratégica, se presenta, acorde a la etapa temprana de modificación del Plan, los criterios de desarrollo sustentable aplicados para el presente instrumento en modificación. En este

sentido la propuesta de criterios de sustentabilidad responde a una visión amplia de aquellos fundamentos establecidos en la formulación original del Plan publicado en el año 2003, los que son considerados y ajustados en base a los objetivos de planificación, de la presente modificación del PRMC.

Se presentan a continuación los criterios de sustentabilidad preliminares integrados al Plan, en cuya concepción se incorporan los aspectos de orden económico, social y ambiental como parte del enfoque sustentable<sup>2</sup>, para su posterior aplicación a las alternativas de desarrollo a formular en la presente modificación.

### 3.1 Criterio de Sustentabilidad 1: "El mejoramiento de la conectividad y accesibilidad del sistema metropolitano"<sup>3</sup>

Establecer un criterio de mejoramiento de la conectividad y accesibilidad del Sistema Metropolitano, sustentado sobre la base del concepto de movilidad urbana, estructurado en base a un sistema vial articulado que reconozca la jerarquía vial y la intermodalidad del transporte.

Todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio.

#### 3.1.1 Dimensión Social

Se reconoce una diferenciación de condiciones de conectividad de la población residente de las comunas, cuyos habitantes presentan mayores o menores desventajas de acceso a los centros de servicios, laborales y equipamientos metropolitanos, por los diferentes tiempos de viaje y una limitada red de interconexión vial actual. Ello responde a los distintos roles de los centros urbanos y al crecimiento de las zonas residenciales de mayor dinamismo inmobiliario de los últimos años, carentes de centros de servicios menores de mayor proximidad, lo que origina los elevados niveles de congestión y de inseguridad en los desplazamientos.

En este contexto el mejoramiento de la conectividad debe considerar la infraestructura adecuada para permitir la existencia de distintos modos de transporte urbano que favorezcan la movilidad de la población: caminata, bicicleta, locomoción colectiva, junto con la incorporación de conceptos de planificación tales como: densificación y usos de suelo mixto.

#### 3.1.2 Dimensión Económica

La demanda de conectividad desde y hacia los principales terminales portuarios y aeroportuario de la intercomuna, requieren obras de infraestructura significativas para su funcionamiento e interrelación en su contexto territorial de operación regional, nacional e internacional, demandan un sistema integrado de conexión eficiente que favorezca la operación y competitividad conformando una **plataforma logística de transporte intermodal**. En este contexto, la materialización de puentes que permitan el transporte de carga es fundamental para la implementación de un sistema integral.

Complementariamente, los enclaves productivos – industriales presentes en el área urbana y la demanda de suelo y de conectividad experimentados por las actividades productivas, que se están desarrollados en el área rural metropolitana, asociadas principalmente a la actividad silvoagropecuaria, consideran interacciones funcionales con el área urbana, necesarias de atender con la infraestructura adecuada, minimizando la fricción con los otros modos de transporte interurbano (vehículo, tren, transporte público, aeropuerto).

Es importante fortalecer la red de transporte público a través del Biotren / tren de carga ampliando la cobertura de viajes incluyendo la zona sur de la comuna de San Pedro de la Paz y las comunas de Coronel- Lota y mejorar la escasa infraestructura de esta vía que comparte el transporte de carga y pasajeros. A ello se suma la generación de proyectos de inversión que apunten a una efectiva descongestión vehicular en el área metropolitana.

#### 3.1.3 Dimensión Ambiental

El mejoramiento de la conectividad deberá reconocer las particularidades de la geografía tendientes a optimizar los principales ejes viales que han estructurado el crecimiento urbano, reconociendo y respetando el paisaje y valor natural del sitio urbano.

El establecimiento de las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes, a su vez permite la incorporación de modos de transporte no contaminantes, tales como la bicicleta, la caminata y el fortalecimiento del transporte público, haciendo un uso más racional del vehículo privado.

<sup>2</sup> Se utiliza como referente la definición de Desarrollo Sustentable formulada por la Comisión Brundtland: "se trata de aquel desarrollo que permite satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer la habilidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades" (The World Commission on Environment and Development, 1987).

