

MINUTA

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN AL CAPÍTULO 13 DEL TÍTULO 4 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES (OGUC) CON EL OBJETO DE INCORPORAR TERMINALES ELÉCTRICOS Y TERMINALES HÍBRIDOS COMO PARTE DE LOS SERVICIOS DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA.

Departamento de Planificación y Normas Urbanas
División de Desarrollo Urbano

I. PROBLEMA O NECESIDAD QUE MOTIVA LA MODIFICACIÓN

En Chile, el transporte terrestre es responsable del 30% del consumo nacional de energía y del 24% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del país. En este contexto, la electromovilidad se presenta como una alternativa con múltiples beneficios, tanto en términos económicos y energéticos como ambientales.

A nivel nacional, se han implementado diversas políticas públicas orientadas a fomentar la electromovilidad, destacando entre ellas la Estrategia Nacional de Electromovilidad. En esta se establecen metas concretas, como alcanzar un 100% de buses urbanos eléctricos al año 2040 y un 40% de vehículos particulares eléctricos al 2050.

No obstante, para asegurar una transición efectiva desde flotas diésel hacia vehículos eléctricos a gran escala, es indispensable adoptar una visión integral. En este marco, se están impulsando acciones e iniciativas que incluyen: la actualización de normativas, la recopilación y difusión de información técnica, la formación de capital humano especializado, la promoción de la innovación mediante la colaboración público-privada, la ejecución de instalaciones de carga al interior de terminales y su integración al sistema eléctrico, así como el fomento de la oferta y demanda de vehículos eléctricos, con énfasis en el transporte público y flotas de uso intensivo.

Uno de los aspectos clave para alcanzar las metas medioambientales en materia de electromovilidad en el transporte público es el desarrollo de infraestructura habilitante, entre ellas, la implementación de terminales para buses eléctricos donde se pueda, por ejemplo,

realizar la carga de las baterías de forma eficiente y acorde a esta nueva tipología de vehículos cero emisiones.

Actualmente, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) no contempla disposiciones específicas que regulen las características particulares de los terminales destinados a buses eléctricos. Su normativa vigente se orienta a flotas con motores de combustión interna (diésel u otros), cuyos estándares se encuentran en proceso de obsolescencia considerando los altos niveles de emisiones contaminantes y ruido de estas tecnologías.

Esta falta de actualización normativa constituye una barrera para el desarrollo e implementación de infraestructura de apoyo a la electromovilidad. Esto, dado que no considera requerimientos esenciales como instalaciones de carga de baterías eléctricas, la adecuación de espacios para operaciones de mantenimiento específicas, y las condiciones operativas propias de este tipo de vehículos, tales como menores emisiones locales, menor nivel de ruido y diferentes patrones de circulación y reposo. Tampoco considera la compatibilidad de estas infraestructuras con otros tipos de uso de suelo, como por ejemplo, vivienda.

Los buses eléctricos presentan diferencias sustanciales respecto los de combustión interna, tanto en su diseño y operación como en sus necesidades de soporte técnico. Estas diferencias deben ser abordadas de forma explícita en la normativa de urbanismo y construcciones, a fin de garantizar una planificación territorial coherente con los avances tecnológicos del sistema de transporte público y facilitar el cumplimiento de los compromisos medioambientales del país.

En este contexto, se hace necesario modificar la Ordenanza General mediante una actualización que incorpore nuevas categorías —como Terminales Eléctricos y Terminales Híbridos— que reconozcan y regulen adecuadamente estas nuevas condiciones tecnológicas. Lo anterior permitirá contar con un marco normativo actualizado y coherente con la transición hacia un sistema de transporte público más moderno, eficiente y ambientalmente sostenible.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la presente propuesta de modificación es incorporar dos nuevos tipos de terminales de locomoción colectiva urbana a la OGUC: **Terminales Eléctricos** y **Terminales Híbridos**. Esta incorporación responde a la necesidad de adecuar la normativa vigente al avance de la electromovilidad, considerando que estos no se encuentran actualmente contemplados en la OGUC, generando vacíos que dificultan el desarrollo e implementación de infraestructura acorde a los requerimientos tecnológicos y operativos del transporte mediante buses eléctricos.

