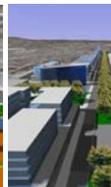


Tabla de Contenidos

- I Etapa 1: Zonificación del Territorio
- II Etapa 2: Análisis de Tendencia
- III Etapa 3: Diagnóstico Urbano
- IV Etapa 4: Definición de Zonas de Gestión Integrada ZGI
- V Etapa 5: Evaluación de Proyectos Específicos
- VI Etapa 6: Plan de Gestión Urbana Integral
- VII Etapa 7: Conclusiones



vivir mejor



GOBIERNO DE CHILE
MINVU

ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

RESUMEN EJECUTIVO SISTEMA URBANO SAN ANTONIO

San Antonio, Octubre 2007



OBJETIVOS DEL ESTUDIO

OBJETIVOS GENERALES

Entregar un contexto de planificación e inversión ante la necesidad de contar con **herramientas que apoyen los procesos de toma de decisión** de una manera eficiente y oportuna.

Responder a la necesidad de **asegurar una adecuada relación entre las decisiones y los fundamentos** que las determinan (Diagnósticos y Tendencias de Desarrollo)

Priorizar Zonas de Gestión para **integrar las diversas líneas de inversión / acción** desde una perspectiva territorial basada en la gestión local.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- **Entregar una Visión de Ciudad** que sea capaz de darle coherencia a decisiones intersectoriales y de diversa escala e impacto.
- Identificar intervenciones urbanas de **carácter Estratégicas**.
- Formular tendencias de manera **consensuada y participativa**.
- **Ser Sensibles al Mercado**, porque las tendencias urbanas están fuertemente vinculadas al mercado, por lo tanto, se lo debe considera como input y potencial objetivo.

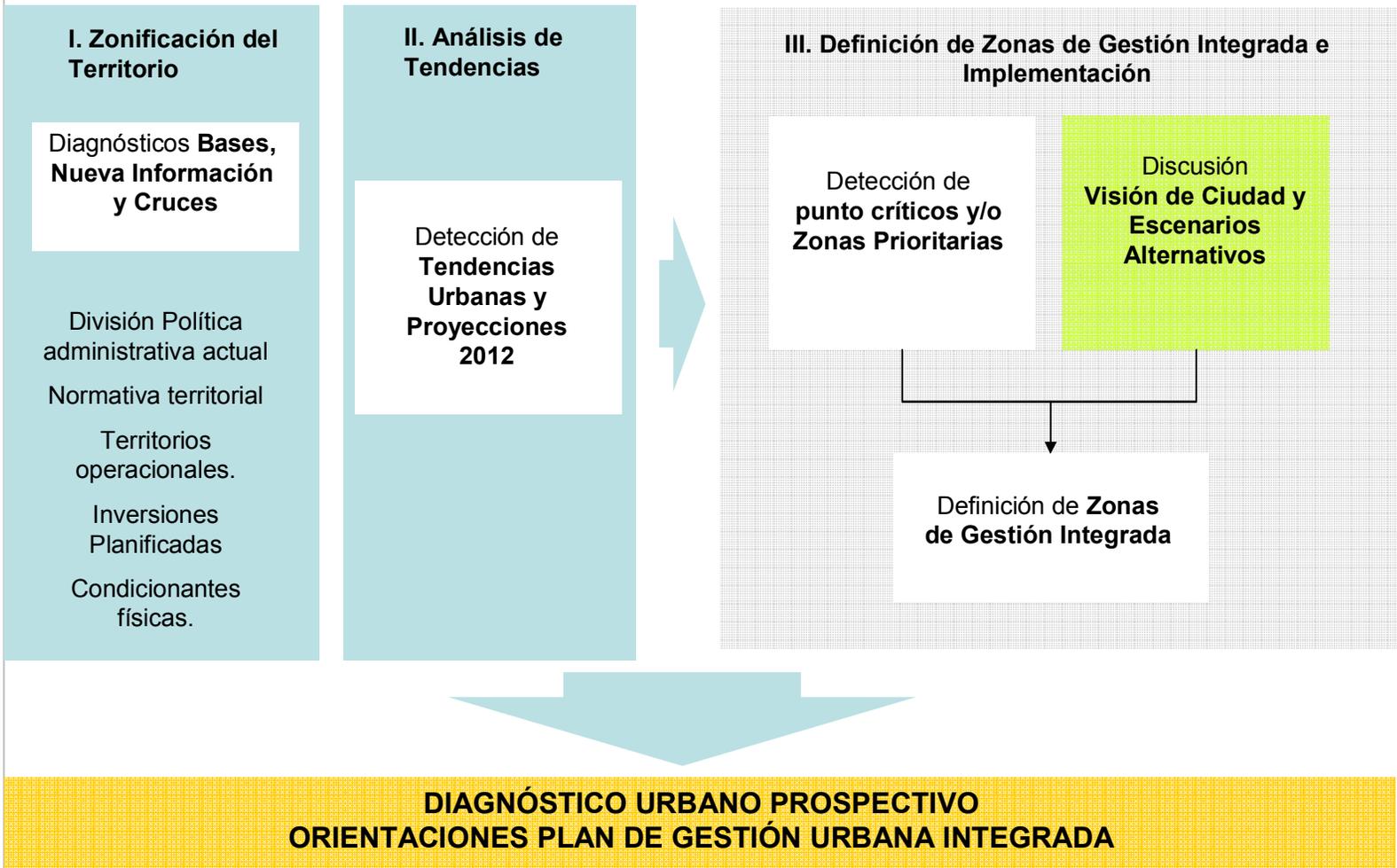
INTRODUCCIÓN

San Antonio, una ciudad cuyo rol se identifica con ser el Terminal portuario para el abastecimiento de la Región Metropolitana de Santiago, dotado de una plataforma de infraestructura portuaria del mercado importador/ exportador de la macro zona central y zona centro sur. De esta forma, en su plataforma de infraestructura portuaria convergen vectores de flujos de transporte para insertarse en las dinámicas de intercambios y comercio exterior (Ruta Concesionada Autopista Litoral Central Ruta 78, Camino de La Fruta Ruta 66,, Conexión Ruta 68, por camino concesionada por Lagunillas, salida Casablanca).

Dicha base económica productiva, presenta oportunidades de mejoramiento de sus estándares urbanos de servicios y equipamientos, en cobertura y escala acorde al rol y categoría de Ciudad – Puerto, que asegure altos niveles de calidad de vida para sus habitantes. Dicha situación de rol urbano y posicionamiento de una situación estratégica en el contexto regional, de convergencia de corredores de transporte, posiciona a la ciudad en un sitio de interés para la concurrencia de inversiones, que a su vez permita potenciar un desarrollo urbano, tendiente a resolver sus principales problemas socio económicos.

Entre las Estrategias de desarrollo urbano se citan en este mismo ámbito, el incremento de los estándares de conectividad y accesibilidad interna, el mejoramiento de los espacios públicos urbanos, y los niveles de habitabilidad de sus entornos residenciales, generando atractividades que dinamicen el mercado urbano y con ello sus capacidades de transformación y renovación urbana.

METODOLOGIA DEL ESTUDIO



Se desarrolla sobre la base del trabajo de un **TALLER REGIONAL DE GESTIÓN URBANA**, que opera en 8 sesiones entre los meses de enero y octubre de 2007. Dicha instancia entregó orientaciones para el desarrollo del estudio, sobre la base de entrega de antecedentes en conjunto con el debate y consensos de los lineamientos estratégicos básicos en materia de gestión y desarrollo urbano.

Etapa I: ZONIFICACIÓN DEL TERRITORIO

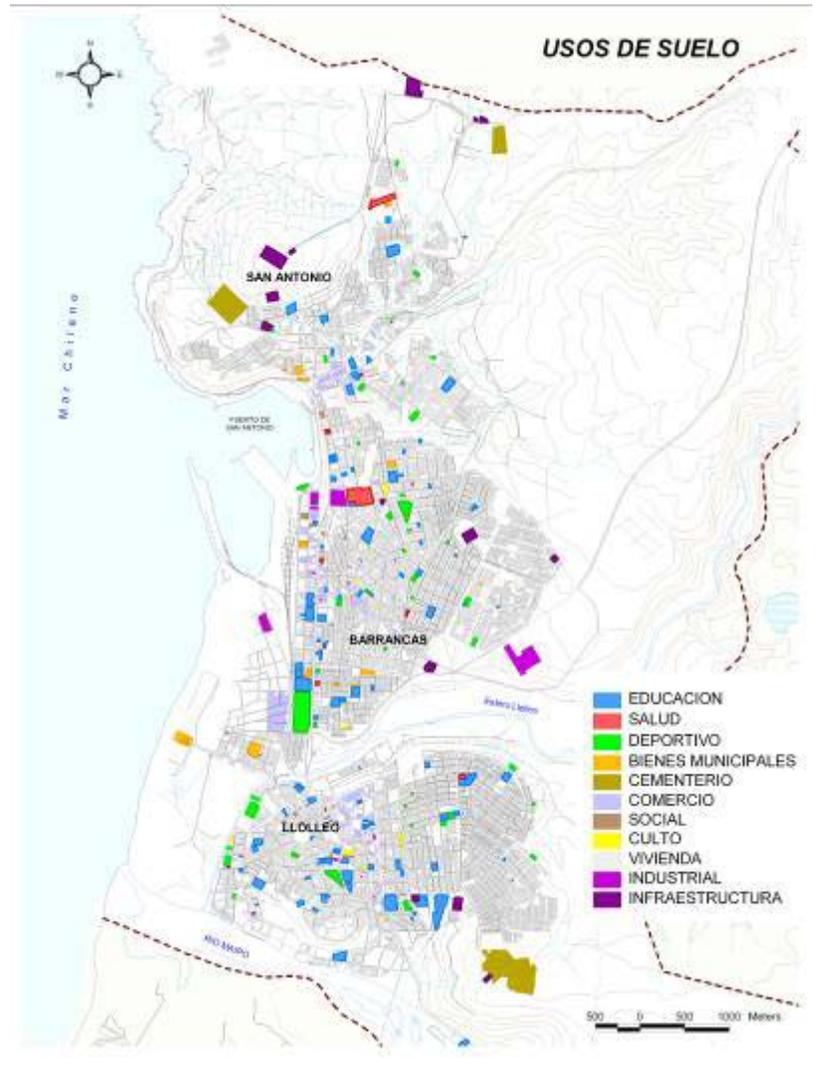
Para la identificación de las variables o condicionantes de zonificación, se estimó relevante ponderar las particulares condiciones y comportamiento de desarrollo urbano, priorizando las relaciones interurbanas y/o conurbaciones de cierta gravedad, según determinación de roles, áreas de influencia funcional, y zonas de regulación – planificación del área urbana. De esta forma, se incorpora el uso del territorio, simbolizadas y zonificadas a partir de las definiciones y coberturas planimétricas del PRC San Antonio 2006.

División Político Actual

La ciudad de San Antonio, integra la provincia de San Antonio siendo la capital provincial y comunal, cabecera del conurbano borde costero sur de la V región de Valparaíso. Dicho territorio provincial alberga una población urbana de 125.483 habitantes al año 2002, con un crecimiento de cerca de 24 mil habitantes en cada período inter censal en el periodo 1982- 2002, equivalente a un 20%. De dicha población 83.435 personas corresponden a habitantes de la ciudad de San Antonio en el año 2002, igual al 66%, y con un crecimiento inferior a los 10.000 habitantes en el último periodo intercensal.

San Antonio, se conforma un escenario político administrativo con dos dinámicas diferenciadores según el ámbito de influencia territorial provincial versus comunal:

- centro administrativo de un territorio provincial, sostiene una dinámica funcional de centralidad de flujos en un corredor litoral, que presiona por el mejoramiento de las condiciones de conectividad y acceso a sus subcentros.
- centro administrativo de un territorio comunal, prevaleciendo la axialidad de su desarrollo, en su dinámica operativa del territorio con el corredor de transporte Ruta 78 y su condición urbana de Terminal portuario. Asimismo por su límites administrativo y físico de la cuenca del Río Maipo por el sur.



Normativa Territorial

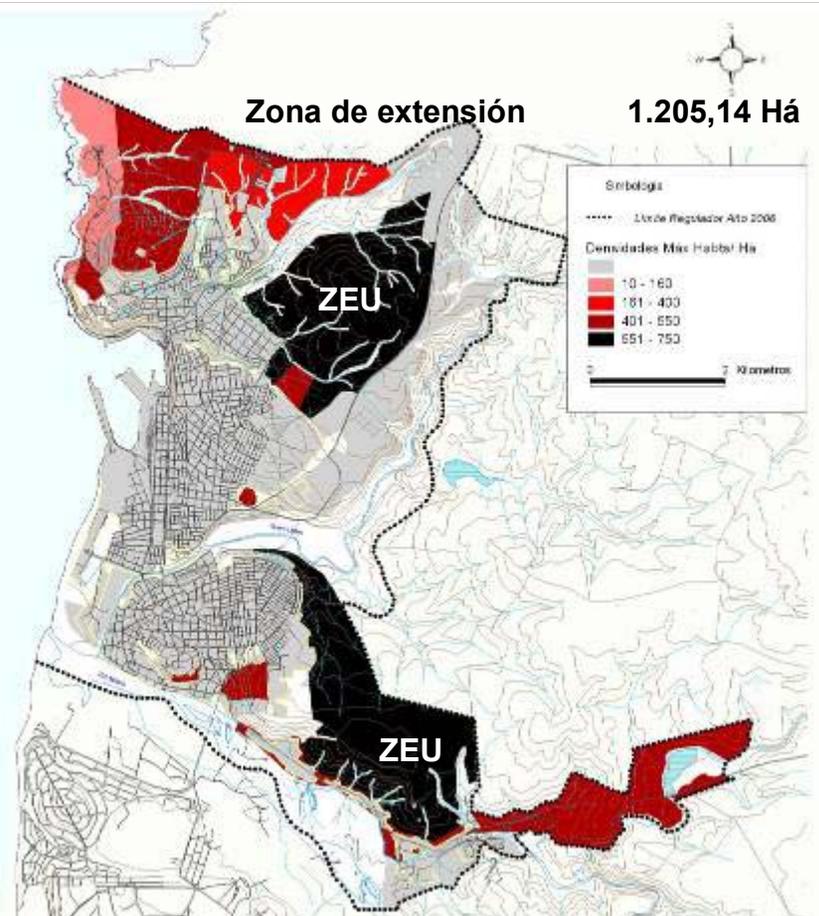
La propuesta de planificación urbana vigente desde 2006, plantea una visión estratégica del desarrollo urbano en aras de considerar una mayor intensidad de ocupación de suelo urbana residencial, en reservas importantes de suelo urbanizable. En resumen, un análisis de cabida de las áreas sujetas al desarrollo urbano de extensión, arroja una oferta de suelo regulado de 1450 Há aprox., con un total de 540.193 habts., según rango de densidades de 160 habts/ Ha a 500 habts/ há. Los aspectos relevantes a considerar de la propuesta de marco normativo para la gestión urbana, son:

1. Definición de un área de expansión para el desarrollo de la actividad portuaria, por la disponibilidad de terrenos en la planicie litoral.

2. Red vial estructurante continua, con accesos y conectividades tendientes a minimizar la fricción entre los desplazamientos internos poblacionales, con el transporte de carga de acceso al Terminal portuario.

3. Tres vectores de expansión para el crecimiento urbano habitacional hacia el sector alto de los tres nodos urbanos estructurantes de la trama urbana cuales son sector norte de Bellavista, hacia el límite con la comuna de Cartagena, área de expansión sector San Antonio entre la variante acceso al puerto y la Ruta de acceso a la ciudad G-52, y el sector oriente de Llolleo, cerro La Viuda, La Campiña.

4. Área de extensión industrial asociada a la actividad portuaria, en torno al by pass, vía de acceso directo al puerto, y nodos suburbanos de localización de actividades de apoyo al Terminal portuario, como es áreas industriales, espacio para acopio de carga de contenedores, etc., como es el área de Malvilla, y sector Agua Buena en la parte alta de Barrancas.

