

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 44.564-B

Viernes 2 de Octubre de 2026

Página 1 de 10

Normas Generales

CVE 2882089

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO

MODIFICA DECRETO SUPREMO N° 47, DE VIVIENDA Y URBANISMO, DE 1992, QUE FIJA EL TEXTO DE LA ORDENANZA GENERAL DE LA LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES, EN DIVERSAS MATERIAS, CON EL OBJETIVO DE SU MODERNIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN, Y ACELERAR LOS PROYECTOS DE RECONSTRUCCIÓN EN ZONAS DE CATÁSTROFE

Núm. 68.- Santiago, 24 de julio de 2026.

Visto:

Las facultades que me confiere el artículo 32 número 6° del decreto supremo N° 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Constitución Política de la República de Chile; la ley N° 16.391, que crea el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo; el decreto ley N° 1.305, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que reestructura y regionaliza el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo; el decreto con fuerza de ley N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, cuyo texto aprueba la nueva Ley General de Urbanismo y Construcciones; el decreto supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que Fija Nuevo Texto de la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones; la resolución N° 36, de 2024, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y,

Considerando:

1. Que, el sector de la construcción experimenta una contracción económica sostenida, afectando de manera particular a la edificación habitacional. El volumen de viviendas y la superficie autorizada registran una disminución progresiva desde el año 2019, alcanzando en 2025 su registro más bajo desde el año 2008, lo que ha generado una contracción del empleo sectorial y la afectación patrimonial de empresas y pequeños emprendimientos vinculados a la ejecución de proyectos locales y asistencia técnica.

2. Que, por otra parte, si bien la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones contempla actualmente disposiciones especiales aplicables a zonas decretadas afectadas por catástrofe, resulta necesario complementar y perfeccionar dicho marco regulatorio, a fin de contar con mecanismos que permitan adecuar los procedimientos urbanísticos y de edificación a las particulares condiciones y necesidades de los procesos de reconstrucción, especialmente en materia de soluciones habitacionales para las familias damnificadas.

3. Que, esta contracción sectorial se desenvuelve en un contexto de déficit habitacional estructural que supera las quinientas mil unidades, coexistiendo dicha carencia con un stock relevante de viviendas terminadas que no registran colocación en el mercado.

4. Que, el acceso a una vivienda adecuada constituye una necesidad social prioritaria y uno de los principales desafíos que enfrenta actualmente el país, atendido el déficit habitacional existente y las dificultades que experimentan numerosos hogares para acceder a una solución habitacional en condiciones adecuadas de localización, calidad y precio, particularmente en las ciudades y zonas urbanas con mayor demanda.

5. Que, la superación de dicho déficit requiere incrementar de manera sostenida la oferta de viviendas, promoviendo condiciones que permitan aumentar la disponibilidad de suelo efectivamente apto para su desarrollo y facilitar la ejecución oportuna y económicamente viable de proyectos habitacionales, especialmente aquellos destinados a atender las necesidades de los hogares de menores ingresos y de los sectores medios.

6. Que, en este contexto, corresponde revisar aquellos parámetros y exigencias de carácter urbanístico que, sin perjuicio de los objetivos de calidad, seguridad y adecuada planificación urbana que justifican su establecimiento, puedan constituir restricciones innecesarias o desproporcionadas

CVE 2882089

Director: Giovanni Calderón Bassi
Sitio Web: www.diarioficial.clMesa Central: 600 712 0001 E-mail: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl

para la generación de nueva oferta habitacional, procurando que la regulación mantenga un adecuado equilibrio entre dichos objetivos y la necesidad de facilitar el acceso a la vivienda y el desarrollo de ciudades integradas, compactas y dotadas de infraestructura y servicios.

7. Que, el desajuste en el mercado habitacional responde, entre otros factores, a un incremento en los costos de producción y a la acumulación de cargas regulatorias asociadas al desarrollo de proyectos urbanos, incluyendo exigencias y estándares que pueden incidir en la viabilidad y oportunidad de proyectos habitacionales y de reconstrucción.

8. Que, la normativa reglamentaria vigente contiene estándares que requieren ser permanentemente revisados y actualizados para responder a la dinámica actual del desarrollo urbano, especialmente en materias de constructibilidad, densidad, integración con la infraestructura y el equipamiento urbano y movilidad.

9. Que, en este contexto, resulta necesario adecuar determinados parámetros urbanísticos a las condiciones demográficas, territoriales y de infraestructura existentes, procurando que las normas de intensidad de ocupación del suelo guarden una relación razonable y técnicamente fundada con las características actuales de la población y de las ciudades.

10. Que, gran parte de las exigencias y parámetros técnicos que inciden en el desarrollo de proyectos habitacionales se encuentran radicados en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, correspondiendo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo mantenerlos permanentemente actualizados de acuerdo con la realidad socioeconómica, demográfica, territorial y tecnológica del país.

