

MEMORIA EXPLICATIVA

PROYECTO DE "MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DEL PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCIÓN, AERÓDROMO CARRIEL SUR".



Noviembre 2008

1. ORIGEN DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PRMC – SOLICITUD MOP:

La Dirección Regional de Aeropuertos Región del Bio Bio, elaboró el Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur, el que fue dado a conocer con fecha 28.11.2007, y a partir de lo cual se solicita a esta Secretaría Ministerial gestionar la tramitación de una modificación del Plan Regulador Metropolitano de Concepción en el sector referido al Aeropuerto Carriel Sur, entregándose los antecedentes técnicos que permiten dar inicio fundamentadamente a la modificación solicitada.

La modificación involucra terrenos inmediatos al Aeropuerto Carriel Sur, parte de los cuales estarían comprometidos en la futura propiedad del aeropuerto.

El Proyecto de Modificación de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción consta de Memoria Explicativa y Modelo de Resolución, elaborado por el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región del Bio Bio, con la colaboración de la Dirección Nacional de Aeropuertos y la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil.

La modificación propuesta se refiere a una modificación de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción (PRMC), que fuera promulgado por Resolución N° 171 de Intendente Región del Bio Bio, de fecha 5 de Diciembre de 2002, y publicada en el Diario Oficial de 28 de Enero de 2003.

2. OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN:

◆ OBJETIVO GENERAL:

La presente propuesta tiene como objetivo plantear los requerimientos normativos a considerar en el Plan Regulador Metropolitano de Concepción de acuerdo a las directrices de desarrollo que plantea el Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur de Concepción, de manera que se concilien las proyecciones de crecimiento esperado por el Aeropuerto, así como, del futuro desarrollo urbano del sector, logrando una compatibilidad entre el Aeropuerto y la ciudad.

Lo anterior se concreta regulando los usos de suelo y la intensidad de ocupación del suelo en los predios circundantes al Aeropuerto Carriel Sur, así como

resguardando los terrenos necesarios para ampliaciones futuras de dicho Aeropuerto, según los requerimientos que emanan del Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur elaborado por la Dirección de Aeropuertos del MOP, conciliando las proyecciones de crecimiento esperado por el Aeropuerto, así como, del futuro desarrollo urbano del sector.

◆ **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Proteger el principal aeropuerto de la región velando por su calidad y permanencia como patrimonio de la región en el largo plazo.
- Ajustar y complementar la normativa vigente, a los nuevos requerimientos emanados del Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur, considerando las proyecciones de crecimiento esperado y las condiciones que impone la presencia del aeropuerto en el sector.
- Orientar el desarrollo del sector del aeropuerto hacia un crecimiento cualitativo, promoviendo una conjugación equilibrada y armónica de uso de suelos.
- Proteger la salud de futuros asentamientos que se desarrollen en zonas aledañas al Aeropuerto, esto, basado en normativa de ruido aeroportuario.

3. ANTECEDENTES QUE FUNDAMENTAN LA MODIFICACIÓN:

Marco Legal:

Conforme lo establece el Decreto N° 294 de 17.09.84 – D.O. 20.05.85, el cual “Fija Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.840 (Orgánica del MOP) y del DFL N° 206 de 1960, en su artículo 19° señala las competencias de la Dirección de Aeropuertos DAP quién debe ordenar, entre otras, las adquisiciones que fueren necesarias, así mismo, proponer al MOP las expropiaciones a que haya lugar, de acuerdo a los procedimientos indicados en la presente Ley.

Marco Técnico:

La propuesta de modificación al Plan Regulador Metropolitano de Concepción, se fundamenta en el análisis, conclusiones y requerimientos de terrenos para futuras expansiones del Aeropuerto Carriel Sur que emanan del “**PLAN MAESTRO DEL AEROPUERTO CARRIEL SUR**”, elaborado por la Dirección Regional de Aeropuertos MOP durante el año 2006/2007.

Adicionalmente se fundamenta en el documento “**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCIÓN**”, elaborada por la Dirección Nacional de Aeropuertos MOP durante el año 2008.

El Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur, consiste en el estudio de planificación general, a largo plazo, para el desarrollo integral de la totalidad del Aeropuerto y su

entorno de influencia, evaluando los factores que fomentarán u obstaculizarán el desarrollo y buen funcionamiento del aeropuerto durante su vida útil.

Así mismo, define para el Aeropuerto la máxima expansión aérea y terrestre, planificando el crecimiento propio aeroportuario, con la finalidad de evitar futuros conflictos territoriales, urbano espaciales o sociales, así como, determina las capacidades necesarias de aeronaves, en relación a la proyección del tráfico de pasajeros y carga, mercancías, vehículos de tierra, fases de construcción y ampliación de las obras.

4. LOCALIZACIÓN:

La modificación se localiza dentro del Límite de Extensión Urbano del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, en los predios circundantes tanto al norte, oriente, poniente y sur del Aeropuerto Carriel Sur, en territorios que se encuentran actualmente normados como Zona de Desarrollo Condicionado ZDC y Zona de Equipamiento Metropolitano de Comercio y Servicios ZEMS., según lo graficado en el plano PRMC-01 e involucra principalmente a las comunas de Talcahuano y Hualpén.

Las Coordenadas UTM que conforman el polígono que define el área de la modificación son las siguientes:

E	S
675.146	5.930.946
673.764	5.931664
671.408	5.926.701
672.562	5.926.024

5. LA PROPUESTA:

5.1 INTRODUCCIÓN

Esta propuesta tiene como objetivo plantear los requerimientos normativos a considerar en el Plan Regulador Metropolitano de Concepción de acuerdo a las directrices de desarrollo que plantea el Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur de Concepción.

Para lo anterior se realiza una comparación entre el Plan Maestro y el Plan Regulador Metropolitano, con el fin de de determinar las modificaciones necesarias en el Instrumento de Planificación Territorial.

5.2 SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO CARRIEL SUR

El Aeropuerto Carriel Sur, se localiza a una distancia de 5,5 km. respecto al centro de la ciudad de Concepción, Capital de la Región del Bío Bío (Fig. N° 1).

Durante el año 2006 tuvo un tráfico total de 421.509 pasajeros, con un crecimiento promedio de 0,7% para el período 1997/2005 y un crecimiento de 1,17% para el período 2005/2006, lo que lo sitúa en quinto lugar a nivel nacional después del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas.