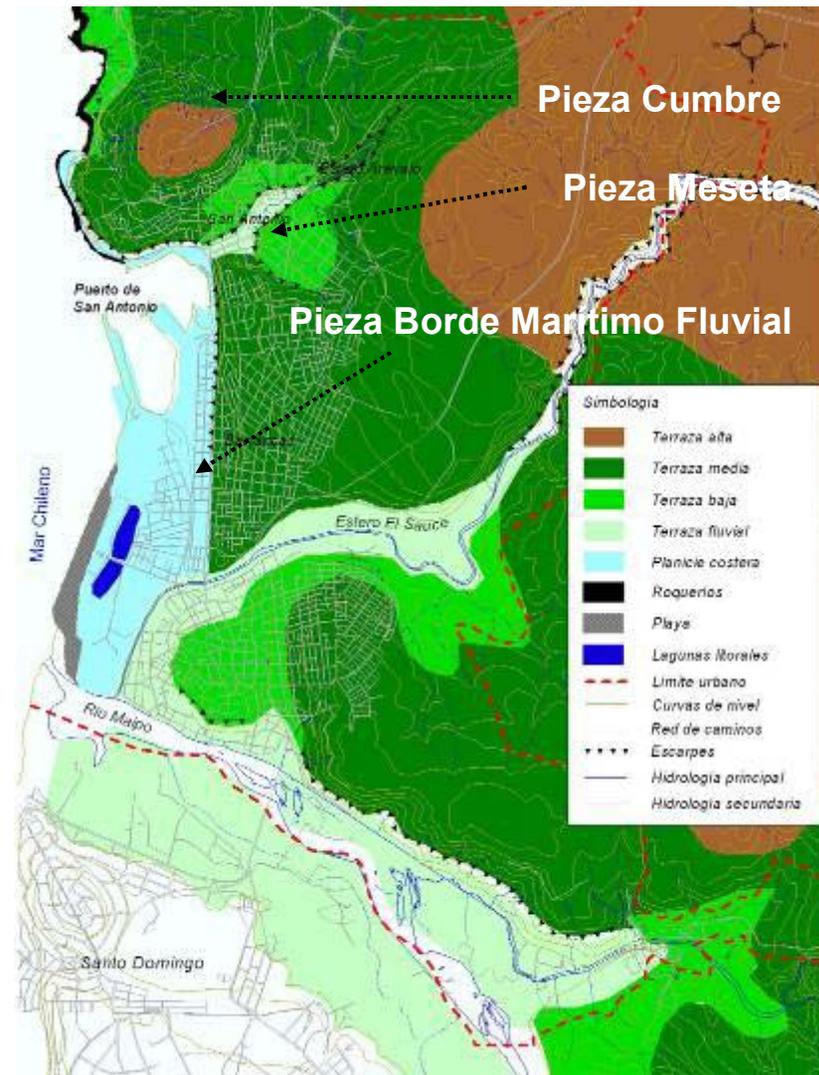


1.205,14 Há
465.056 habts.
En áreas extensión
Densidades máximas 300 - 750 habts/ Há

Características Geomorfológicas

La discontinuidad el plano urbano, se ve dificultada por la presencia de quebradas, las que se conforman por procesos erosivos de las mismas. No obstante las características físicas del territorio permiten dilucidar atractivos al desarrollo de actividades urbanas en el territorio como son:

- La generación de un sistema red de espacios públicos y áreas verdes en quebradas
- El potencial de atraktividad de paisaje ambiental según campo visual sobre la bahía de los planos a desniveles de emplazamiento de los distintos sectores urbanos residenciales.
- La definición identitaria de barrios al interior de la ciudad según la relación de ocupación en unidades geográficas diferenciadas como es el plano del borde costero (sector puerto), lomas y cerros en Lillole, Cerro Panul, centro comercial San Antonio en la Cuenca Arévalo fondo de quebrada y en borde fluvial ribera norte del Maipo.

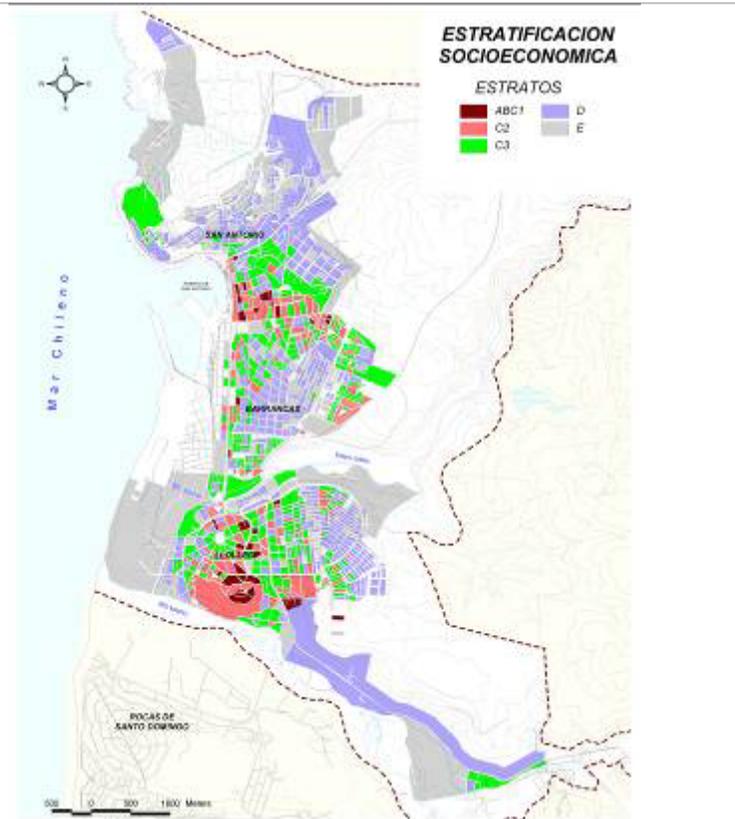


Homogeneidades Socioeconómicas

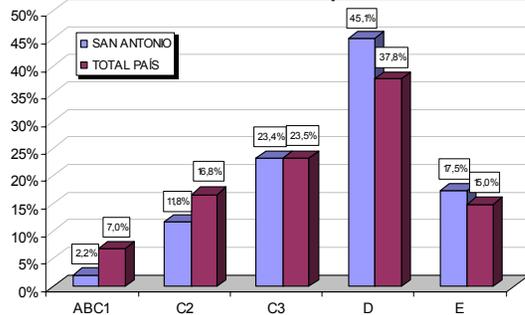
La ciudad de San Antonio aparece con escasa presencia de estratos ABC1^[1] en comparación con otras ciudades puerto; mayoritaria en cambio, es la presencia de estratos D y E. Estos antecedentes califican a la ciudad de San Antonio como una de las más pobres del país, con un 62,6% del total de hogares.

Respecto a la distribución espacial de los estratos socioeconómicos, existe una diferenciación por mayor concentración de estratos muy bajos (E) en zonas antiguas de la ciudad y en la periferia norte de la misma (Cerro La Virgen, sur del puerto Av. La Playa, Av. Manuel Montt Barrancas y Olegario Henríquez en Llolleo). Los hogares de estratos altos, que tiene vínculos laborales con la comuna, presentan el siguiente patron de ocupación:

- Barrios Satélites en la Comuna de Santo Domingo, con mayor nivel de atractividad y ofertas de barrios exclusivos para localización de residencias



Estratificación Socioeconómica Comparada. San Antonio y País



Estratificación Socioeconómica en Ciudades Puerto

Estrato	ABC1	C2	C3	D	E
Ingresos mes UF	98 y más	36 - 98 UF	24 - 36 UF	12 - 36 UF	0 - 12 UF
IQUIQUE	9,10%	25,50%	27,90%	31,20%	6,30%
ANTOFAGASTA	9,00%	21,80%	26,70%	34,80%	7,70%
COQUIMBO	3,90%	14,80%	24,50%	41,40%	15,40%
VALPARAISO	4,40%	16,60%	27,60%	40,60%	10,70%
SAN ANTONIO	2,20%	11,80%	23,40%	45,10%	17,50%
PUERTO MONTT	5,10%	16,40%	22,30%	39,20%	16,90%
GRAN SANTIAGO	10,20%	20,00%	24,80%	34,90%	10,10%
TOTAL PAÍS	7,00%	16,80%	23,50%	37,80%	15,00%

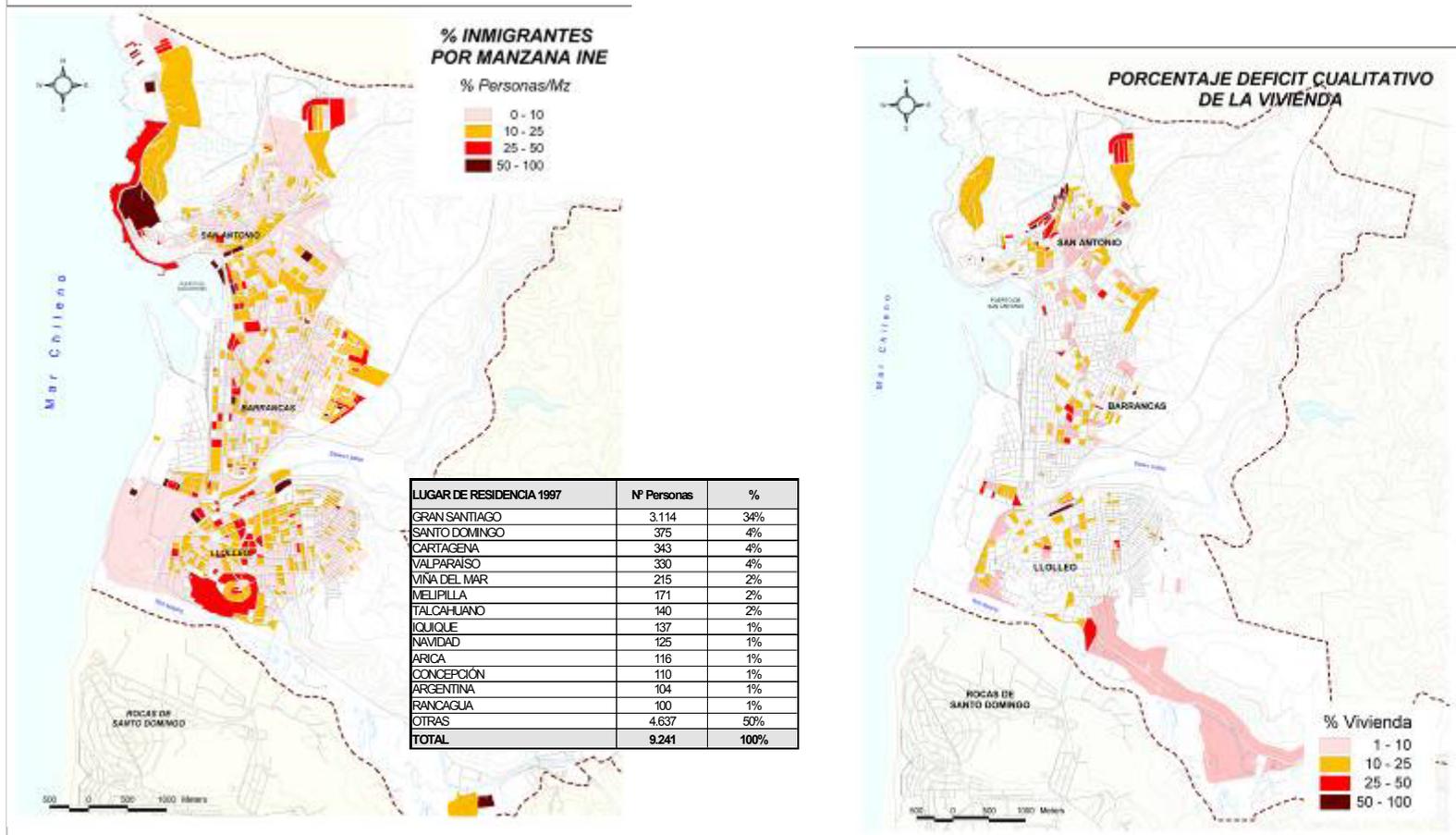
[1] La caracterización de los estratos socioeconómicos de los hogares se basa en las estimaciones desarrolladas por la empresa de Investigación de Mercado ICCOM en el año 2005 (<http://www.iccom.cl>), basadas en datos censales actualizados con otros antecedentes.

ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

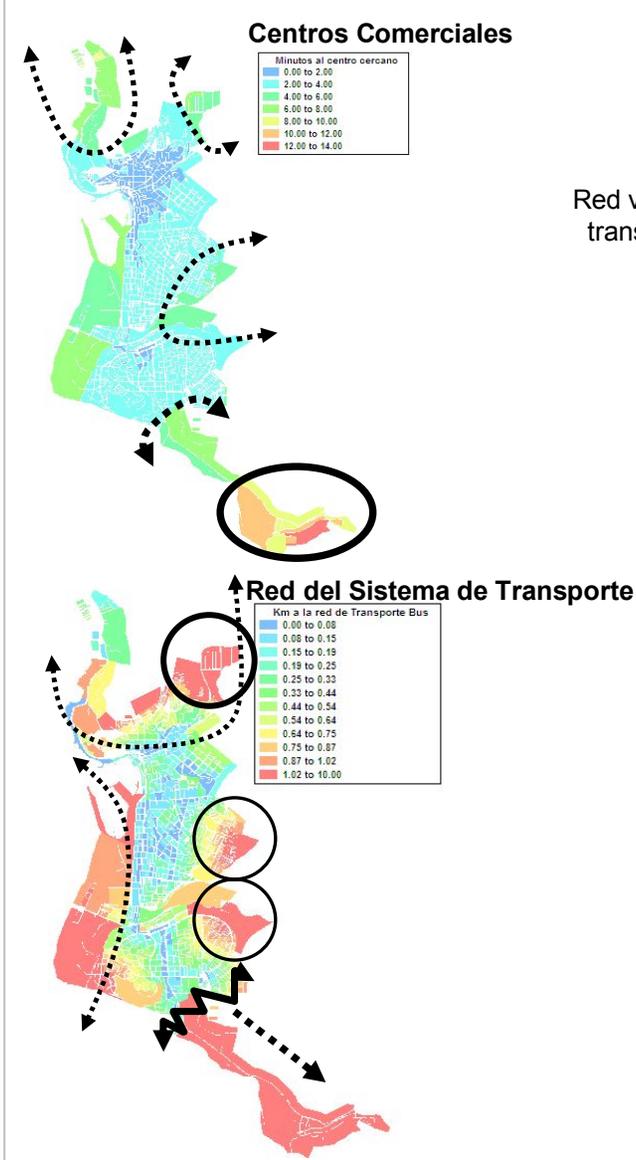
- Tipologías de parcelaciones de agrado en áreas rurales de la comuna como es al interior del tranque San Juan La Patagüilla
- Localización en comunas del área oriente de la RM, con patrón de movilidad laboral diaria, con ventajas de tiempos de desplazamientos por la ruta 78.

- Localización en comunas de la RM de Santiago en el ámbito temporal de desplazamiento intermedio correspondiente a la provincia de Melipilla con mayor numero de residentes de estratos medios altos que trabajan en San Antonio.

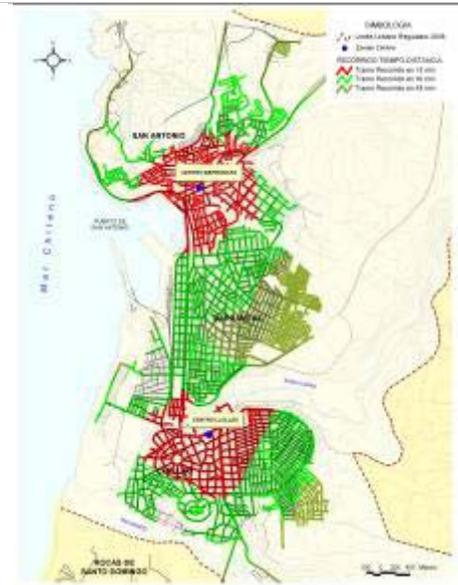
Por el contrario, el patrón de distribución del déficit cualitativo de la vivienda por tipo y materialidad, es disperso en el radio consolidado afectando la imagen ambiental de la ciudad. Se reconoce una mayor concentración de viviendas deficitarias en el sector norte.