Cabe señalar que, junto con estos nuevos tipos de terminales, se proponen nuevas categorías

para cada uno de los mismos dependiendo de sus dimensiones y tipo de flota, aspectos que determinarán las exigencias urbanísticas para cada caso.

III. PRINCIPALES ASPECTOS DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA

La presente propuesta de modificación a la Ordenanza General, contempla la incorporación de dos nuevas categorías de terminales destinados a los servicios de locomoción colectiva urbana, según si incorporan buses eléctricos como parte de su flota de forma total o parcial.

1. **Terminales Eléctricos:** Inmueble destinado al estacionamiento y carga de vehículos eléctricos de locomoción colectiva urbana, y
2. **Terminales Híbridos:** Inmueble destinado al estacionamiento y carga eléctrica de vehículos de locomoción colectiva urbana, cuya flota operacional está compuesta por vehículos que cuentan con distintas tecnologías de propulsión.

La determinación de si un terminal cuenta con la flota eléctrica operativa necesaria para ser considerado un Terminal Híbrido, será determinado a través del Informe Previo Favorable que emita la SEREMITT, de acuerdo con el Decreto N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Adicionalmente, la presente modificación establece las categorías para los terminales eléctricos e híbridos de acuerdo con la superficie de terreno, determinando las exigencias en materia de usos de suelo, vías de acceso y áreas verdes aplicables en función del impacto que generan los buses eléctricos en el entorno urbano. A continuación, se indican las categorías:

Superficie de terreno (m²)	Categoría	
	Terminales eléctricos (E)	Terminales híbridos (BE)
Hasta 5.000	E1	BE1
>5 mil – 10 mil	E2	BE2
>10 mil – 20 mil	E3	BE3
> 20 mil	E4	BE4

Junto con lo anterior, respecto a las exigencias de vías de acceso, se propone actualizar el criterio vigente. De esta forma, no sólo se considerará la variable de las dimensiones del terminal para determinar el tipo de vía necesario, sino que también se pretende incorporar como criterio las

dimensiones de los buses y las soluciones de diseño de los accesos que los inmuebles presenten para efectos de una correcta operación de los servicios de transporte público.

Finalmente, también se considera ajustar las exigencias de áreas verdes para los nuevos tipos de terminales, en el entendido que las externalidades relacionadas a ruidos y emisiones son menores en los casos de terminales cuyas flotas se componen en todo o parte de buses eléctricos.

Efectos esperados de la modificación:

- ✓ Actualización normativa que permita incorporar y regular infraestructuras adaptadas a las nuevas tecnologías de transporte cero emisiones, en concordancia con la creciente incorporación de buses eléctricos en los servicios de locomoción colectiva urbana en el país.
- ✓ Impulso a la transición energética del transporte público, al habilitar condiciones normativas que viabilicen la implementación, operación y mantenimiento de terminales adecuados para flotas de vehículos eléctricos.
- ✓ Reducción de impactos ambientales y mejora en la calidad de vida en el entorno urbano, mediante la promoción de infraestructuras que permitan una operación más silenciosa, con menores niveles de emisiones locales y menor huella de carbono.

Esta actualización permitirá superar las limitaciones del marco normativo actual, el cual fue concebido bajo parámetros propios de flotas de combustión interna, sin considerar las exigencias particulares de los vehículos eléctricos. Representa un paso clave para acompañar y habilitar, desde el marco urbanístico y constructivo, la implementación de políticas públicas en movilidad sustentable y el cumplimiento de los compromisos ambientales asumidos por el país, facilitando la transición hacia un sistema de transporte público más eficiente, limpio y sostenible.

Departamento de Planificación y Normas Urbanas, Julio 2025.

* * *