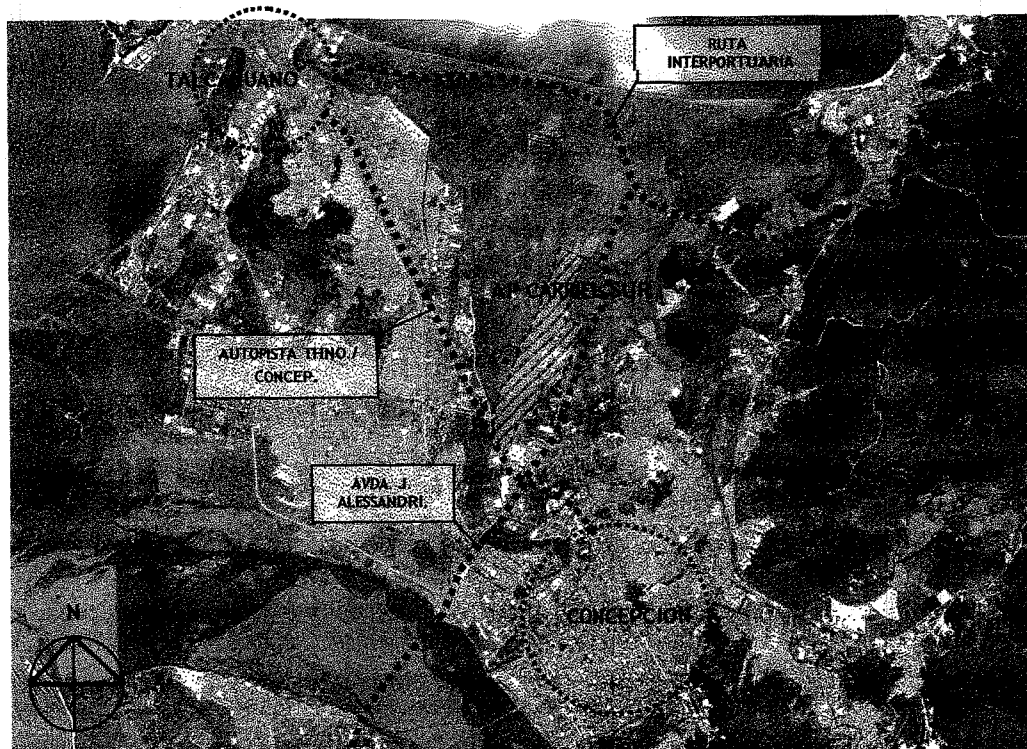


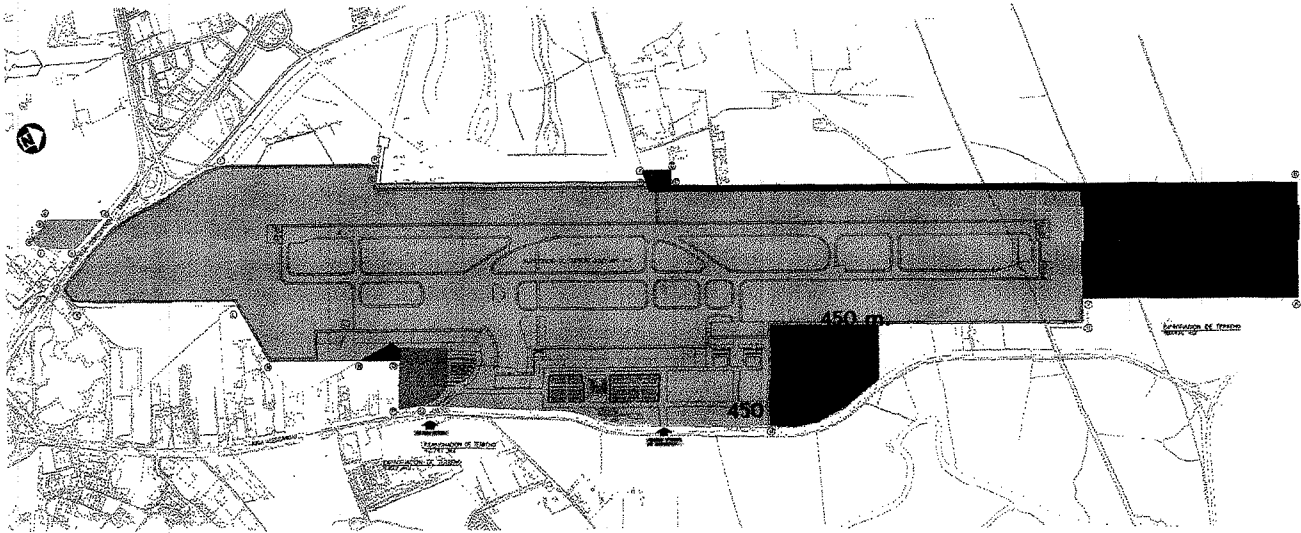
Fig. N° 1. Situación Aeropuerto Carriel Sur y vías de acceso.

5.3 PLAN MAESTRO AEROPUERTO CARRIEL SUR

Desarrollado durante el año 2007, el Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur, contempla una Fase de Saturación, que indica la capacidad máxima del aeropuerto.

En cuanto a necesidades de terreno, contempla la ampliación de las instalaciones del área terminal, plataforma, estacionamientos y servicios de apoyo hacia el norte y sur del actual terminal de pasajeros; junto con la ampliación de la actual pista y rodaje paralelo hasta alcanzar los 3.200 m. de longitud.