Accesibilidad, Conectividad y Transporte



Red vial servida de transporte público



La ciudad de San Antonio presenta una red de interconexión caracterizada por:

- o Estar fuertemente condicionada por las características topográficas del territorio, específicamente por el sistema de quebradas presentes en la ciudad.
- o La actividad predominantemente portuaria de la ciudad obliga a la coexistencia de flujos locales (asociados a la población) y flujos de paso directamente asociados al Puerto de San Antonio.

El proceso de urbanización de San Antonio pone de manifiesto un problema de convivencia entre la dinámica de desarrollo urbano y el sector productivo. Se requiere una mirada convergente entre los distintos sectores y sus perspectivas o dinámicas de desarrollo urbano, resolviendo los problemas que hoy tiene la ciudad, siendo el más relevante el transporte productivo de servicios al puerto.

Inversiones programadas y planificadas: Análisis de Mercado de Suelo

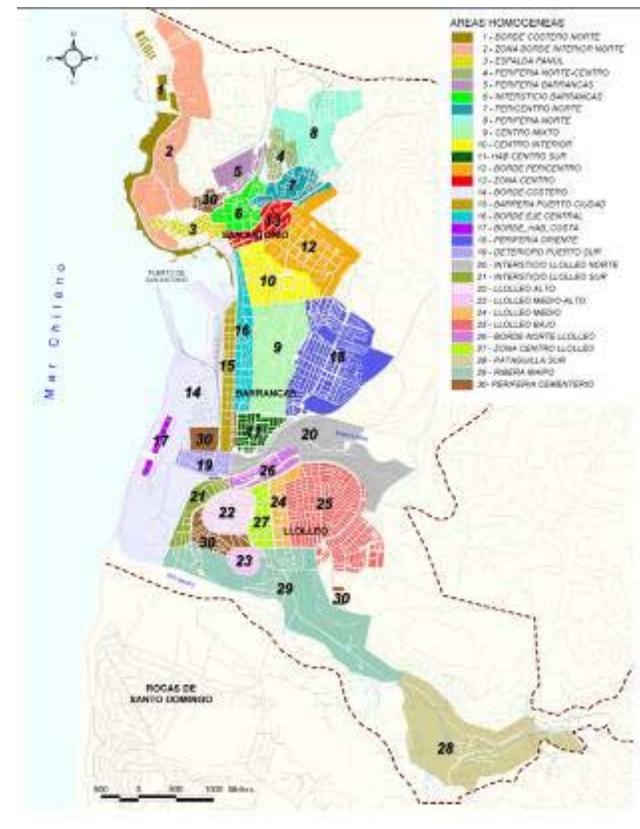
San Antonio posee una actividad inmobiliaria escasa, con pocas ofertas emplazadas mayoritariamente en Llolleo y Barrancas. Se advierten grandes diferencias en valor comercial de la oferta de inmuebles entre la zona central y las zonas peri centrales. A corta distancia de las grandes avenidas comerciales, el valor del suelo cae abruptamente, lo que habla de la inmensa concentración de la actividad comercial en las calles principales. Los terrenos portuarios e industriales con ofertas, permiten inferir valores entre 2 y 4UF/m², dependiendo del grado de deterioro o ubicación estratégica de cada terreno. Hacia la periferia, en el sector de Pelancura, el valor de suelo cae bajo 0,5 UF/m², lo mismo que en la parte alta del camino Las Bodegas.

- Valor más alto: Centro comercial de San Antonio:
22 UF/m²
- Subcentros Barrancas y Llolleo:
9,0 - 10,0 UF/m²
- Sectores Mixtos pericentrales:
2,5 - 3,5 UF/m²
- Sectores industriales y portuarios:
2,0 - 4,0 UF/m²
- Sectores Periféricos Barrancas y Llolleo:
1,0 UF/m²
- Sector Pelancura:
0,4 UF/m²

Homogeneidades físicas

Se identifican zonas homogéneas a partir de las variables de análisis señaladas, las que entregan un marco de referencia espacial para la identificación de zonas de gestión integrada.

Ellas se identifican desde la caracterización de los elementos claves de diagnóstico abordadas como son condicionantes físicas, variables funcionales de transporte e infraestructura vial, proceso de urbanización, variables socioeconómicas.



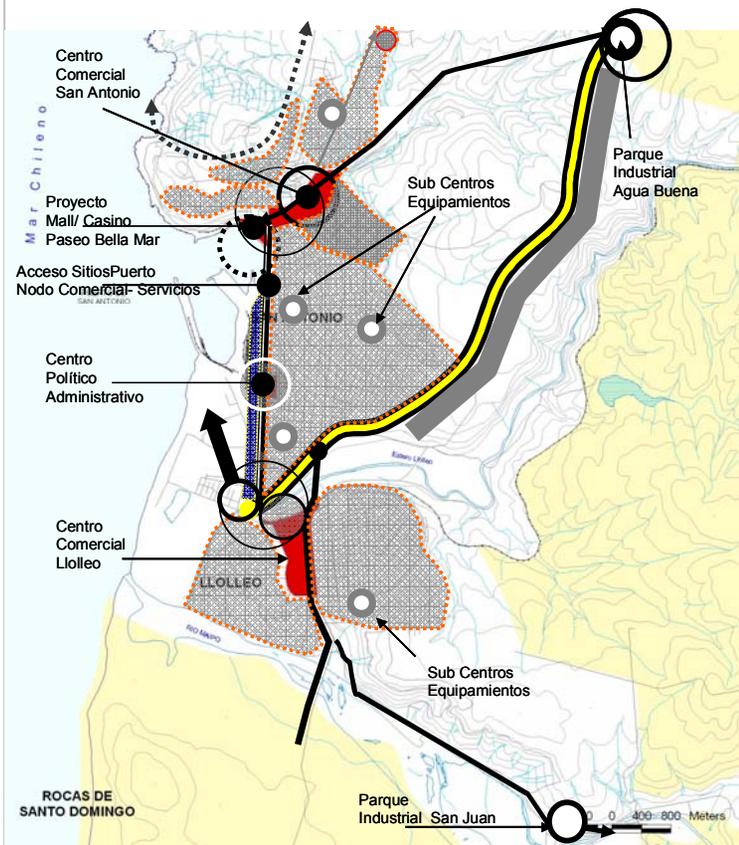
CONCLUSIONES ZONIFICACION DEL TERRITORIO

La urbanización como proceso es relevante para el desarrollo territorial, dada sus dinámicas de concentración de servicios y actividades productivas, trae consigo notables ventajas comparativas por la mayor centralidad de servicios, a la par de las demandas de equipamientos y transporte. No obstante, también se asocian perjuicios por los impactos de los desarrollos malogrados de crecimiento habitacional fragmentado, desarticulado respecto a la estructura preexistente, y con ello el proceso de segregación socio espacial asociado a las dinámicas de crecimiento extensivo en las periferia de la ciudad, en ritmos de consumo de suelo muy moderados.

San Antonio, marca una particularidad respecto al resto de la región, por su diferencia de rol respecto a la influencia de la RM, con relación directa de movilidad/migración y ganancia de capital humano con esa área metropolitana.

El progresivo aumento del peso demográfico de las ciudades balnearios del litoral central respecto al sistema urbano regional (2002- 2012), se complementa por la centralidad de flujos productivos y transporte de la Ciudad de San Antonio. Los diferentes ritmos de crecimientos internos manifiestan la ocurrencia de procesos de orden social y económico, con fuerte impacto en las dinámicas demográficas a escala urbana local.

Asimismo, aspecto que inhibe el proceso urbanizador de renovación e intensificación de uso de suelo, en áreas centrales y borde del eje Barros Luco son los comportamientos inmobiliarios de especulación de terrenos, claro impedimento de mayor desarrollo urbano. Por otra parte, existe una clara estimación por parte de agentes privados de una escasez relativa de terrenos aptos, producto de una deficiente estructura vial, con alta centralidad de flujos y fricción de tráfico entre transporte de carga, peatonal y vehicular con efectos regresivos de deterioro.



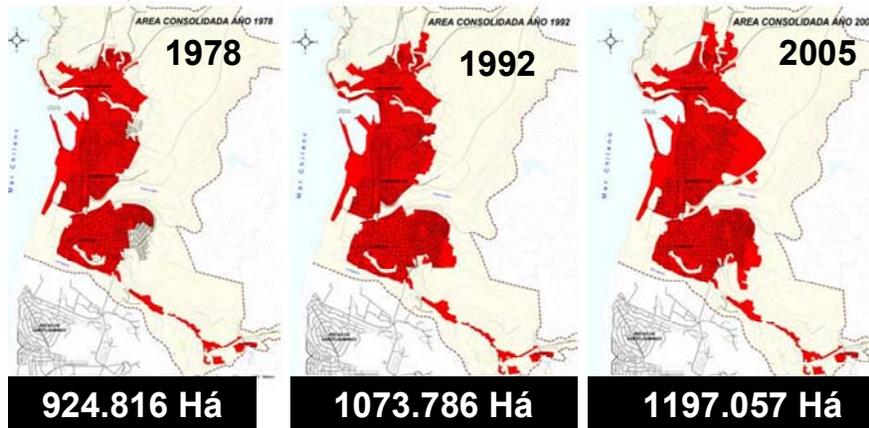
Etapa II: ANÁLISIS DE TENDENCIAS

Evolución del sistema urbano

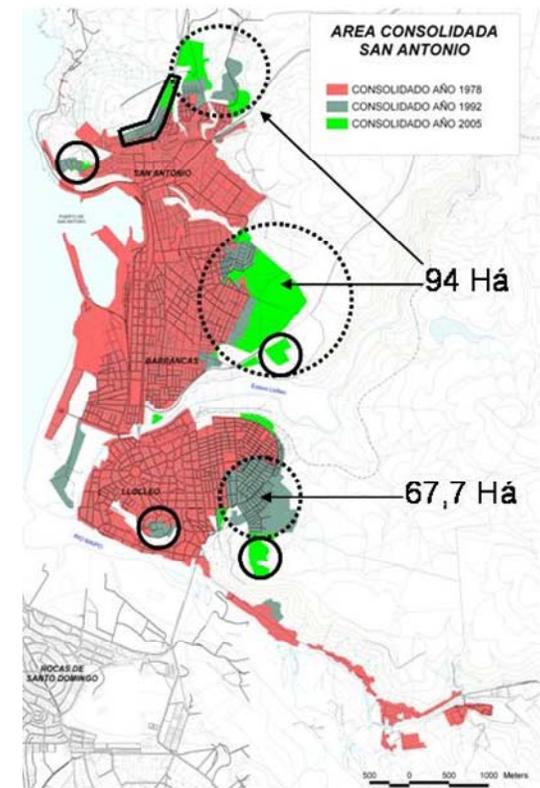
Crecimiento Urbano

Se evidencia una clara tendencia de crecimiento extensivo con un escenario de integrar un continuo urbano con la comuna de Cartagena afecto a una gestión inmobiliaria social, con una estructura nucleada en un esquema de satelización de barrios con la comuna de Santo Domingo.

El patrón de consumo de suelo a su vez en el área urbana de San Antonio ha sido de un ritmo de 10 Há promedio por año, en el periodo analizado de 1978 al 2006, lo que corresponde con dicha dinámica de bajo crecimiento demográfico con tasas menores al promedio nacional. La recuperación de los ritmos de crecimiento de la actividad inmobiliaria se evidencia según los diferenciales a partir del año 2016, todo lo que permite constatar una inercia temporal de recuperación de ritmos de crecimiento a mayores tasas, a las observadas en los últimos períodos.



La población proyectada para San Antonio en la comuna es de 106.457 habitantes, no obstante del aumento de los 97.606 nuevos habitantes en la provincia para el año 2032, solo el 20% de ellos se localizaría en la comuna de San Antonio, lo que no se condice con el nivel de jerarquía de dicha área urbana por rango tamaño y centralidad de servicios. Ello expresa una baja atractividad por residencia respecto a la ínter comuna del litoral central, en la cual se presentan áreas con fuertes dinámicas de crecimiento demográfico y de su stock residencial cuales son Cartagena- El Tabo- El Quisco ,y Algarrobo llegando al umbral de crecimiento inmobiliario expansivo para llegar a estabilizarse en el próximo periodo.

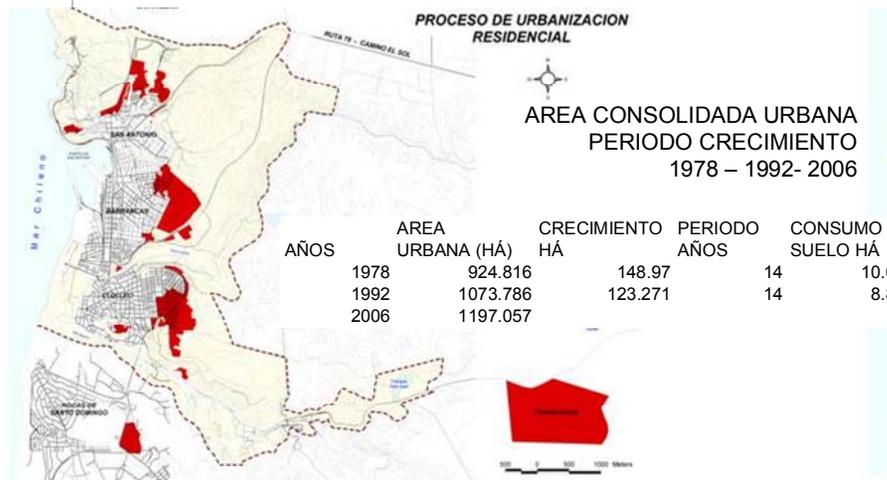


ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

Proceso de Urbanización

El panorama urbano de San Antonio contrasta con el desarrollo del sistema urbano del área metropolitana de la macro zona central y en un ámbito más local con el de la provincia y su sistema de áreas urbanas costeras.

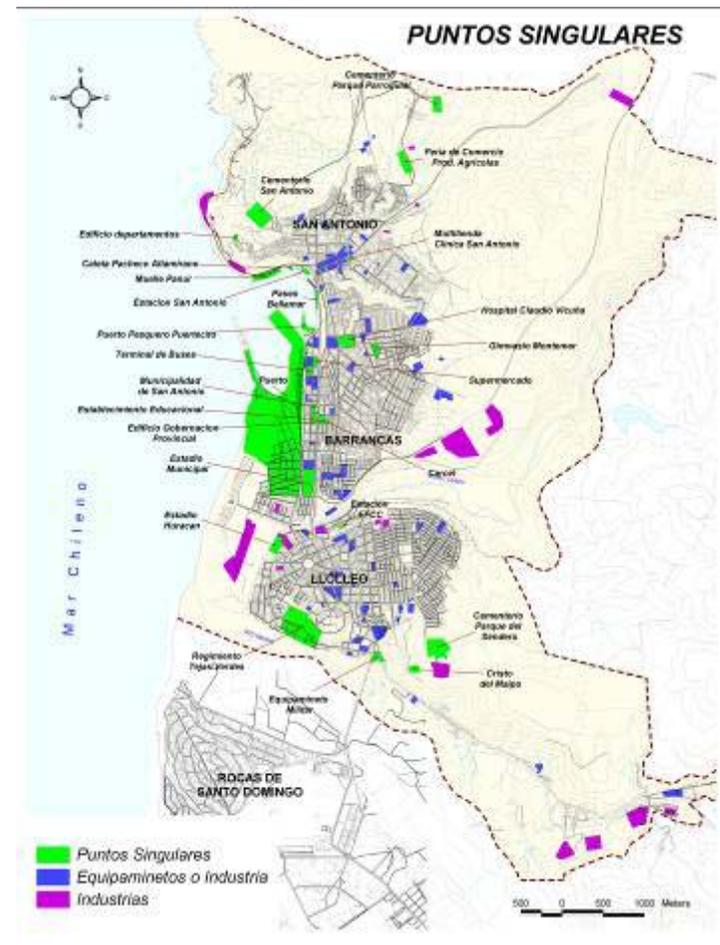
Para la conurbación de San Antonio en el ámbito territorial de la provincia, correspondiente al borde costero sur de la región, se contempla un área de desarrollo integrada por 6 comunas (Algarrobo, El Quisco, El Tabo, Cartagena, San Antonio y Santo Domingo), con una población total al año 2002 de 129.176 habitantes, con una superficie urbana total que ha experimentado una fuerte expansión desde los 2.660 Há al año 1991, hasta alcanzar las 4.334,42 Há al año 2001, lo que implica una variación de crecimiento de 1.674,42 Há., de nuevos territorios de desarrollo urbano.