11. Que, los resultados del Censo de Población y Vivienda 2024 del Instituto Nacional de Estadísticas evidencian una transformación sostenida en la estructura demográfica y habitacional del país, caracterizada, entre otros fenómenos, por una disminución persistente del tamaño de los hogares. En efecto, el promedio de personas por hogar disminuyó desde 4,0 personas en 1992, a 3,6 en 2002, 3,1 en 2017 y 2,8 en 2024. Asimismo, la distribución de personas por hogar da cuenta de una marcada concentración en hogares de menor tamaño: a nivel nacional, el 21,8% de los hogares son unipersonales y el 48,8% se encuentra compuesto por dos personas o menos, mientras que el 51,2% restante corresponde a hogares integrados por tres o más personas. Esta tendencia se refleja, además, en el significativo incremento de los hogares unipersonales que aumentó desde un 8,3% del total de hogares en 1992 a un 21,8% en 2024. Estos antecedentes hacen necesario revisar los factores de equivalencia utilizados por la normativa urbanística para estimar la población asociada a los proyectos habitacionales, de manera que éstos respondan de forma más adecuada a la realidad demográfica vigente.

12. Que, atendida dicha evolución demográfica, resulta necesario actualizar el factor utilizado para determinar la densidad habitacional de los proyectos, sustituyendo el parámetro de 4,0 habitantes por vivienda por uno de 2,8 habitantes por vivienda, de modo que la estimación de población asociada a las nuevas edificaciones guarde una relación más razonable con el tamaño efectivo de los hogares observado en el país. Esta adecuación permite evitar que la aplicación de un factor significativamente superior a la realidad demográfica actual produzca estimaciones sobredimensionadas de población y, consecuentemente, exigencias urbanísticas que no guarden una adecuada correspondencia con la ocupación efectiva esperada de las viviendas.

13. Que, asimismo, la intensidad de ocupación del suelo no debe ser considerada de manera aislada respecto de la infraestructura y los sistemas de movilidad que sirven al territorio. La Política Nacional de Desarrollo Urbano ha establecido la necesidad de mantener una relación de proporcionalidad entre la infraestructura de vialidad, transporte y equipamiento y la utilización del suelo asociada a la capacidad de dicha infraestructura, evitando situaciones de subutilización de infraestructura por bajas densidades. A su vez, la propuesta de actualización de dicha Política aprobada por el Consejo Nacional de Desarrollo Territorial promueve ciudades concentradas y de proximidad, el aprovechamiento del suelo urbano existente, la consolidación de áreas que cuentan con infraestructura y equipamiento y una densificación equilibrada, articulando la planificación territorial con los sistemas de movilidad y transporte.

14. Que, en consecuencia, resulta pertinente reconocer, en la regulación de la densidad habitacional, las diferencias existentes entre los territorios según su nivel de accesibilidad y conectividad, particularmente respecto de aquellos sectores que se encuentran próximos a estaciones u obras existentes o cuya ejecución se encuentre suficientemente comprometida mediante los mecanismos de inversión pública. En estos sectores existe una infraestructura de transporte cuya localización y capacidad favorecen la accesibilidad a servicios, equipamientos, empleos y otras centralidades urbanas, por lo que resulta consistente con los principios de concentración urbana, proximidad y utilización eficiente de la infraestructura existente orientar hacia ellos una mayor intensidad de ocupación residencial.

15. Que, dicha diferenciación territorial encuentra, además, sustento en la evidencia disponible sobre los patrones residenciales asociados a desarrollos orientados al transporte, la que muestra una asociación entre la localización próxima a estaciones o áreas servidas por transporte masivo y hogares de menor tamaño. Este fenómeno resulta coherente con la evolución demográfica observada en Chile, caracterizada por la disminución sostenida del tamaño de los hogares y el aumento de los hogares unipersonales. En consecuencia, la aplicación de un factor de 1,4 habitantes por vivienda para proyectos emplazados en áreas de alta accesibilidad al transporte público permite incorporar, de manera prudente, las características demográficas de los hogares que previsiblemente ocuparán dichas

viviendas, evitando sobredimensionar la población estimada de proyectos localizados en sectores donde, además, existe una oferta de transporte público que permite satisfacer una parte relevante de las necesidades de movilidad de sus habitantes.

16. Que, la consideración de la proximidad al transporte público como criterio para diferenciar las condiciones urbanísticas aplicables a los proyectos cuenta, además, con precedentes en la normativa urbanística nacional. A modo ejemplar, el decreto supremo N° 29, de 2024, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, contempló la posibilidad de establecer polígonos de beneficios de normas urbanísticas asociados a estaciones de transporte público mayor y a ejes estructurantes del sistema de transporte público mayor, utilizando distancias máximas de recorrido peatonal de 700 y 500 metros, respectivamente. Lo anterior evidencia que la proximidad y accesibilidad efectiva a sistemas de transporte público constituye un criterio territorialmente relevante para efectos de definir condiciones diferenciadas de desarrollo urbano.

17. Que, sobre esta base, resulta razonable establecer parámetros diferenciados para los proyectos emplazados en áreas próximas a infraestructuras de transporte público y movilidad en sectores vinculados a vías expresas o troncales, atendiendo a su accesibilidad efectiva y a la existencia o previsión cierta de infraestructura de transporte. Además, respecto de estaciones de metro, tren o ferrocarril o similares, la utilización de distancias de recorrido peatonal por vías de tránsito público permite considerar la accesibilidad real de los proyectos a dichas infraestructuras, en lugar de utilizar exclusivamente distancias lineales, favoreciendo una adecuada correspondencia entre la regulación urbanística y las condiciones efectivas de conectividad del territorio.