Para lo anterior se requieren 71,97 ha. adicionales de terreno para el aeropuerto y la reasignación de un terreno de 42,74 ha., de acuerdo a lo detallado en Fig. N° 2.



308,35 ha	Terreno de Propiedad del Aeropuerto existente a la fecha
	Terreno adicional de acuerdo a alternativas.
	Terreno a reasignar para el Aeropuerto
423,07 ha.	Total

Fig. N° 2. Terreno propiedad del Aeropuerto y terreno adicional necesario considerando según Fase de Saturación.

5.4 ORDENANZA PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCIÓN.

De acuerdo al Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur, los siguientes artículos de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, inciden en los planes de desarrollo futuro del Aeropuerto. En letra cursiva se adjunta extracto de los artículos correspondientes.

ARTÍCULO 3.4.25. Para Zonas de Equipamiento Metropolitano de Comercio y Servicios (ZEMS), incluyendo a la zona ZEMS-6 situada al oriente del Aeropuerto de acuerdo a Fig. N° 3, se definen usos de suelo de acuerdo a lo siguiente:

Equipamiento.

Infraestructura de Transporte terrestre.

Industrial: Sólo almacenamiento, acopio y talleres, inofensivos y molestos con impactos mitigados.

Habitacional: Vivienda unifamiliar necesaria para el funcionamiento de las actividades descritas y eventualmente conjuntos habitacionales

ARTICULO 4.4.4. Para Zonas de Desarrollo Condicionado (ZDC), incluyendo a la zona ZDC-2 situada al norte del Aeropuerto de acuerdo a Fig. N° 3, se definen usos de suelo de acuerdo a lo siguiente:

Se prohíbe el destino habitacional, excepto vivienda unifamiliar necesaria para el funcionamiento de las actividades

Se permite industria y almacenamiento, acopio y bodegaje, inofensivo y molesto, informado favorablemente por el Servicio de Salud respectivo, es decir, con sus impactos mitigados o riesgos controlados.

ARTICULO 7.1.3. Para la Vialidad colectora definida en Plano PRMC-02 del Plano Regulador Metropolitano de Concepción, incluyendo a la vía colectora proyectada "Av. Los Budes" situada hacia el norte del Aeropuerto de acuerdo a Fig. N° 3, se definen condiciones de acuerdo a lo siguiente:

Comuna	Categoría	Nombre de la vía	Tramo Desde	Hasta	Ancho Min. L. O.	Exist. Proy.
Talcahuano	Colectora	Av. Los Budes	Av. Vasco Nuñez de g. (Ifarle)	Avda. Jorge Alessandri	No definido en PRMC	P

A

ARTICULO 7.2.7. Se establecen las restricciones del Aeropuerto Carriel Sur, de acuerdo al siguiente decreto:

D.S. N° 924 de 20 de diciembre de 1995 de Subsecretaría de Aviación, publicadas en el D.O. de 13 de febrero de 1996, que fija zonas de protección y restricciones de altura y aprueba el Plano N° PP-95-01 escala 1:10.000 confeccionado por la Dirección de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 7.2.8. Respecto al cabezal norte se define lo siguiente:

En los terrenos emplazados hacia el cabezal norte del Aeródromo Carriel Sur, que se encuentran afectados por el Área "a" de alto riesgo de restricción del cono de aproximación del mismo, no se permite ningún tipo de construcciones, y en el Área "b" de mediano riesgo, definidas en el D.S. N° 924 de 1995 y en el Plano N° PP-95-01, antes citados, sólo se permitirán usos de suelo transitorios, como son: Almacenamiento sin construcciones y acopio inofensivos, estacionamiento de vehículos y áreas verdes, que no consideren la presencia permanente y/o la concentración de personas, cuya calificación corresponderá a la Comisión Coordinadora de Aeródromos y Desarrollo Urbano, a requerimiento de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región del Bío Bío..