<sup>3</sup> "Estructurar el territorio habitado, y llegado el caso, también el habitable, de modo que exista una adecuada accesibilidad a sus servicios de educación, salud, seguridad, recreación, transporte y comunicaciones." Fundamentos Urbanísticos, Memoria PRMC 2003.

### 3.2 Criterio de sustentabilidad 2: "La compatibilización de los usos de suelo de Infraestructura y Actividades Productivas de Impacto Intercomunal y sus externalidades con la actividad Residencial"<sup>4</sup>

Tomando en consideración los proyectos ingresados al sistema de evaluación ambiental de infraestructura y actividades productivas de impacto intercomunal, se considera relevante resolver dado el desarrollo de las actividades productivas y de expansión de la plataforma de infraestructura, las externalidades que dichas actividades generan a la actividad residencial del AMC.

Es importante distinguir en esta modificación aquellas actividades e infraestructura necesarias para el buen funcionamiento urbano del AMC como aquellas que satisfacen el consumo interno y que requieren proximidad en su instalación, de aquellas que están destinadas a satisfacer además requerimientos externos del sistema urbano y productivo nacional, pero que a su vez pueden generar beneficios sociales y productivos al AMC.

#### 3.2.1 Dimensión Social

La localización de las actividades productivas y de infraestructura debe resolver las externalidades que su operación genera con el resto de los usos urbanos, en particular con el uso residencial, resguardando la accesibilidad, mitigación de riesgo e impacto en la vivienda.

La segregación territorial generada por la instalación de infraestructuras de alto impacto debe amortiguarse con áreas que permita compensar las externalidades de su operación a través de espacios que otorguen beneficios directos a los habitantes de las comunas y sectores donde se emplazan.

La transformación y complementación de la matriz productiva del AMC, en particular aquellas asociadas a actividades no contaminantes y generadoras de empleo, compatibles con usos residenciales y de equipamiento, requieren un reconocimiento y resguardo a la localización cercana a estos usos urbanos, favoreciendo la proximidad de la población a sus fuentes de trabajo.

#### 3.2.2 Dimensión Económica

Los procesos de reconversión productiva, los cambios en la matriz energética en Chile, los requerimientos de servicios asociados a la producción, y las ventajas comparativas del AMC, relativas a la existencia de una plataforma de infraestructura de transporte intermodal, plataforma de servicios, disponibilidad de recurso hídrico, cercanía a redes de transmisión, disponibilidad de suelo industrial, y su potencial como un gran polo portuario hacia el Asia Pacífico, genera atracción para la localización de actividades productivas e infraestructura de escala intercomunal, regional y nacional, cuyas condiciones urbanas normativas, deben ser establecidas para su correcta instalación en el territorio planificado, que permitan un desarrollo productivo acorde con el territorio y que permita ofrecer diversidad de fuentes laborales a su población.

La evolución histórica del proceso de ocupación del territorio asociado a las actividades industriales y productivas, indican la necesidad de resguardar usos de suelo asociados a la reconversión productiva de las distintas comunas, vinculados a otras actividades económicas como el turismo y servicios, y con ello fortalecer la instalación y diversificación de fuentes laborales y productivas.

#### 3.2.3 Dimensión Ambiental

La localización de actividades productivas e infraestructura de alto impacto ubicadas en sectores aledaños a áreas de valor natural o a sectores poblados dispersos en el territorio urbano y rural, determina fuertes fricciones que alteran recíprocamente tanto a la actividad productiva - infraestructura como a los asentamientos humanos. Entre los temas vinculados a esta dinámica ambiental es posible consignar los problemas asociados a fricción por emisiones, o vertidos, incremento de la accidentabilidad y ruido que deriva del aumento de los niveles de flujo de transporte, impacto paisajístico, entre otros.

Destaca la declaración de zona latente al área metropolitana de Concepción y el plan de prevención atmosférica, por concentración de MP10. Ello refiere a un problema de localización de las fuentes fijas contaminantes en la zona sur, quema de biomasa en meses fríos y los efectos ambientales en la zona urbana consolidada de AMC.