HABITERRA SA Asesores

Proyectos Singulares del Medio Urbano Construido

Se localizaron piezas singulares de la ciudad de San Antonio: Piezas Cumbres, Piezas Meseta, y Piezas borde marítimo-fluvial, correspondientes en su gran mayoría a equipamientos y a áreas que tienen interés tanto por su función, como por su permanencia en la memoria colectiva.



RESUMEN EJECUTIVO SISTEMA URBANO SAN ANTONIO

Localización de principales proyectos inmobiliarios

Vivienda

La ciudad de San Antonio se caracteriza por sus bajos índices de edificación, los que están correlacionados con el fenómeno de emigración neta de buena parte de su población. Las estadísticas muestran que entre 2000 y 2004, en San Antonio se construyó un promedio de 250 viviendas anuales, correspondientes en su mayoría a oferta residencial dirigida a estratos bajos, con subsidio habitacional (hasta 1.000 UF).

Oficinas

Poca demanda por oficinas en zonas centro. Se infiere que los industriales y transportistas, que dominan la actividad económica de la ciudad, poseen sus oficinas en sus mismas instalaciones productivas, y en otras áreas urbanas con mayor centralidad de servicios financieros y plataforma de infraestructura urbana como Santiago y Valparaíso.

Comercio

Proyectos comerciales nuevos no existen en la comuna. El proyecto comercial futuro por excelencia es el Shopping del Pacífico, a desarrollar el grupo argentino IVISA en conjunto con su concesionario Casino del Pacífico.

Equipamiento

En materia educacional y salud se observa una actividad constructiva interesante, Clínica, CFT, Centro Atención Integral IST, como los principales.

Tendencias de ocupación según estratos

San Antonio muestra un número de inmigrantes bajo en relación a los emigrantes, lo que se traduce en una tasa de crecimiento poblacional inferior al promedio nacional. La mayor cantidad de población la recibió el sector de Lillo y algunos sectores del norte de la comuna. La ciudad de Santiago domina ampliamente el origen de la población.

Condiciones de Accesibilidad, Transporte y Localización

Desde el punto de vista de accesibilidad se puede concluir que San Antonio presenta una deficiente cobertura de transporte público tipo bus, originando la necesidad de modos de acercamiento, por las distancias que la población debe recorrer. Lo anterior no influye en el hecho que la ciudad de San Antonio sea relativamente compacta en lo que a tiempo de viaje se refiere, es decir, los centros están temporalmente muy cercanos a la población.

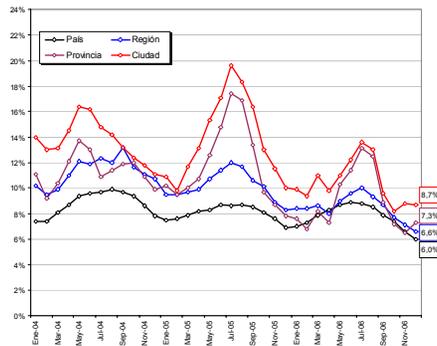
El acceso al puerto está relativamente asegurado con las cuatro conexiones estructurantes desarrolladas con este objetivo. Estas son el acceso norte por la ruta costera, por el oriente por ruta 78, by pass al puerto, el acceso sur a Lillo por ruta 66 carretera de la fruta, acceso desde Santo Domingo. Estos cuatro accesos se enfrentan a la red local a mismo nivel, con las problemáticas que esto significa.

Por otra parte la red local se estructura, en base a lógicas topográficas, por lo que se generan "bolsones" de mala cobertura de las redes de transporte bus, lo que origina una alta partición modal de modos taxicolectivo y vehículo particular.

Economía Urbana

Empleo

La ciudad posee una de las tasas de desempleo más altas del país dentro de las ciudades intermedias. Por Rama de Actividad económica, el empleo en la comuna de San Antonio está ampliamente concentrado en el sector terciario (74,5%), principalmente comercio (21,1%) y transporte (15,9%). El sector secundario (Industria y construcción) aporta con el 17,1% de la población empleada, mientras que el sector primario (extractivas) ocupa un 8,5%. Particularmente respecto a la mano de obra directa e indirecta de la actividad portuaria tanto por los operadores portuarios en concesión, como en las empresas relacionadas a actividades logísticas, alcanzan a no mas de 5.000 personas, al año 2005.



Evolución tasa de desempleo 2004 - 2006

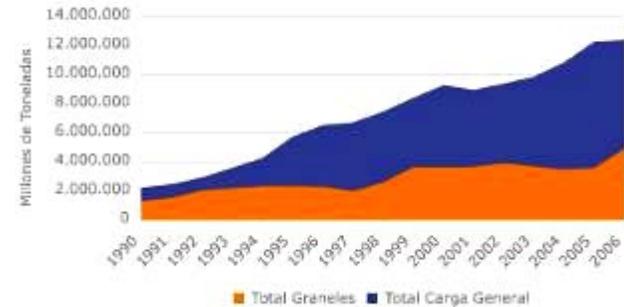
Sector Turismo

San Antonio no es una comuna de fuerte atractivo turístico en comparación a otras zonas litorales de Santiago. No obstante, se caracteriza por ser un lugar pintoresco, donde podemos encontrar atractivos turísticos, culturales y una gran cantidad de oferta culinaria, especializada en pescados y mariscos. La Oferta hotelera en San Antonio, resgitra 12 establecimientos, con una estadística de alojamientos según SERNATUR al año 2006, cercanas a 4.000 pernотaciones, equivalentes a no mas del 25% de los que registra las comunas del litoral central.

Actividad portuaria y proyecciones

En su tarea de licitar y administrar terminales al interior del Puerto, con el objeto de promover e incorporar inversión y gestión privada, las proyecciones de la empresa EPSA son de duplicar la carga transferida dentro de los próximos 15 años. Estas proyecciones, no incorporan un posible aumento explosivo del comercio dado los últimos tratados de libre comercio con la Unión Europea y China. La Empresa Portuaria de San Antonio se ha convertido en una unidad económica de gran importancia en la economía nacional. Al ser empresa autónoma del Estado, pero perteneciente al mismo, sus ganancias se destinan a llenar las arcas fiscales a nivel central, por lo que los beneficios directos de la actividad no se distribuyen o invierten en la ciudad misma de San Antonio, sino que su aporte es vía la generación de actividad económica relacionada, con servicios de apoyo, logísticos y de insumos portuarios.

Evolución del volumen de carga en el Puerto de San Antonio



Resumen Empleo relacionado al Puerto San Antonio	
Habitantes San Antonio 2007 (aprox)	91.000
Fuerza Laboral	35.860
Ocupados	31.180
Empleo Actividad Portuaria Directa	4.567
Empleo Actividad Portuaria Indirecta	1.070
Empleo Act. Portuaria Directo e Indirecto	5.637
Aporte al empleo	18%

ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

Parques Industriales

Dentro de la comuna de San Antonio encontramos 6 zonas industriales, además de la zona Portuaria y el área industrial Tejas Verdes, correspondientes a:

- 1 Zona Industrial de San Juan. de 53,5 hás localizada junto a la Ruta G – 904, Camino Lo Gallardo – San Juan – Leyda, en el sector sur-oriente del área urbana
- 2 Zona Industrial Akín Soto Morales, Población Juan Aspeé. de 31,47 hás y está localizada en la planicie costera, al poniente de la ciudad
- 3 Zona Industrial Barrancas Alto. de 181,67 hás. costado oriente de la Ruta Nuevo Acceso al Puerto
- 4 Zona Industrial Agua Buena. 152,36 hás costado sur de la ruta 78, desde el sector de Malvilla hasta el cruce de ésta con la Ruta Nuevo Acceso al Puerto.
- 5 Zona Industrial Anagra. 38,58 hás sur poniente del cruce de la Ruta 78, con la Ruta Nuevo Acceso al Puerto.
- 6 Zona Industrial Malvilla. 294,4 hás al costado sur de la Ruta 78, hacia el poniente del cruce de esta con el Camino a Malvilla.

Patrones de movilidad laboral y educacional

Respecto al total del PEA ocupada al censo de 2002 en San Antonio, igual a 25.750 personas, un total de 2.930 personas registran residencia fuera de la comuna con ocupación permanente en la ciudad. De ella se estima que el 85% corresponde a actividad laboral remunerada propiamente atil equivalentes a 2.491 personas.

La hipótesis es que la mayoría de los trabajadores de mayores ingresos, como ejecutivos de algunas empresas, viven en otras comunas, principalmente Santo Domingo, Melipilla y la ciudad de Santiago.

AKÍN SOTO M.



SAN JUAN



BARRANCAS ALTO



AGUA BUENA



ANAGRA



MALVILLA



Análisis de Planes de Inversión y Regulación

Análisis de proyectos de Transporte e infraestructura de interconexión

Entre los proyectos de mayor impacto urbano son los de mejoramiento de accesibilidad portuaria, como el nuevo acceso sur al puerto concesionado en ejecución (US\$ 35 millones inversión pública MOP) y reconstrucción y concesión Ruta de la Fruta entre Pelequén y San Antonio con variante San Juan actualmente en estudio (US\$ 120 millones aprox. inversión MOP, Concesión y aportes mixtos). El principal impacto urbano es el mejoramiento y renovación del centro comercial de Llolleo, minimizando la fricción de transporte de carga por dicho centro y los efectos propios de deterioro físico espacial. El último proyecto de vía de alto estándar es el Acceso norte, en estudio (US\$ 6,4 millones aprox. de inversión) sin prioridad en la cartera de proyectos públicos.

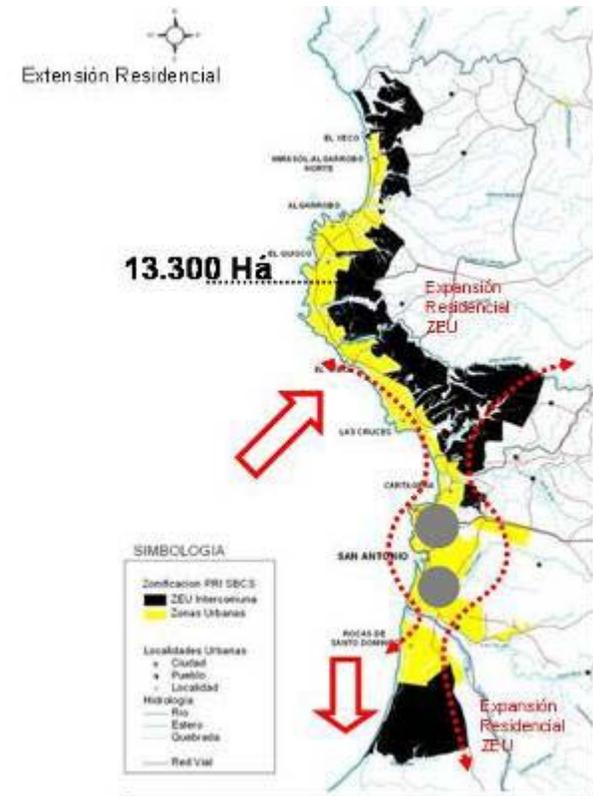
Otros proyectos de Inversión

Los principales proyectos, tanto públicos como privados, que poseen un impacto importante en el desarrollo urbano, económico o social de la comuna de San Antonio, ejecutados o en ejecución y proyectos futuros, se cuentan: Paseo Bellamar (Ejecutado), Puerto Pesquero Puertecito (Ejecutado), Remodelación del Centro de San Antonio, Ampliación y Reciclaje Edificio Consistorial, Casino y mall del pacífico (año 2009), Puerto Seco, Estación Intermodal, Comercial y Habitacional sobre Ruta 78, con un monto de inversión estimado de US\$ 450 millones privada de la firma Fossett & Associates, Plan Maestro de evacuación y drenaje de aguas lluvias de San Antonio de carácter público de un Monto Estimado: US\$ 31,1 millones.

Análisis de oferta de suelo

Análisis del Stock de suelo en función de los planes de regulación urbana

Según el marco regulatorio vigente PRC – San Antonio 2006, se contabiliza una oferta de suelo aprox. en áreas de extensión y terrenos disponibles en zonas residenciales y mixtas en la periferia de 1445 Há aproximadamente. En un contexto interurbano, se contabilizan cerca de 11.863 Há de extensión urbana propuestas en las otras comunas que integran el área de planificación intercomunal del Satélite Borde Costero Sur.



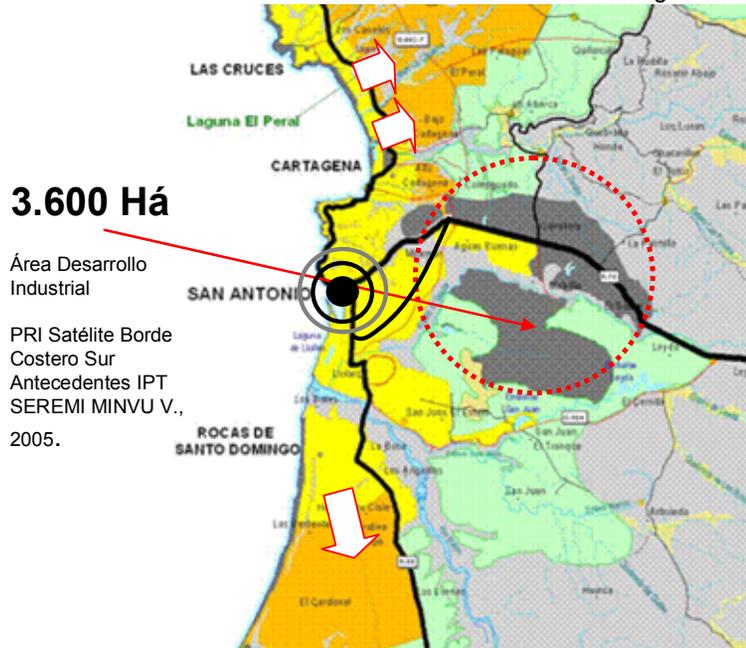
ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

Análisis de Oferta de Suelo Urbano

Respecto a la oferta de suelo industrial en San Antonio se incorporan a su área de regulación cerca de 330 Há al interior de su límite urbano colindante al eje by pass al puerto. Se agrega el área de Marvilla, con un área mixta que permite usos industriales de 48 Há. aprox, y Leyda con una Zona Industrial de sólo 25 Há aprox.