ARTICULO 7.2.9. Respecto al Cabezal Sur se define lo siguiente:

En los terrenos emplazados hacia el cabezal sur del Aeródromo Carriel Sur, que se encuentran afectados por el Área "a" de alto riesgo de restricción del cono de aproximación del mismo, no se permite ningún tipo de construcciones y bajo el Área "b" de mediano riesgo, sólo se permitirán construcciones que no consideren la presencia permanente y/o la concentración de personas, cuya calificación corresponderá a la Comisión Coordinadora de Aeródromos y Desarrollo Urbano, a

requerimiento de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región del Bío Bío.

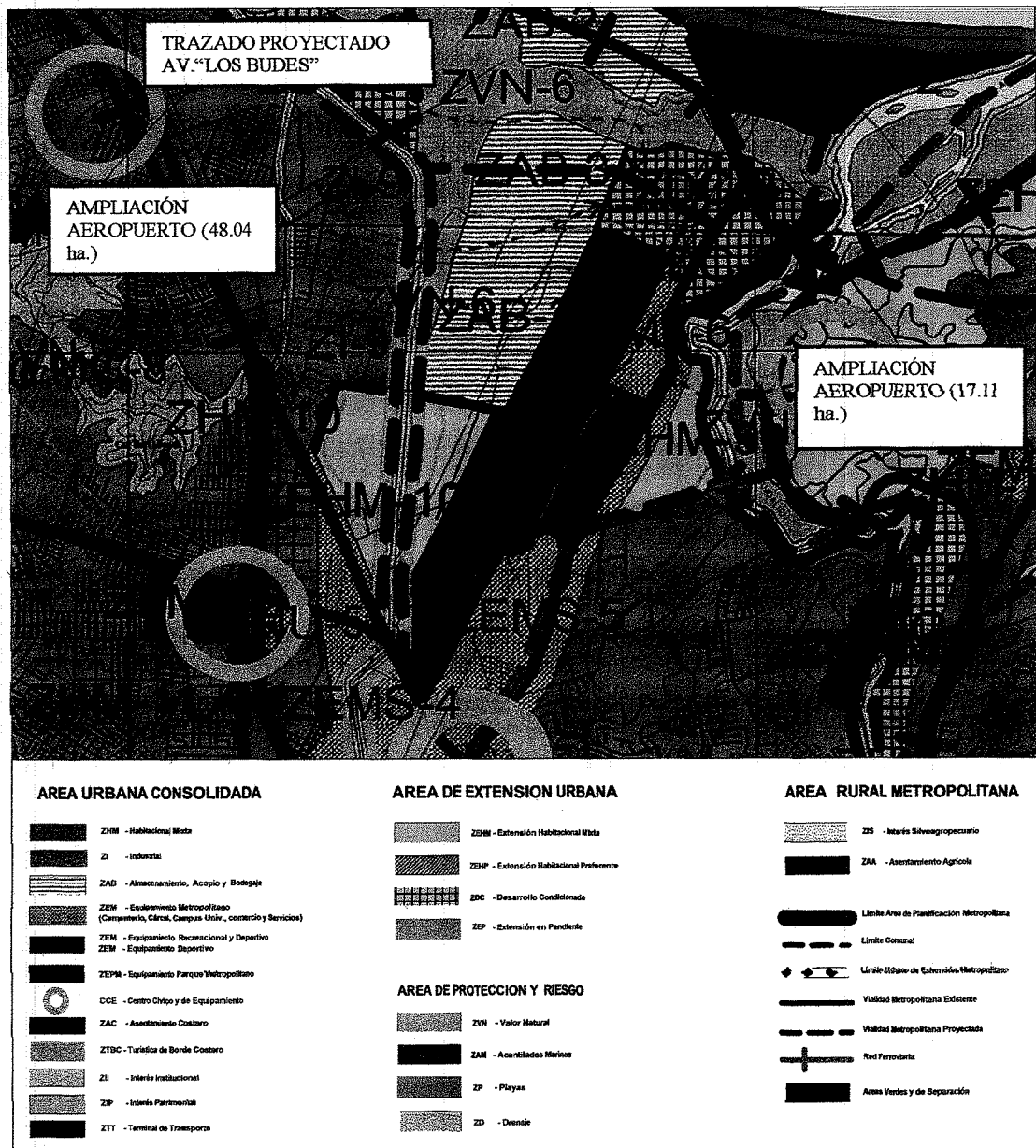


Fig. Nº 3. Detalle del área del Aeropuerto Carriel Sur elaborado a partir de información del Plano PRMC-01 (Zonificación) del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, e incluyendo los terrenos necesarios a futuro de acuerdo al Plan Maestro (no incluidos en plano original).