### 3.3 Criterio de sustentabilidad 3: "Relación armónica y sinérgica entre el entorno natural y construido"<sup>5</sup>

Tomando en consideración las características geomorfológicas del área de estudio, y las perspectivas de potencial desarrollo urbano del área, se ha incorporado como criterio la relación armónica y sinérgica entre el entorno natural y construido, lo que en el contexto de esta modificación se traduce en lograr un adecuado resguardo de los recursos

<sup>4</sup> Aunque en la formulación original del PRMC no se estableció un fundamento exclusivo destinado a este ámbito de acción, en la presente modificación se trabajará en la formulación de este criterio sobre la base establecida en el presente documento, y respetando el espíritu original del Plan.

<sup>5</sup> "Procurar que las edificaciones, los barrios, las ciudades, y en general, todos los asentamientos humanos de la intercomuna, se desenvuelvan en armonía con el medio ambiente, y en especial, a debido resguardo de sus riesgos." Fundamentos Urbanísticos, Memoria PRMC 2003.

de valor natural y paisajístico que caracterizan esta área metropolitana, en el marco de la legalidad vigente y de las competencias del PRMC.

Esta relación se deberá expresar principalmente en la delimitación de zonas para el desarrollo urbano asociadas al reconocimiento de valores naturales del territorio y a la existencia de condiciones urbanas deseables para la localización de conjuntos urbanos. Especial relevancia adquieren las zonas aledañas a las áreas de valor natural protegidas legalmente como aquellas de interés paisajístico y ecológico, en el marco de la legislación urbanística, como zonas de restricción para la instalación de actividades incompatibles con estas áreas naturales.

Importante es incorporar las áreas protegidas de la Reserva Nacional Valle Nonguén y el Santuario de la Naturaleza de la Península de Hualpén, ambas en el centro geográfico del área sujeta a regulación intercomunal, como recurso protegido en el instrumento.

### 3.3.1 Dimensión Social

Se plantea que este criterio se ha de expresar en las propuestas de la Modificación del Plan, en el reconocimiento de las áreas verdes para la recreación y esparcimiento de la población, en especial para conservarlas a favor del desarrollo inmobiliario. La declaración de utilidad pública de áreas con destino potencial de parque urbano intercomunal, debe reconocer la densidad y la vulnerabilidad de la población, a favor de la integración social y urbana, y la equidad urbana en el acceso y provisión de bienes públicos.

### 3.3.2 Dimensión Económica

El uso eficiente de los recursos naturales y la necesaria conservación de los elementos de interés paisajístico, permite minimizar los costes generales de las áreas urbanas al orientar un crecimiento urbano cuya ocupación de suelo respete las condiciones físico - naturales del sitio urbano, así como la vocación productiva del territorio. Esto supone que las demandas antrópicas de crecimiento urbano deben ser desarrolladas en armonía con el medio natural, en el entendido que convivir de mejor manera con él, valoriza toda actividad económica y permite la coexistencia e implementación de diferentes usos de apoyo a las funciones urbanas.

Del mismo modo el carácter turístico de su borde costero y el cuidado del espacio geográfico de la cordillera de la costa y de las cuencas de los ríos Bío Bío y Andalién, deberá ser conservado, como un importante recurso turístico-económico de la Intercomuna.

### 3.3.3 Dimensión Ambiental

El criterio de relación armónica y sinérgica en este ámbito, se debe reflejar en la definición de zonas que reconozcan las actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal, existente y proyectada, procurando que se minimicen las externalidades negativas hacia centros poblados y el paisaje circundante, y contemplen compatibilizar los núcleos productivos de mayor impacto con las áreas de mayor valor ambiental.

Destaca el reconocimiento de áreas de protección legal, signado como uno de los objetivos inherentes del plan, el que debe ser complementado con la identificación de aquellas áreas que, aún sin contar con decretos de promulgación que faciliten su conservación, contienen elementos de valor ambiental en el Área Metropolitana de Concepción. La aplicación del criterio de relación armónica y sinérgica se debe reflejar en la definición de áreas de amortiguación o *buffers* que faciliten la conservación de dichos espacios, considerando para ello la generación de una gradiente de menor intensidad de ocupación asociada a estos "núcleos", para definir luego sectores con un menor grado de restricción y finalmente definir usos intensivos en áreas que no presenten elementos de especial valor ambiental.