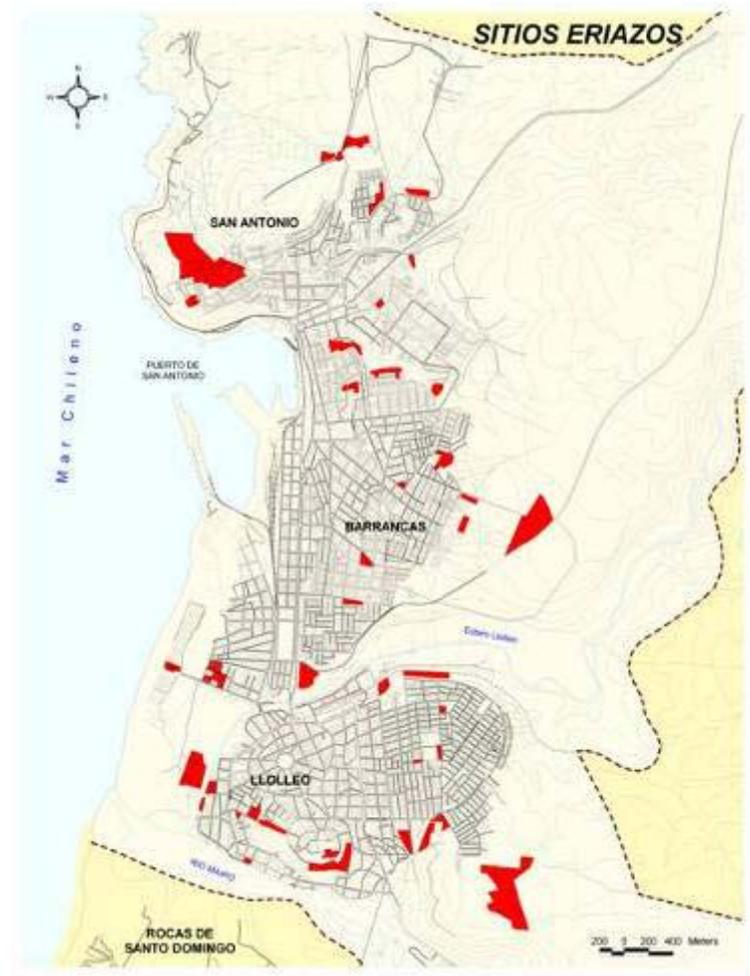
Fuera del ámbito de la regulación existe oferta de suelo de parques industriales entre los que se indican por su localización colindante al límite urbano el sector de Agua Buena con 148 Há de suelo aprox. Complementariamente, la oferta de suelo del PRI SBC para Zonas industriales alcanza a una cifra aproximada de 3.800 Há para un nodo intercomunal con Cartagena.

Área de desarrollo industrial San Antonio- Cartagena



Se contabilizó los predios eriazos al interior del área urbana como oferta de predios disponibles equivalentes a 49,7 há.

Estrategias de relleno intersticial de la trama



Caracterización de la Demanda
Estimación de la demanda por suelo residencial

La demanda agregada de viviendas, responde a tres líneas de intervención, correspondientes a:

- Requerimientos de vivienda por aumento de Población y conformación de nuevos Hogares (crecimiento vegetativo + migración neta + variación en el tamaño medio del hogar)).
- Reposición de viviendas por obsolescencia técnica y/o cambio de uso.
- Reducción o aumento del déficit habitacional (cualitativo y cuantitativo).

Proyección de Población

San Antonio y el total país disminuyen su crecimiento al mismo ritmo, lo que indica que las condiciones de emigración de San Antonio se han mantenido. Esto último se hace patente al comparar las tasas de crecimiento intercensales, donde persiste una diferencia de 0,15% de crecimiento de la población.

A partir de la formulación de tres escenarios de proyección de población para la ciudad, considerando el comportamiento de la tasa de emigración y atractividad para la localización de nuevos hogares básicamente, se escoge un escenario de recuperación, vale decir, San Antonio dejará de perder población neta (saldo migratorio nulo) en un plazo de 3 años, igualando su tasa de crecimiento a la tasa de crecimiento proyectada para el país. A partir de ello, al año 2010 la ciudad de San Antonio tendrá un total de 89.904 habitantes, al año 2015 aumentaría a un total de 94.056 habitantes, para llegar al año 2020 con una población total de 98.041 habitantes a una tasa al final del periodo de 0,81%.

Crecimiento de Hogares

Considerando el tamaño de los hogares en San Antonio ha disminuido levemente desde 3,87 hbts./Hog para el año 1992, a 3,53 hbts/ hogar al año 2002 y para el año 2030 se estima una tasa de 2,65 Hab/Hogar.

De acuerdo a dichos parámetros, el cálculo de los Nuevos Hogares en la ciudad, para el escenario de recuperación es de 27.399 al año 2010, de 29.983 al año 2015 y de 32.667 hogares para el año 2020.

Reposición de viviendas

Se estima que en el periodo 1992 – 2004, un promedio del 0,62% anual del parque de viviendas ocupadas fue reemplazado por obsolescencia técnica o cambio de uso, según emplazamiento en ejes y áreas centrales de la ciudad.

Déficit Habitacional

Según los cálculos de déficit tanto cuantitativo como cualitativo, el distrito urbano más deficitario es el de San Antonio, con un 13% de las viviendas ocupadas (848 unidades), destacando su 8% de déficit cualitativo (521 viviendas deterioradas). La zona de Barrancas posee también un alto déficit (536 viviendas), tanto cualitativo (247 viviendas) como cuantitativo 289 viviendas. El distrito de LLolleo aparece como el menos deficitario con un total de 338 viviendas.

La demanda estimada por viviendas en la ciudad de San Antonio es en total de 744 unidades al año 2010, que aumento a 830 viviendas al año 2020 en un escenario de recuperación. Esta cifra se estima podría aumentar hasta cerca de 1.000 unidades al año 2020 en un escenario optimista. Importa señalar que esta estimación de demanda no se agrega el saldo inmigratorio de familias de estratos bajos demandantes de viviendas sociales del programa FSV que esta organizando en la actualidad la oficina municipal que abulta bastante las cifras señaladas.

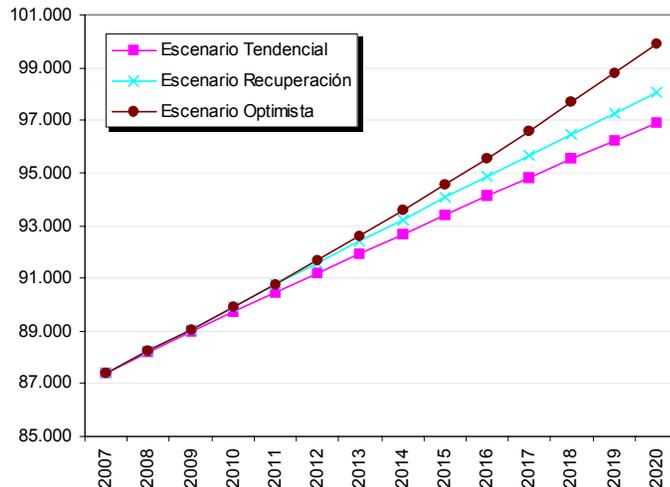
ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

Resultados de Demanda Habitacional

- 3 escenarios de proyección para la población urbana.
- Modelo de demanda residencial (habit/hogar, reposición, déficit).
- Repartición de demanda: 85,5% en extensión; 14,5% en densificación.
- Densidades residenciales: Extensión 33 viv/Há, Densificación 100 Viv/Há.

NOTA: La traducción a suelo de extensión de estas viviendas se hizo asumiendo densidades actuales, contrastadas con las densidades planificadas por el instrumento de regulación vigente. No obstante, dadas las diferencias, se estima en función de las probabilidades de cambio respecto al actual patrón de ocupación, además del análisis del comportamiento del ultimo periodo de los permisos de edificación una demanda de suelo en extensión de 75 Há al año 2010, que aumentaría entre 280 a 300 há al año 2030, en un escenario de recuperación a optimista.

Proyecciones de Población 2007 - 2020



SUELO DE EXTENSIÓN

AÑO	Anual (Há)			Acumulado (Há)		
	Tendencial	Recuperación	Optimista	Tendencial	Recuperación	Optimista
2007	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1
2008	18,3	18,5	18,5	36,3	36,6	36,6
2009	18,5	19,0	19,0	54,8	55,5	55,5
2010	18,7	19,4	19,4	73,4	75,0	75,0
2011	18,9	19,7	19,9	92,3	94,6	94,9
2012	19,1	19,9	20,4	111,4	114,5	115,3
2013	19,3	20,1	20,9	130,6	134,6	136,2
2014	19,5	20,3	21,5	150,1	154,9	157,7
2015	19,7	20,5	22,0	169,8	175,4	179,6
2016	19,9	20,8	22,5	189,7	196,2	202,2
2017	20,1	21,0	23,1	209,8	217,2	225,3
2018	20,3	21,2	23,7	230,1	238,4	249,0
2019	20,5	21,5	24,3	250,6	259,9	273,3
2020	20,7	21,7	24,9	271,3	281,6	298,3

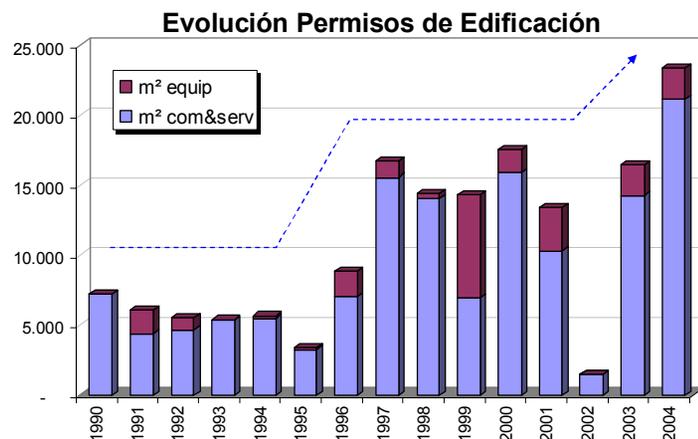
SUELO EN DENSIFICACIÓN

AÑO	Anual (Há)			Acumulado (Há)		
	Tendencial	Recuperación	Optimista	Tendencial	Recuperación	Optimista
2007	1,00	1,00	1,00	1,0	1,0	1,0
2008	1,01	1,03	1,03	2,0	2,0	2,0
2009	1,02	1,05	1,05	3,0	3,1	3,1
2010	1,04	1,08	1,08	4,1	4,2	4,2
2011	1,05	1,09	1,11	5,1	5,2	5,3
2012	1,06	1,10	1,13	6,2	6,4	6,4
2013	1,07	1,12	1,16	7,2	7,5	7,6
2014	1,08	1,13	1,19	8,3	8,6	8,7
2015	1,09	1,14	1,22	9,4	9,7	10,0
2016	1,10	1,15	1,25	10,5	10,9	11,2
2017	1,12	1,17	1,28	11,6	12,1	12,5
2018	1,13	1,18	1,32	12,8	13,2	13,8
2019	1,14	1,19	1,35	13,9	14,4	15,2
2020	1,15	1,20	1,38	15,1	15,6	16,6

Estimación de la demanda por comercio y servicios

Se estima la demanda por comercio y servicios en un escenario comparado entre Valparaíso y Santiago. Ello, considerando que la relación m² de comercio & servicios / N° vivienda en el período 1990 – 2004 para el Gran Santiago (19,2), Valparaíso (16,1) y San Antonio (17,3) es muy similar, no así en lo referente a equipamiento, donde San Antonio aparece muy rezagado (con 2,9 respecto a 6,3 en Valparaíso y 4,2 en Santiago). De mantenerse la tendencia de los 15 años analizados, la demanda de m² de comercio & servicios y de equipamiento en San Antonio puede ser supeditada a las demandas de viviendas calculadas anteriormente.

En referencia a los estándares indicados, la demanda de superficie en equipamiento se estima varía entre 5.263 m² a 6.000 m² en un escenario optimista, y la superficie comercio & servicios alcanzaría a 13.598 m² al año 2015. La demanda de suelo urbano para dichas actividades en total varía para el año 2020 entre 23.05 Há a 34.26 Há., en áreas de extensión. Al interior del área consolidada se estima puede llegar a 9 Há la demanda de suelo urbanizado.



SUELO DE EXTENSIÓN

Año	Tendencial	Recuperación	Optimista
2007	0,74	0,74	0,74
2008	0,86	0,91	0,91
2009	0,97	1,09	1,11
2010	1,09	1,29	1,32
2011	1,22	1,48	1,55
2012	1,34	1,70	1,81
2013	1,47	1,93	2,10
2014	1,60	2,17	2,41
2015	1,73	2,43	2,75
2016	1,87	2,62	3,00
2017	2,00	2,81	3,27
2018	2,14	3,01	3,55
2019	2,29	3,21	3,85
2020	3,72	4,76	5,88
2007 - 2020	23,05	30,13	34,26

SUELO DE DENSIFICACIÓN

Año	Tendencial	Recuperación	Optimista
2007	0,89	0,89	0,89
2008	0,83	0,90	0,91
2009	0,77	0,90	0,91
2010	0,71	0,88	0,90
2011	0,64	0,85	0,88
2012	0,58	0,80	0,85
2013	0,51	0,75	0,80
2014	0,44	0,68	0,74
2015	0,37	0,60	0,66
2016	0,30	0,48	0,54
2017	0,23	0,37	0,42
2018	0,15	0,25	0,29
2019	0,08	0,12	0,15
2020	0,00	0,00	0,00
2007 - 2020	6,52	8,46	8,94

Estimación de la demanda por terrenos industriales.

Se consideran las estadísticas portuarias, dada una tendencia constante de crecimiento de la actividad, respecto al comportamiento de permisos de edificación. No obstante, se proyecta la demanda de suelo industrial sobre la base de una relación entre los m² industriales y el aumento en MM de toneladas de carga transportada en las instalaciones del puerto. Se asume a partir de ello, condiciones de edificaciones tipos de parques industriales, llegando una demanda por suelo acumulada al año 2010 sobre las 40 Há, y al año 2020 de 171.7 Há.

- Estimación supone dependencia de la actividad portuaria.
- Utiliza estimaciones de carga portuaria elaboradas por EPSA.

Antecedentes 1990-2004

Superficie Industrial en Permisos : 407.581 m²
 Aumento de transferencia Puerto : 8,6 MM de Ton.
 Relación m² indust/ Var. MM de Ton : 47.287

- Sólo se desarrolló un escenario (proyección EPSA).
- Traducción a suelo aplicando estándares de ocupación y constructibilidad:

Parámetros

Constructibilidad : 1,0
 Coef. De Ocupación de Suelo : 0,4
 Rendimiento suelo neto : 0,8

ESCENARIO TENDENCIAL

Año	Carga Portuaria (MM Ton)	Demanda m ² industria	Demanda de Suelo (Há)	Demanda Acumulada
2007	0,8	37.830	11,3	11,3
2008	0,7	33.101	9,9	21,1
2009	0,7	33.101	9,9	31,0
2010	0,7	33.101	9,9	40,8
2011	0,7	33.101	9,9	50,7
2012	1,0	47.287	14,1	64,7
2013	1,1	52.016	15,5	80,2
2014	1,1	52.016	15,5	95,7
2015	1,3	61.473	18,3	114,0
2016	0,8	37.830	11,3	125,3
2017	0,7	33.101	9,9	135,1
2018	0,8	37.830	11,3	146,4
2019	0,9	42.558	12,7	159,0
2020	0,9	42.558	12,7	171,7

CONCLUSIONES ETAPA 2: ANALISIS DE TENDENCIAS

Estimadas las demandas de suelo para las zonas urbanizadas y de extensión y dada la oferta de suelo urbano del Plan Regulador Comunal de San Antonio y disponible dentro de la actual mancha urbana, el balance oferta-demanda por usos, indica que la proporción consumida al año 2020 en extensión no supera el 25% para residencias, y un 40% para industrias. En consecuencia se sostiene un sobre stock de suelo respecto a la demanda real.

La oferta de suelo para densificación urbana es la mínima existente, pues puede producirse nueva oferta mediante la reutilización de zonas deterioradas u obsoletas.

Dadas las proyecciones presentadas, una clara tendencia de desarrollo del sistema urbano de San Antonio, es una mayor especialización como área urbana industrial – productiva, por la mayor preponderancia e impacto de la expansión de su parque industrial en comparación a su desarrollo inmobiliario por crecimiento del stock habitacional, equipamiento y servicios complementarios.