5.5 MODIFICACIONES AL PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCIÓN

Se plantean las siguientes modificaciones al Plan Regulador Metropolitano de Concepción en relación con al Plan Maestro del Aeropuerto Carriel Sur.

PROTECCIÓN DE AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.

En consideración de las necesidades de terreno futuro para el Aeropuerto, descritas en el punto 5.3, es necesario actuar desde el punto de vista normativo sobre las siguientes zonas, con el fin de preservar a futuro el área necesaria para ampliación del aeropuerto.

Zona ZEMS-6, denominada "Sector Carriel Norte" de la comuna de Talcahuano de acuerdo al artículo 3.4.24 de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción.

Zona ZDC-2, denominada "Los Budes" de la comuna de Talcahuano de acuerdo al artículo 4.4.2 de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción.

En el caso de la zona ZEMS-6, es necesario identificar el área necesaria a considerar a futuro como parte de la ampliación de las instalaciones aeroportuarias (área terminal, estacionamientos, apoyo, etc.), y por otro lado definir condiciones que eviten desarrollos incompatibles con el crecimiento futuro del aeropuerto y la actividad aeroportuaria.

Basado en lo expuesto se propone modificar la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, de acuerdo a lo siguiente:

- *Agregase entre el segundo y tercer inciso del Artículo 3.4.25 el siguiente nuevo inciso: "En la parte de la zona ZEMS-6 emplazada al poniente del Acceso Sur a Ruta Interportuaria se permiten los equipamientos asociados a actividades de almacenaje y de transferencia de pasajeros y carga, y se prohíben los conjuntos habitacionales."*

En el caso de la Zona ZDC-2, es necesario identificar el área necesaria a considerar a futuro como parte de la ampliación de la actual pista y rodaje paralelo hasta un largo de 3.200 m. de longitud, y por otro lado definir condiciones de uso de suelo que eviten desarrollos incompatibles con el crecimiento futuro del aeropuerto y la actividad aeroportuaria.

Basado en lo expuesto se propone modificar la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, de acuerdo a lo siguiente:

- *Agregase a continuación, como punto seguido, del tercer inciso del Artículo 4.4.4 la frase siguiente: "En la parte de esta zona ZDC-2 emplazada entre el borde oriental del cono de aproximación y el Acceso Sur a Ruta Interportuaria, se prohíbe el destino habitacional y los equipamientos de salud y educación."*

MEJORAMIENTO DE RESTRICCIONES EN ZONA DE RIESGO DE CABEZAL SUR Y NORTE.

En consideración de la necesidad de aclarar las normas que resguardan el funcionamiento del Aeropuerto y la seguridad de los asentamientos que se sitúan en el área de riesgo “b” asociada al cabezal norte, es necesario definir con mayor precisión lo definido en el Artículo 7.2.8 de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción.

Por lo anterior es necesario:

Modificar el Artículo 7.2.8, en consideración de aclarar la interpretación de las restricciones aplicables al área de riesgo “b”, ya que por un lado define “usos de suelo transitorios, como son: almacenamiento sin construcciones y acopio inofensivos, estacionamiento de vehículos y áreas verdes”, y además en redundancia “que no consideren la presencia permanente y/o la concentración de personas, cuya calificación corresponderá a la Comisión Coordinadora de Aeródromos y Desarrollo Urbano, a requerimiento de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región del Bio Bio”.