Los criterios de uso de suelo urbano y rural deben incorporar estos espacios a una red de áreas protegidas que reconocen aquellos elementos del medio ambiente que refuerzan la identidad metropolitana, a través de la valorización de áreas y lugares de interés patrimonial, contribuyendo al mejoramiento de las condiciones de vida en las ciudades y en respuesta a las carencias de equipamiento recreacional y deportivo, destinado al esparcimiento de la población. De este modo, los espacios verdes de nivel metropolitano contribuyen a reforzar la estructura urbana y el paisaje que dan identidad al AMC. Todo esto dentro de lo que el marco legal vigente permita.

## 3.4 Dinámica

Los criterios de sustentabilidad recién enunciados, podrán variar en el transcurso de la elaboración de la presente modificación del Plan, dependiendo de las variantes y particularidades del proceso de diseño del mismo, incluyendo las perspectivas de los distintos estamentos que participaran en el proceso de modificación de este instrumento.

#### 4 OBJETIVOS AMBIENTALES PRELIMINARES

Los objetivos ambientales surgen de la detección de problemas ambientales y de la valoración ambiental de elementos del Área Metropolitana de Concepción y su expresión territorial, por parte de los actores técnicos, políticos, sociales y productivos, atinentes a la Intercomuna. Los problemas ambientales y los elementos de valoración ambiental se encuentran en proceso de formulación, debido a la etapa temprana que aún presenta la modificación del Plan.

##### 4.1 Definición de Objetivos Ambientales

El establecimiento de los objetivos ambientales considera los aspectos ambientales - territoriales relevantes de orden ambiental, a partir de los cuales se decidirán, a posterior, las prioridades que guían los indicadores para la fase de seguimiento del Plan.

La consecuencia de los objetivos planteados, se verá reflejada en el establecimiento de condiciones urbanísticas especiales consecuentes con los objetivos planteados, contexto en el cual, el plan tiene injerencia para establecer normas para los territorios destinados a extensión urbana como en aquellos destinados a la localización de actividades productivas e instalaciones de infraestructura de Impacto Intercomunal. En relación al territorio rural, prescripciones de uso y tamaños prediales para la aplicación del artículo 55°.

A continuación se expresan los objetivos ambientales preliminares para el Plan, sin perjuicio de su variación en el proceso de elaboración del presente Instrumento

- a) **Objetivo Ambiental 1: Contribuir a la descongestión de las vías interurbanas en conflicto, dentro del AMC, a través de un sistema vial articulado que reconozca la jerarquía y la intermodalidad del transporte.**

Se plantea favorecer la descongestión de las vías interurbanas, con el fin de disminuir el aporte de MP10 a la zona declarada latente en la actualidad e incorporar criterios de movilidad urbana eficiente.

- b) **Objetivo Ambiental 2: Aminorar los impactos, asociados a la contaminación, producidos por la actividad productiva y la infraestructura sobre las actividades residenciales y de equipamiento.**

Se plantea la incorporación de zonas de amortiguación entre las zonas industriales de actividades productivas e infraestructura de alto impacto y las zonas de valor natural y con las actividades residenciales y de servicio de su entorno. A su vez, se proyecta integrar dichas zonas de infraestructura y actividades productivas al desarrollo urbano, resguardando los efectos ambientales de su emplazamiento, incorporando áreas que valoricen el paisaje urbano circundante y aporten al mejoramiento y/o implementación del equipamiento urbano local.

- c) **Objetivo Ambiental 3: Reconocer y resguardar los recursos de valor natural y paisajístico existentes en el AMC, a través de un sistema de áreas verdes y parques de nivel intercomunal.**

Se plantea reconocer sectores o elementos del patrimonio natural, en especial aquellos de mayor biodiversidad (incluyendo aquellos de valor histórico cultural y/o paisajístico) presentes en la Intercomuna, con el objetivo de minimizar fricciones entre usos de suelo que vayan en desmedro de dichos recursos y que al mismo tiempo reconozcan su valor con la conservación coherente de dichos atributos. Dicha relación armónica incluye el reconocimiento de las restricciones físicas para la ocupación del territorio.