Balance Oferta – Demanda

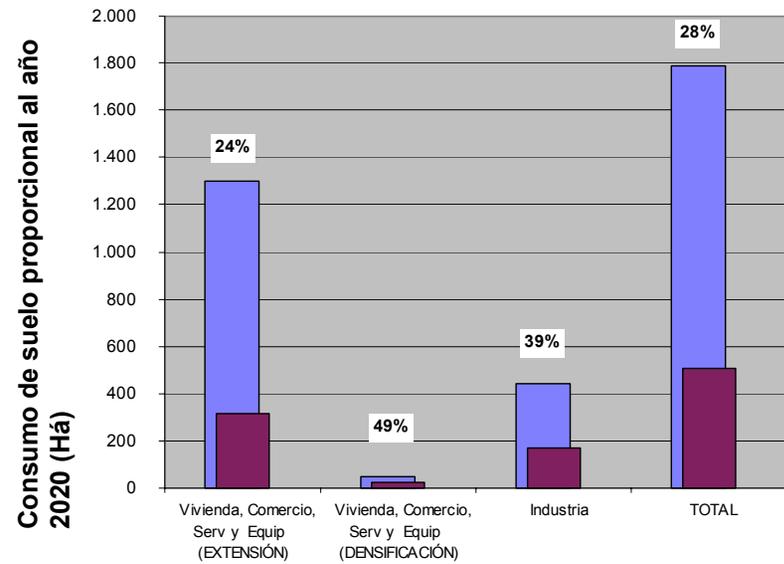


Tabla 1: Balance Oferta/Demanda de Suelo (Há)

	Zonas de Extensión Urbana (1)	Rellenos Intersticiales de la trama (3)	Total Oferta de Suelo	Demanda 2007-2020	Proporción consumida al 2020
Vivienda, Comercio, Servicios y Equipamiento EXTENSIÓN (2)	1.301,4	0,0	1.301,4	311,7	24,0%
Vivienda, Comercio, Servicios y Equipamiento DENSIFICACIÓN	0,0	49,7	49,7	24,1	48,5%
Industria (4)	403,0	36,2	439,2	171,7	39,1%
TOTAL	1.704,4	85,9	1.790,3	507,5	28,3%

Etapa III: DIAGNOSTICO URBANO

Estructura urbana de la ciudad: nodos y ejes de desarrollo urbano

San Antonio se erige como el centro priorizado y jerárquico para el desarrollo del subsistema litoral sur de la V región. Se proyecta el mejoramiento de estándares de su plataforma de infraestructuras y equipamientos, dada sus relaciones de intercambio de servicios y corredores productivos interurbano. San Antonio, tiene una clara jerarquía y potencial en su calidad de Ciudad - Puerto^[1], sirviendo como plataforma de servicios de abastecimiento del AMS.

Se concibe como una estructura Polinucleada, lo que implica la existencia de más de un núcleo de atracción dentro del área urbana, generalmente caracterizado por la presencia de instituciones de gobierno, de administración y servicios públicos, diferenciando otras áreas centrales de fuerte actividad comercial y servicios.

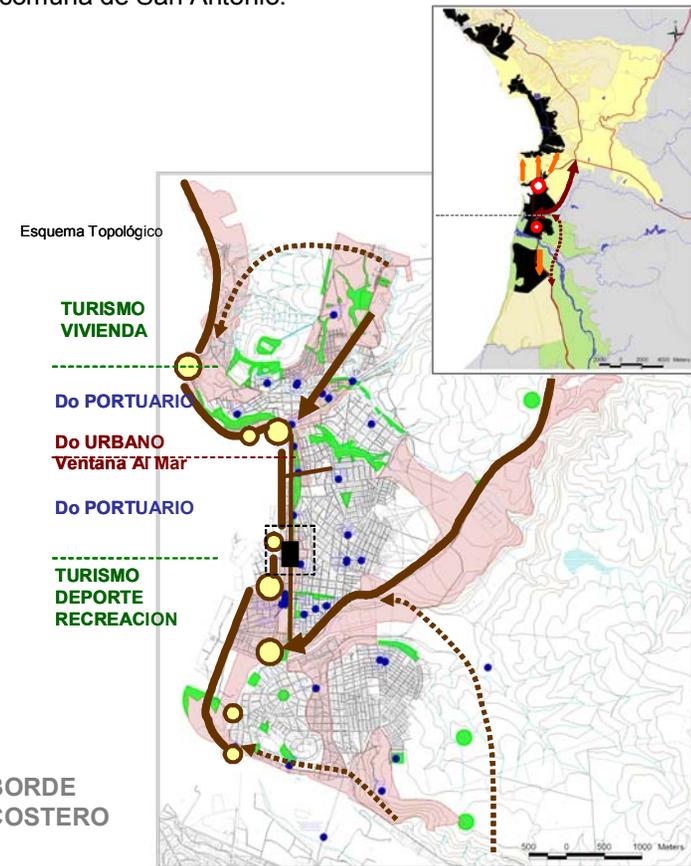
Las interacciones entre áreas de Terminal de transporte portuario, con subcentros urbanos de servicios y el sistema de nodos de parques industriales suburbanos, generan una estructura urbana funcional especializada con alta jerarquía de flujos, de primer orden.

A ella, se superpone una estructura urbana en el ámbito local que reconoce ejes y nodos centrales, consolidados en función de su historia de poblamiento poli nuclear que dada su expansión genera una conurbación, generando intersticios al crecimiento agregado y fragmentado de barrios.

[1] Puerto de San Antonio: hacia un puerto de última generación, ubicado a 70 Km., de la capital regional de Valparaíso, y a unos 109 Km. de Santiago, y emplazado junto a la desembocadura del Río Maipo, el puerto de San Antonio es el primer puerto del país, emplazada en una bahía en la costa del Pacífico. El Puerto de San Antonio está abierto a un mercado potencial exportador muy amplio dada las ventajas asociadas a TLC.

Finalmente, surge el requerimiento de lograr una sustentabilidad ambiental y territorial de su desarrollo productivo y económico del sector industria y transporte con bajo impacto socioeconómico, mediante el rescate y puesta en valor del patrimonio natural-cultural, y el reconocimiento y fortalecimiento de las relaciones interregionales. Ello con una expresión singular del Borde Costero, desde el punto de vista de sus competitividades y funciones portuarias y urbanas, en cada sector que integra el litoral del área urbana y comuna de San Antonio.

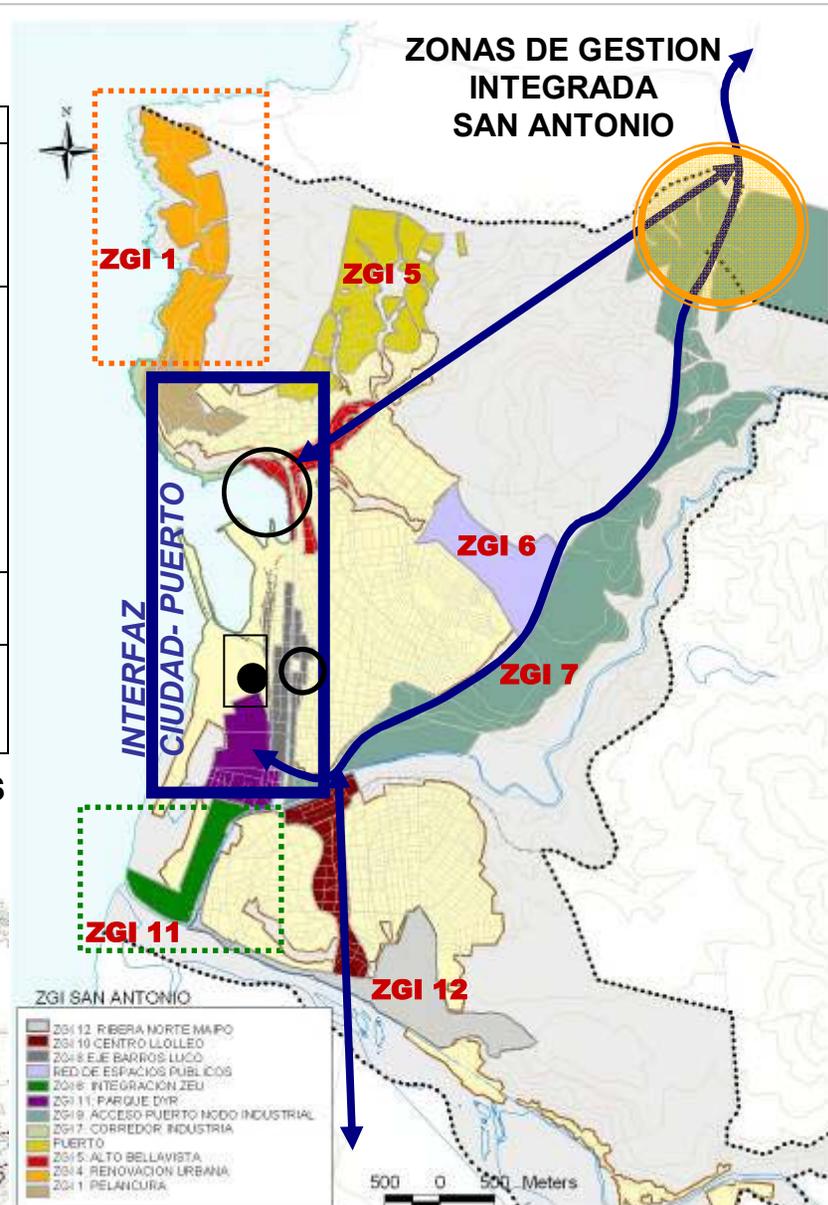
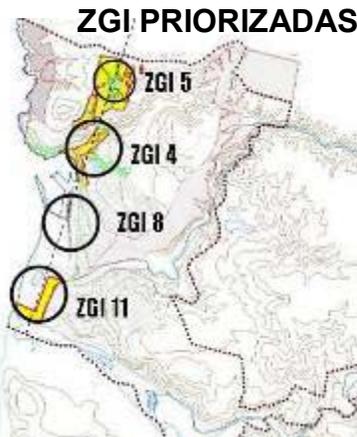
PRINCIPALES TENDENCIAS



Etapa IV: DEFINICIÓN DE ZONAS DE GESTIÓN INTEGRADA

ÁMBITO	OBJETIVOS
CIUDAD- PUERTO	Integrar el borde costero al desarrollo de la ínter comuna, compatibilizando el desarrollo turístico- comercial y productivo / servicios de transporte portuario.
ACCESIBILIDAD	Mejorar la Accesibilidad Intra urbana: Incrementar estándar de conectividad en tres niveles: <ul style="list-style-type: none"> - Terminal portuario - Centros Comerciales - Barrios residenciales
ESPACIOS PÚBLICOS	Incrementar la calidad de los espacios públicos
EQUIPAMIENTOS	Mejorar la dotación y calidad de los equipamientos, incrementando la habitabilidad de zonas residenciales

A partir de dichos objetivos y ámbitos de desarrollo urbano, se identifican 12 Zonas de Gestión Integradas, priorizando 4 de ellas, según estado de avance y priorización de proyectos de inversión pública detonantes en su conjunto de un mayor dinamismo inmobiliario, coherente con un proceso de renovación urbana.



Etapa V: Proyectos específicos por ZGI

Los objetivos de la evaluación de cada ZGI depende de las falencias detectadas u oportunidades inexploradas que se presentan.

Centro de San Antonio

ZGI con desinterés de inversiones privadas

Crear los atributos e incentivos para la mejora en la oferta habitacional o comercial en zonas con falta de dinamismo.

Identificación de proyectos de inversión pública detonantes del desarrollo o de mejoramiento del estándar. Estimación de plusvalías asociadas.

Parque DYR
Eje Barros Luco

ZGI con nuevas áreas de desarrollo o recuperación urbana

Recuperar zonas de deterioro urbano o baja intensidad de uso.

Identificación de inversiones públicas detonantes o necesarias y gestiones asociadas.

Sector Bellavista

ZGI con falta de integración social

Fomentar la participación de estratos medios en proyectos cuyo destino tendencial es a la concentración de vivienda social.

Estimación de los excedentes económicos transformables en obras que permitan la demanda de estratos superiores en etapas posteriores (Ley FUC), más la aplicación del DS 40.

a) Sector Centro - Acceso

Características

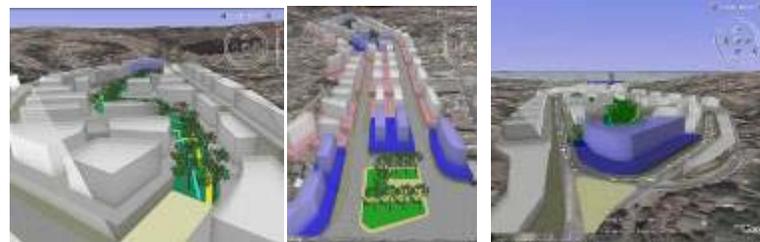
- Espacios para la renovación y remodelación urbana.
- Superficie evaluada: 5.400 m2 frente a la plaza de acceso.
- Problemática: baja densidad y deterioro.

Objetivo y Estrategia Preliminar

- Potenciar el de desarrollo inmobiliario a la luz de las nuevas inversiones en el centro.
- Estimar la rentabilidad privada al aprovechar al máximo las condiciones normativas del emplazamiento.
- Comparar el excedente económico del proyecto con las inversiones necesarias para generar las condiciones de demanda.

Perfil de Producto objetivo

- Departamentos promedio 760 UF y 53 m2 construidos
- 5 unidades vendibles al mes
- Comercio en planta baja
- Oficinas en pisos superiores



Resultados Evaluación

- Sobre terreno privado valorado en 5 UF/m², el excedente económico (VAN 15%) es 41.946 UF (TIR = 21,6%)
- Valor Terreno máximo equivalente: 13 UF/m² (incorpora potencial plusvalía)
- Proyecto estimado a más de 3 años.
- Demanda habitacional favorecida por subsidio de renovación urbana.

b) Sector Bellavista

Características

- 40 hectáreas de terreno Serviu (70% utilizable)
- Ocupación actual: tomas espontáneas y viviendas Fondo Solidario
- Problemática: bolsón de pobreza, déficit de equipamiento y servicios

Objetivo y Estrategia Preliminar

- Promover un mix residencial y dotar de mejores condiciones de urbanización y equipamiento.
- Aplicación Ley FUC, traspasando terrenos a cambio de prestaciones para la ejecución de obras de urbanización.
- Generar atributos para la radicación de estratos superiores (hasta 600 UF)

Perfil de Producto objetivo

- 67% de la superficie para viviendas; 33% para Equipamientos.
- 4 Etapas de 373 viviendas c/u
- 2 años de demanda para cada etapa

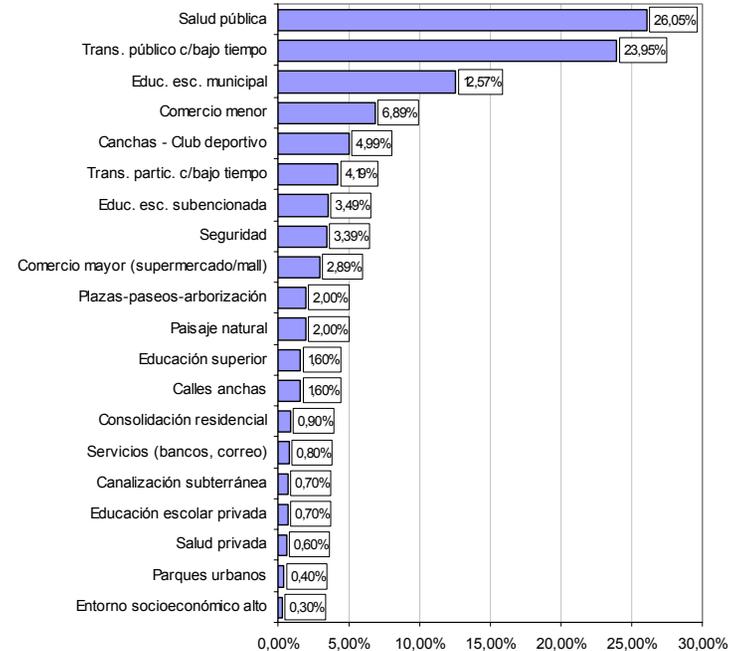


HABITERRA SA Asesores

Resultados Evaluación

- Excedente total: 72.284 UF (1.352 MM\$)
- Valor Terreno equivalente: 0,18 UF/m2 total; 0,27 UF/m2 desarrollable

VALORACIÓN DE ATRIBUTOS DEL ENTORNO - ESTRATO D



Valor máximo de las prestaciones exigibles

Excedentes UF/m ²	Superf. Lote Promedio					
	58 m ²	77 m ²	96 m ²	115 m ²	134 m ²	154 m ²
10%	0,38	0,26	0,19	0,15	0,11	0,09
11%	0,37	0,25	0,19	0,14	0,11	0,08
12%	0,35	0,25	0,18	0,14	0,10	0,08
13%	0,34	0,24	0,17	0,13	0,10	0,07
14%	0,33	0,23	0,17	0,12	0,09	0,07

c) Eje Barros Luco

Características

- Espacios para la renovación urbana.
- Superficie evaluada: 4.800 m2, disperso en el eje (10 años de demanda de comercio y oficinas).
- Problemática: Espacio urbano subutilizado en su rol de equipamiento de servicios

Objetivo y Estrategia Preliminar

- Atraer usuarios ligados a la actividad portuaria que demanden bienes inmuebles en el eje (Agencias de Aduana, Navieras, Empresas e industrias)
- Mejorar la intensidad de ocupación de suelo con la generación de nuevas actividades de servicios relacionados al mall y casino.
- Mejorar la presencia de actividad financiera y otros servicios relacionados al crecimiento portuario.