Basado en lo expuesto se propone modificar la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, de acuerdo a lo siguiente:

- *Eliminase del Artículo 7.2.8 la frase: “que no consideren la presencia permanente y/o la concentración de personas,”*

En consideración de la necesidad de precisar las normas que resguardan el funcionamiento del Aeropuerto y la seguridad de los asentamientos que se sitúan en el área de riesgo “b” asociada al cabezal sur, es necesario definir con mayor precisión las restricciones definidas en el Artículo 7.2.9 de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción.

Por lo anterior es necesario:

Modificar el Artículo 7.2.9, precisando el destino de las edificaciones y las condiciones máximas de carga de ocupación y estacionamiento a ser cumplidas por las edificaciones destinadas a equipamiento.

Basado en lo expuesto se propone modificar la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, de acuerdo a lo siguiente:

- *Reemplazase el Artículo 7.2.9 por el siguiente: “**ARTICULO 7.2.9.**- En los terrenos emplazados hacia el cabezal sur del Aeródromo Carriel Sur, que se encuentran afectados por el Área “a” de alto riesgo de restricción del cono de aproximación del mismo, no se permite ningún tipo de construcciones y bajo el Área “b” de mediano riesgo, sólo se permitirán edificaciones con destino de almacenamiento y acopio, inofensivos y molestos con impactos mitigados y equipamiento, excepto de salud y de educación, cuya calificación*

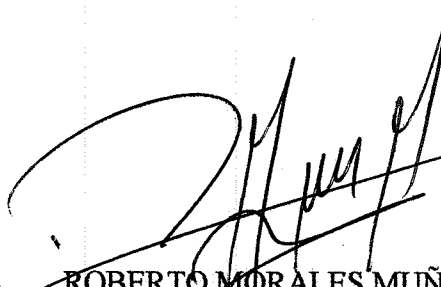
corresponderá a la Comisión Coordinadora de Aeródromos y Desarrollo Urbano, a requerimiento de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región del Bío Bío. En el caso de los equipamientos estos no podrán superar una carga de ocupación de 250 personas y no requerir más de 50 estacionamientos.”

Con el mismo objetivo anterior y para evitar la excesiva densificación del área b de mediano riesgo del cabezal sur se propone agregar condiciones de ocupación de suelo transitorias o supletorias.

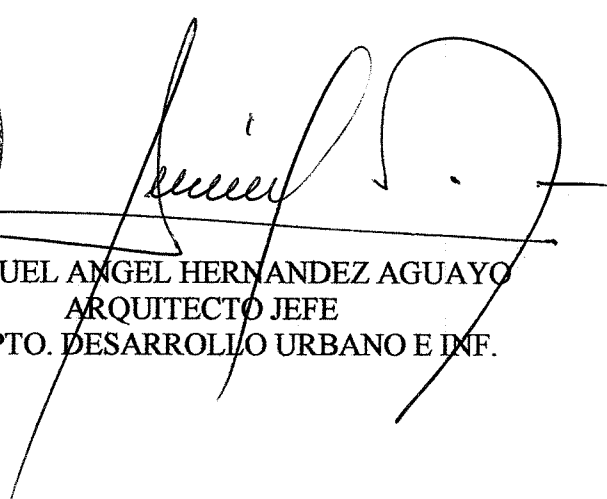
En este sentido se propone modificar la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, de acuerdo a lo siguiente:

- *Agregase un segundo inciso al Artículo 3.4.26, que señale lo siguiente: “En la parte de esta zona que se encuentra afectada por la restricción del cono de aproximación del aeródromo Carriel Sur, y mientras no se confeccionen o amplíen los límites urbanos vigentes de los instrumentos de planificación de nivel local, las condiciones de ocupación de suelo son las siguientes.*

*Subdivisión predial mínima = 2.000 m²
Coeficiente máximo de ocupación de suelo = 0,4 “*


ROBERTO MORALES MUÑOZ
GEÓGRAFO DDUI




MIGUEL ANGEL HERNANDEZ AGUAYO
ARQUITECTO JEFE
DPTO. DESARROLLO URBANO E INF.

Concepción, 20 Noviembre 2008