Perfil del Producto Objetivo

Total superficie de oficinas en Eje Barros Luco 47.000 m2, correspondientes a una demanda potencial adicional de:

- Agencias de Aduana en la comuna adicionales 195 igual a 30.000 m2.
- Oficinas Navieras y Muellaje en la comuna, 7 adicionales, igual a 2.100 m2
- Bancos en la comuna, adicionales 8 sucursales 3.600 m2.
- Otras Oficinas, 12.000 m²

Demanda para 10 años (50%) : 24.000 m²

Resultados Evaluación

- TIR igual a 17,6% anual con excedentes por 17.784 UF

d) Parque DYR

Características

- 40 há de propiedad fiscal. Utilizables actualmente: 16 há.
- Zona deteriorada y sin infraestructura de parque.
- Zona cercana a sectores de potencial atractivo turístico

Objetivo y Estrategia Preliminar

- Oportunidad de materializar parte del parque mediante compra de terreno por parte del Puerto y mediante la concesión de parte de él.
- Existe terreno de 7,7 há apto para la concesión.
- Aplicación Ley FUC, concesionado terrenos para explotación deportiva, a cambio de prestaciones para la ejecución de obras de urbanización adicionales.

Perfil del Producto

- Equipamientos exteriores de programas deportivos igual a 26.356 m2
- Costo Total de los equipamientos igual a 28.184 UF, con un costo UF/m2 entre 1,0 a 1,2 UF
- Tasa Ocupación entre un 15 a 25% anuales
- Ingresos anuales equivalentes a 9.804 UF.



RESULTADOS EVALUACIÓN

- Excedente transformable en obras (derecho de concesión): 6.500 UF (295 MM\$)
- El excedente estimado permitiría habilitar aproximadamente 7 há de parque fuera de la concesión.
- Alternativa de excedente mensual: 73 UF (\$700.000) destinables a mantención.

Etapa VI: Plan de Gestión

Visión de Ciudad

La Ciudad de San Antonio, tiene su eje de gravedad en el borde costero, dada sus instalaciones portuarias, y la centralidad que adquiere en su dinámica urbana la actividad de transporte portuario. Por ello, cobran relevancia los ejes conectores que sostienen los flujos de carga de transporte portuario. Dichos ejes, reconfiguran en un escenario prospectivo de desarrollo la estructura de la ciudad, segregando las áreas de influencia funcional de los centros comerciales existentes, San Antonio y Llole, toda vez que su atraktividad por jerarquía de oferta de servicios y comercios sobrepasan los límites urbanos y comunales.

Se reconocen como premisas básicas de desarrollo urbano y gestión en San Antonio, un principio de equidad y equilibrio en la distribución de la población según estratos y actividades productivas, un fortalecimiento y rescate de los diferentes roles de barrios y sectores al interior de la trama urbana, impulsando un proceso de mejoramiento del medio construido y una mayor valoración y reconocimiento del patrimonio cultural existente, según historia de poblamiento inicial en tres núcleos urbanos cuales son San Antonio, Barrancas y Llole.

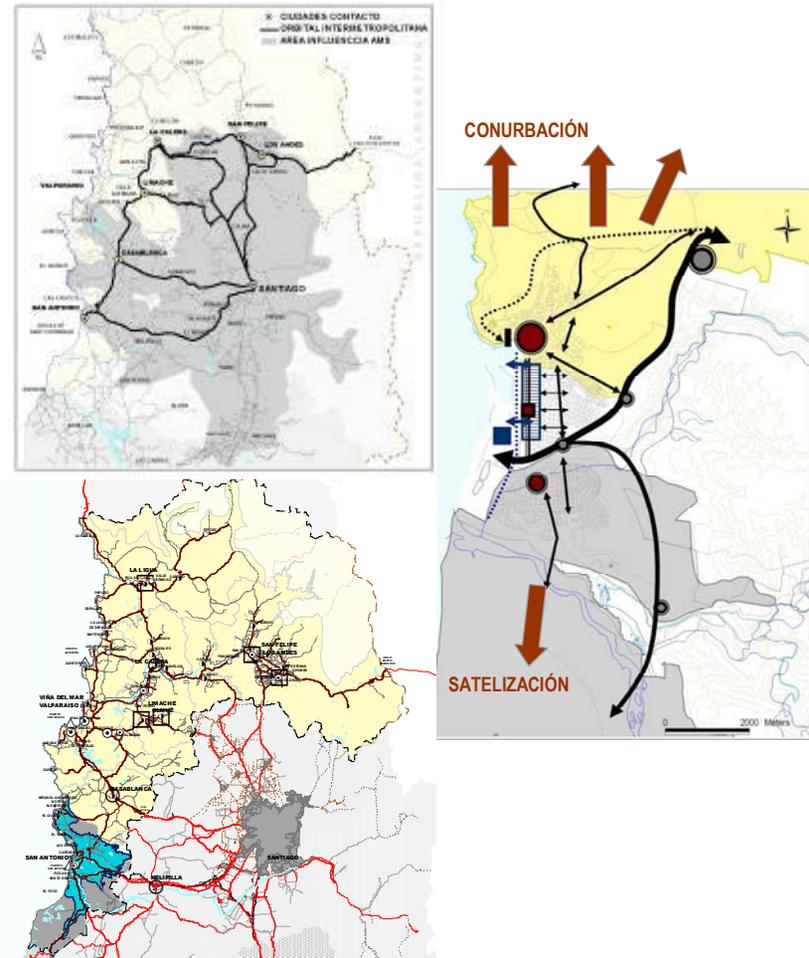
De esta forma, la ciudad de San Antonio, tiene dos niveles diferidos de actuación según dinámicas funcionales:

Nivel 1: Desarrollo urbano de una red jerarquizada de centros poli funcionales.

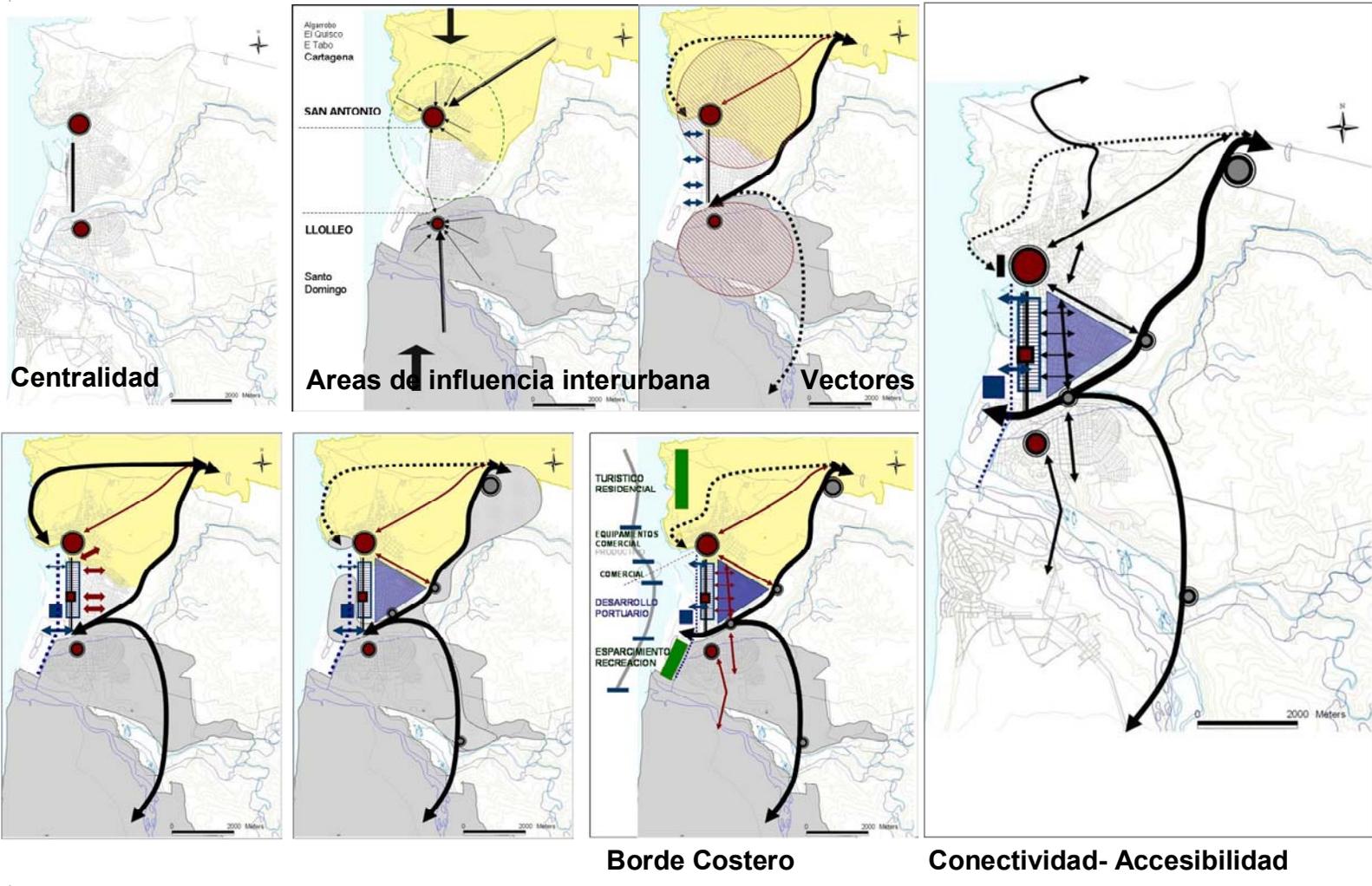
Nivel 2: Desarrollo portuario, sobre la base de segregar los flujos de carga de transporte, gestionando el borde contacto del puerto con la ciudad.

La superposición de ambos niveles de desarrollo urbano y portuario, en una misma plataforma territorial, pone de relevancia la conectividad como factor determinante en la minimización de fricciones por el uso de la vialidad y con ello la generación de externalidades negativas a las actividades urbanas de equipamientos y servicios propiamente tal.

Asimismo, la primacía de los corredores de transporte por la pujante actividad portuaria y en fuerte expansión y crecimiento, permiten definir que la ciudad se activa con la animación de áreas de mercado en torno a las principales cuencas operativas de accesibilidad – conectividad intra e interurbana según las demandas de transporte de las actividades portuarias e industriales asociadas, según encadenamientos productivos.



Visión de Ciudad



Propuesta de Implementación

Acciones Claves

1. Red de espacios públicos detonantes del desarrollo urbano  **CALIDAD URBANA
Homogeneización Socioeconómica**

2. Desarrollo del mercado inmobiliario urbano.  **FACTORES DE ATRACCIÓN
Sobre oferta de Suelo**

3. Soporte red de infraestructura básica, prioritariamente el mejoramiento de los estándares de accesibilidad con un escenario de desarrollo urbano con proyectos SECTRA.  **Ciudad: Motor de Servicios
Intercomuna
Competitividad Urbana**

Se plantea a continuación una estrategia de implementación para cada una de las ZGI's priorizadas, en consideración a los planes y proyectos acordes a un marco normativo vigente, considerando especialmente aquellos que establecen incentivos en pro de una gestión urbana acorde a los objetivos planteados de desarrollo de cada zona.

No obstante, a priori y como resultados del diagnóstico, se plantea formular las estrategias a partir de tres acciones claves para el desarrollo urbano de cada ZGI prioritaria, lo que define el ordenamiento de las distintas actividades urbanas proyectadas en la propuesta subsiguiente de Plan de Gestión:

1. Red de espacios públicos detonantes del desarrollo urbano
2. Desarrollo del mercado inmobiliario urbano.
3. Soporte red de infraestructura básica, prioritariamente el mejoramiento de los estándares de accesibilidad con un escenario de desarrollo urbano con proyectos SECTRA.

Estrategia General

La estrategia de implementación tiene como fin orientar la gestión pública, creando los incentivos necesarios a la inversión privada en proyectos detonadores de desarrollo urbano, en cuanto a renovación, remodelación, integración urbana social y/o aprovechamiento del potencial desarrollo local según atributos presentes en cada lugar. Las cuatro zonas de gestión urbana priorizadas requieren de estrategias de implementación acordes a la naturaleza de proyectos de gestión propicios, correspondientes a:

- Renovación urbana en centro comercial, generando atractividades para el desarrollo inmobiliario habitacional mediante una estrategia de densificación a media altura.
- Desarrollo y remodelación del eje centro cívico institucional abordando funcionalmente la interfaz ciudad- puerto.
- Desarrollo habitacional de Viviendas sociales y económicas en terrenos SERVIU de conformación de periferia urbana en el sector Norte Alto de Bellavista
- Recuperación de Parque Urbano Dyr en la desembocadura del Maipo, y planicie costera.

En un contexto de desarrollo urbano, con bajo dinamismo inmobiliario importa potenciar dichas iniciativas con proyectos públicos / privados en elaboración, toda vez que se cuentan con un instrumentos normativo como herramienta de gestión que promueve la mayor intensidad de ocupación de suelo, y con un claro rol funcional de cada zona.

Por ello, y considerando los requerimientos de orientaciones más bien estratégicas para la actuación en estas zonas se plantea como una estrategia central coordinar la Secretaría Comunal de Planificación en conjunto con la Asesoría Urbana Municipal con una mesa público- privada que permita gestar los principales proyectos de inversión, con participación directa de la Corporación de Desarrollo para San Antonio.

1. PRINCIPALES LINEAMIENTOS DE GESTIÓN

a) Sector Centro Comercial San Antonio

- **Orientar los lineamientos de actuación hacia la convergencia de intereses públicos y privados**, para vislumbrar alternativas rentables en zonas reguladas, remodelando y densificando el casco central y promoviendo la conformación de un espacio urbano de mayor calidad y estándar.
- **Generar Atractores de localización**, consistente en la dotación de infraestructura complementarias al comercio y servicios.
- Incorporar incentivos tributarios y territoriales a la localización, como descuento en patentes.
- **Promoción de Programas de desarrollo productivo y capacitación.**
- **Orientar los lineamientos de actuación hacia la convergencia de intereses públicos y privados**, para vislumbrar alternativas rentables en zonas reguladas, remodelando y densificando el casco central y promoviendo la conformación de un espacio urbano de mayor calidad y estándar.
- **Generar Atractores de localización**, consistente en la dotación de infraestructura complementarias al comercio y servicios.
- Incorporar incentivos tributarios y territoriales a la localización, como descuento en patentes.
- **Promoción de Programas de desarrollo productivo y capacitación.**
- **Desarrollo de un Plan de Negocios** que permita mejorar las ventajas competitivas de localización, a través de una definición clara de roles y ventajas del centro de la ciudad respecto a otras zonas.

- Generación de un banco de suelo a través de un catastro, identificando inmuebles con mayores posibilidades de renovación.

• Para la renovación arquitectónica de la zona, se propone:

1. Estudio de capacidad de carga y potencial inmobiliario de macro lotes y/o manzanas sujetas a remodelación.
2. Creación de las capacidades instaladas para la generación de mano de obra calificada capaz de intervenir en materia de remodelación y tratamiento de espacios públicos y mobiliarios urbanos.
3. Valorización social del sistema de equipamientos y espacios públicos, para la mantención y cuidado de las obras de mejoramiento.
4. Generación de Programa de Recuperación de edificios y espacios patrimoniales, que contemple como estrategia central un programa de revitalización del casco histórico
5. Se contempla la recuperación de entornos patrimoniales y puesta en valor del espacio público con inversiones como platabandas, Parque Arévalo, plazas y atrios de edificios públicos.



b) Sector Bellavista

Desde la disponibilidad de terrenos SERVIU para programar la demanda habitacional de viviendas sociales en dicho sector, se plantea la necesidad de elaborar un Plan Maestro para el desarrollo habitacional de dicho sector. Ello según los objetivos y líneas de acción que se plantean a continuación:

1. Establecer orientaciones claras para la gestión del suelo en el paño de terreno SERVIU, para la formulación de un Plan Maestro que establezca las directrices de diseño e intervención en la zona.
2. Generar un Mix residencial en el área para la conformación de un sector con oferta pública de vivienda con subsidio diferenciada, incorporando conjuntos de viviendas económicas aledañas a las viviendas sociales. Se recomienda incluir exigencias en licitaciones públicas de ejecución de proyectos habitacionales, mejoramiento de estándares de diseño, construcción de equipamientos promoviendo un Mix de usos y diversificación de oferta de viviendas según la implementación de distintos programas de subsidios habitacionales.
3. Mitigar el proceso de fuerte segregación socioeconómica en el área de extensión norte de la ciudad por homogenización del desarrollo habitacional, dada la concentración en etapas de proyectos de viviendas sociales. Ello asociado a importantes déficit de equipamientos públicos de distintas escalas complementarias al uso residencial.
4. Diseñar una mayor y mas diversificada oferta de equipamientos, cubriendo los déficit de los conjuntos habitacionales PRE existentes de dicho sector norte.
5. Incorporar en la planificación el área de influencia urbana residencial del sector norte de la ciudad, incorporando un enfoque prospectivo de crecimiento extensivo según tendencia de conurbación con Cartagena.

6. Definir una estrategia de gestión de suelo de propiedad del SERVIU-V, con fines promover el financiamiento privado de obras urbanas de carácter público.

7. Definir un etapamiento de los terrenos fiscales que reconozca la generación de barrios definidos y acotados por el eje de equipamientos planteado en la imagen objetivo, estableciendo zonas de transición entre las poblaciones existentes con mayor grado de deterioro social hacia los nuevos barrios con viviendas de valor un poco mayor. En este sentido, los equipamientos recreativos y de servicios deben ser definidos no sólo en beneficio de los nuevos barrios, sino también solucionando los déficit de los existentes.

De los excedentes económicos estimados en la evaluación económica de la primera etapa (17.189 UF, con 297 casas), se plantea construir o habilitar el parque quebrada como primer atributo de mejoramiento del sector, que hoy se ve transformado en un basural. Estos excedentes bastarían de sobra para el financiamiento de este parque quebrada.

Con miras al funcionamiento real de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido en esta ZGI, se plantea indagar la ejecución de obras de urbanización y equipamiento antes de que se generen los excedentes económicos de la primera etapa. Esto se lograría mediante los aportes reembolsables de alguna institución pública, posteriormente devueltos con la recuperación por la gestión de suelo. La experiencia en sectores como La Chimba de Antofagasta, donde efectivamente se urbanizó antes de proceder con las licitaciones, avalan esta estrategia como la más favorable. El resto de los excedentes (51.567 UF) se podría, de acuerdo al ejercicio propuesto en la evaluación, construir equipamiento de salud, educación y un centro polideportivo. De estos equipamientos, se plantea la educación municipal como prioritaria, tanto para cubrir déficit existente, como por el gran atributo a la localización residencial que representa.

c) Sector Eje Barros Luco

Definir el Eje como centro cívico y de servicios institucionales, que dada la cartera de proyectos de inversión en remodelación de bienes fiscales y municipales, en el contexto del proyecto de remodelación del edificios consistorial y la relocalización del recinto carcelario, libera en dependencias municipales y fiscales inmuebles sujetos a proyectos de densificación con fines de incrementar la oferta de oficinas de dicho sector. En consecuencia, se valora en forma favorable la capacidad ociosa de inmuebles que se liberan por la gestión de proyectos de inversión de edificios municipales y públicos, activando con ello un mercado inmobiliario que intensifique el patrón de uso, dada el incremento de la capacidad vial y con ello el posicionamiento de una imagen urbana de edificación en altura, con placa comercial de edificación continua, esbozada en los parámetros normativos del Plan regulador Comunal vigente desde el año 2006.

Condición de contexto urbano con ventajas de conectividad dada por el mejoramiento de la vialidad estructurante según cartera de proyectos SECTRA postulados a fondos sectoriales y/o regionales, con fines de minimizar la fricción de transporte de carga con el transporte público de pasajeros y vehicular privado. Asimismo, gestionar las externalidades de dicha fricción de flujos, proveyendo una vialidad de alto estándar para el acceso del recinto portuario desde el eje interregional Ruta 78 y parques industriales, y desde el eje de la Ruta de La Fruta.

Ejecutar y dotar el eje con edificios de servicios públicos en el eje Barros Luco, y la generación de oferta de edificios de oficinas y servicios especializados de actividades desencadenadas del transporte portuario.

Reconocer el impacto en la localización de actividades que se encadenen con el transporte portuario, dada el mejoramiento de los estándares de conectividad con el trazado y puesta en operación de rutas concesionarias para transporte de carga, con la relocalización del acceso al recinto portuario y la interrelación funcional con el centro cívico de la ciudad y nuevas localizaciones de parque de oficinas en torno los nodos de viales de transporte carga.

Potenciar proyectos de mejoramiento viales de la trama circundante al eje Barros Luco, que mejora la conectividad y con ello accesibilidad al resto de los sectores urbanos, y con Alto barrancas mediante el mejoramiento de eje transversal calle El Molo, y del Eje Angamos en su remodelación del frente urbano hacia el recinto portuario, todo lo que impacta favorablemente en el mayor dinamismo inmobiliario del sector.

Se plantea catastrar los edificios públicos (fiscales y municipales) prescindibles, determinando si pueden ser rehabilitados o deben ser renovados por nuevas edificaciones.

Promover la nueva oferta de oficinas en altura con planta comercial en edificaciones nuevas. Siendo los precios vigentes en la oferta alternativa muy altos (Torre Bioceánica), se plantea condicionar la venta de propiedades públicas contra la presentación de proyectos de edificación acordes con la imagen planteada para el eje. Los valores de oferta serán menores a los vigentes sin necesidad de intervenir en ello, pues quedó demostrado que a los precios vigentes en la Torre Bioceánica, la escasa demanda se localiza en viviendas antiguas compradas o arrendadas.

En el contexto de incentivar la demanda de oficinas ligadas al quehacer portuario, se plantea priorizar el proyecto de conexión Ruta 78 con Av. Barros Luco, potenciando la zona de oficinas y equipamiento propuesto en el Plan Regulador

c) Sector Parque Dyr y desembocadura del Río Maipo

Compatibilizar el uso equipamientos deportivo, recreacional y turístico con el desarrollo portuario, correspondiente a una zona con aptitud para acoger las obras de infraestructura de extensión portuaria.

Definir una estrategia de recuperación del territorio de borde fluvial del Maipo y playa de Lolloe, compatibilizando las configuraciones de espacios públicos con las instalaciones de infraestructura portuaria. Aprovechar y potenciar una línea de financiamiento de obras urbanas de equipamiento deportivo y habilitación de Parques Urbanos Dyr, como medidas de mitigación de impactos de empresas, y/o estrategias de responsabilidad social empresarial o acuerdos de producción limpia mediante la mantención del sistema de áreas verdes de la ciudad.

Definir una estrategia de gestión de suelo fiscal BBNN con fines promover el financiamiento privado de obras urbanas de carácter público.

Construir el equipamiento básico del Parque, gestionando la destinación de parte de los recursos de la venta de los terrenos de BBNN a EPSA. Este equipamiento debe ser blando, en el sentido que cuando la situación lo amerite (en un horizonte al año 2050), los terrenos que se destinen a expansión portuaria puedan fácilmente reconvertido, con un mínimo de impacto social.

Los excedentes económicos derivados de la concesión propuesta para un sector del Parque DYR debieran ser destinados a la mantención de otras áreas del parque fuera de la concesión. Según las estimaciones de la evaluación económica, los excedentes mensuales disponibles son de alrededor de 3 MM\$, monto suficiente para mantener extensas superficies de área verde y equipamiento recreativo público.

Promover inversiones de conectividad peatonal y vehicular del Parque con el sector de Lolloe, donde se encuentran estratos socioeconómicos mayores al promedio de toda la comuna de San Antonio. Esta población, en conjunto con los trabajadores portuarios, pueden constituirse en demanda importante que sustente el proyecto.

Dichas estrategias específicas para cada zona enunciadas, se desarrollan en un plan detallado de definición de acciones, consistente en los principales lineamientos de gestión, de identificación y propuestas de actores y mecanismos de gestión – coordinación público y privada.

Ello, además de la propuesta de un Plan de Inversiones identificando lineamientos de inversión, así como Mecanismos de Financiamiento y un Análisis de Priorización de Proyectos Públicos en Zonas de Gestión. Una estrategia para la aplicabilidad y gestión de instrumentos de planificación urbana, en conjunto con un plan de gestión social, premisas para la Gestión Habitacional, señalando los Estándares de diseño adecuados, un Plan de Gestión Inmobiliaria de Terrenos Públicos y un Plan de Comunicación y Marketing.

ETAPA VII: Conclusiones del Estudio

Se enuncia a continuación las principales conclusiones, a modo de orientaciones para el ajuste y actualización del Plan de Gestión Urbana Integral

-Se **priorizan áreas de intervención estratégicas** para la promoción del desarrollo urbano e inmobiliario de San Antonio, desde la premisa de concurrencia de inversiones públicas- privadas bajo un modelo de gestión, con fines de atender déficit y potenciar sectores de desarrollo interno del sistema urbano.

-En un contexto de fricción de modos de transporte y deterioro urbano, es crucial la **gestión de las externalidades que generan la movilidad interna en la ciudad**.

-En un escenario urbano de mejoramiento sostenido de los corredores de transporte, se **segmentan territorios internos que condiciona el fortalecimiento de centralidades con áreas de influencia funcional** que rebasan los límites urbanos y su demanda interna.

-Desde la gestión urbana, **cobran relevancia los bordes contactos** entre las Zonas de Gestión Urbana, como los eslabones no resueltos por funcionalidad al interior de la ciudad, para potenciar sus diversos sectores como fragmentos o piezas urbanas que la integran.

- Importan los **elementos de competitividad interna de localización de actividades** de servicios, equipamientos urbanos y de localización residencial (atractores por localización de actividades productivas, servicios, comercio, mejoramientos viales, emplazamiento geográfico, paisaje visual).

-Dificultades para el **desarrollo de un sistema más equilibrado**, es el escenario de segregación urbana, correspondiente a sus periferias empobrecidas y deficitarias por estándares urbanos – habitacionales, con posibilidades de ofertar viviendas para estratos medios- bajos, mediante la **gestión de proyectos integrales** y generación de subcentros de servicios y equipamientos.

-Tendencia de crecimiento actividad comercial, servicios urbanos, parque industrial y servicios asociados al transporte portuario frente a la pérdida de competitividad por localización residencial estratos medios y altos, en el contexto intercomunal, conurbación norte Cartagena, y satelización sur Santo Domingo.

-Es el **desarrollo portuario, industrial y productivo, el que indica un vector de mayor desarrollo urbano**, en el contexto del escenario de crecimiento expansivo que ha tenido la actividad portuaria.

-Proyecto Mall Casino del Pacífico: Oportunidad para impulsar el **desarrollo y renovación del centro comercial San Antonio**, toda vez que medie una **estrategia comercial y de promoción turística**.

-El **mejoramiento de la red vial de conectividad interna** es clave para orientar un desarrollo productivo – portuario en miras de reconocer la ciudad con el potencial de atractividad a la localización de las actividades de servicios encadenada a la actividad de transporte portuario (identificación de los proyectos de mejoramiento vial SECTRA, identificando inversiones con mayor impacto en el mejoramiento de los estándares de accesibilidad a las ZGI priorizadas, con el objetivo de potenciar su desarrollo).

ESTUDIOS DE ANÁLISIS DE TENDENCIAS DE LOCALIZACIÓN 2006 - 2007

Los resultados de las evaluaciones económicas realizadas permiten argumentar que, bajo una adecuada dirección de los esfuerzos públicos, se podrían promover condiciones favorables de desarrollo en las 4 ZGI's seleccionadas.

- La ZGI más favorable en cuanto a impacto en recuperación urbana dirigida desde el ente público es la promoción de la mixtura social en Alto Bellavista, de la cual es posible extraer cuantiosas **obras de equipamiento y urbanización con la adecuada gestión de los terrenos** de propiedad de Bienes Nacionales.

- Se postula que los excedentes son suficientes como para **generar un atractivo estándar de urbanización**, que junto con las obras de conectividad en eje San Antonio Las Bodegas, Camino viejo a Cartagena, Eje Caupolicán – Brasil), permitirían la generación de atributos adecuados a la radicación de viviendas de mayor estándar, capturando demanda del crecimiento de Cartagena.

- La ZGI Centro Comercial de San Antonio tiene carácter estratégico. Renovación en un contexto de **generar competitividades internas por la localización del mega proyecto Casino- Mall**. Dicho proyecto descomprimirá la actividad comercial y vehicular de los ejes tradicionales, posibilitando nuevos usos y dando espacios a la radicación de viviendas.

- La renovación urbana en forma de viviendas y servicios asociados a éstas tiene un gran aliciente en el **proyecto del Paseo Arévalo**, que abriría nuevos frentes comerciales y residenciales peatonales en una zona estratégica de la ciudad. Este proyecto es sin duda el de mayor impacto en la parte alta de los ejes de entrada y salida a la ciudad y debe ser priorizado como detonante de la transformación urbana de San Antonio.

- El crecimiento económico, lento pero constante, permite una **demanda positiva en estratos mayores a los existentes**, favorecido también por las políticas de subsidio y capturas por las condiciones normativas que incentivan la renovación y remodelación.

-Generar **oportunidades de capacitación e incentivar la localización de centros de formación técnica y universidades**, frenar la emigración de población joven, conformación de un segmento laboral demandante de viviendas mejor estándar. (diagnóstico: falta de mano de obra calificada).

-La demanda residencial que se plantea mejorar, tiene un complemento en la demanda de servicios asociados a la **mayor diversificación de la economía y al mayor poder adquisitivo de los demandantes** de la comuna y de otras aledañas. El Casino-Mall cumple con varios de los requisitos como atractor de demandas, por lo que se cree que cambiará favorablemente la matriz de producción de la comuna.

-ZGI del Eje Barros Luco se perfila una vía emplazadora de usos oficinas, servicios institucionales, y comercios.

-**Administración de terrenos fiscales vía concesión**, con margen destinable a obras o habilitación de áreas verdes, priorizando complementariamente obras de mejoramiento vial para su conectividad interna, intercomunal e integración con la recuperación de la ribera norte del río y bordes contactos urbanos del Estero El Sauce. Ello, con alta incidencia en el interés y promoción de proyecto a privados interesados en operarlo.

-Generación de un **modelo de gestión con atractores de localización** de estratos medios altos, dada la demanda de negocios de concesión de equipamientos deportivos. Ello, acompañando la promoción de un **sector residencial de altos ingresos en torno a Llole**, con atributos de entornos, sistema de equipamientos, estándares de infraestructura, proximidad y accesibilidad urbana a centros comerciales y borde costero.