18. Que, tratándose de infraestructura de transporte proyectada, resulta necesario vincular la aplicación de las condiciones diferenciadas a proyectos cuya ejecución se encuentre suficientemente comprometida mediante los mecanismos de inversión pública, de manera que dichas condiciones se funden en circunstancias objetivas y verificables de accesibilidad futura.

19. Que, asimismo, la regulación de los estacionamientos debe guardar una adecuada correspondencia con las condiciones de accesibilidad y movilidad del lugar en que se emplaza cada proyecto, considerando la disponibilidad de alternativas de transporte público y la infraestructura de movilidad existente o proyectada que sirve al territorio. En consecuencia, resulta razonable que las exigencias de estacionamientos puedan ser diferenciadas en aquellos sectores que presentan condiciones particularmente favorables de conectividad y acceso al transporte público.

20. Que, los proyectos emplazados en las proximidades de estaciones de transporte público mayor, así como en sectores vinculados a vías expresas o troncales, cuentan con condiciones de accesibilidad que permiten satisfacer una parte relevante de las necesidades de movilidad de sus habitantes mediante alternativas distintas del automóvil particular. La reducción de la dotación mínima de estacionamientos en dichos sectores permite, por tanto, adecuar las exigencias urbanísticas a las condiciones efectivas de movilidad del territorio y favorecer un uso más eficiente de la infraestructura de transporte existente.

21. Que, la utilización de la proximidad al transporte público como criterio para reducir las exigencias de estacionamientos cuenta con antecedentes en la propia Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, que mediante decreto supremo N° 25, de 2012, contempló la posibilidad de rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida para determinados proyectos emplazados próximos a estaciones de transporte. Asimismo, la consideración de reducciones de estacionamientos como instrumento para incentivar el uso del transporte público y adecuar las exigencias urbanísticas a las condiciones de accesibilidad de determinados sectores ha sido objeto de estudios y propuestas nacionales de densificación en torno a estaciones de transporte masivo, o ejes viales de alta circulación de transporte.

22. Que, en consecuencia, resulta procedente establecer una rebaja de hasta un 50% de la dotación de estacionamientos exigida por el respectivo instrumento de planificación territorial para los proyectos que se emplacen en las mismas áreas de proximidad definidas para efectos de la aplicación de condiciones diferenciadas de densidad.

23. Que, si bien existen factores externos como el encarecimiento del financiamiento hipotecario, la carga tributaria y los niveles de judicialización que inciden en el mercado inmobiliario, la solución a dichos aspectos corresponde a cuerpos normativos ajenos a la referida Ordenanza.

24. Que, resulta necesario fortalecer los mecanismos reglamentarios destinados a facilitar y agilizar la aprobación y materialización de soluciones habitacionales en contextos de reconstrucción por catástrofes, de manera que los procedimientos aplicables, sin perjuicio de las exigencias de seguridad y calidad que correspondan, consideren las circunstancias excepcionales propias de estos procesos y permitan una respuesta oportuna a las necesidades de las personas y familias afectadas.

25. Que, las rigideces del sector reflejan una problemática estructural vinculada a restricciones normativas del suelo urbano, las cuales pueden limitar la eficiencia en la producción de viviendas y afectar el desarrollo de proyectos habitacionales de interés público, incluso en terrenos de propiedad fiscal.

26. Que, en consecuencia, resulta imperativo dotar a la normativa urbanística de disposiciones que adecuen el régimen general a las condiciones demográficas, territoriales y de infraestructura actuales y, particularmente, que permitan atender prioritariamente las situaciones de catástrofe.

27. Que, conforme al artículo 3° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, compete al Ministerio de Vivienda y Urbanismo estudiar las modificaciones de la Ordenanza General para mantenerla al día con el desarrollo socioeconómico y tecnológico, haciendo necesario aprobar el presente conjunto de normas orientadas a actualizar sus parámetros técnicos, reducir restricciones regulatorias y facilitar la reconstrucción.

28. Que, atendida la permanente urgencia de superar los efectos de los incendios, inundaciones y otras calamidades públicas y catástrofes que afectan recurrentemente al país, tales como los incendios de la Región de Valparaíso en 2024 y de las regiones de Ñuble y del Biobío en enero de 2026 y el frente de mal tiempo que afectó a varias regiones del país en julio del presente año, entre otros, se introducen modificaciones específicas destinadas a acelerar la tramitación y ejecución de proyectos emplazados en zonas declaradas bajo estado de excepción constitucional de catástrofe y zonas declaradas afectadas por catástrofe conforme con lo prescrito en el decreto supremo N° 104, de 1977, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Título I de la ley N° 16.282, sobre disposiciones permanentes para casos de sismos o catástrofes.

29. Que, en consecuencia, el presente decreto tiene por objeto introducir diversas modificaciones a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, destinadas a actualizar su normativa técnica y acelerar la ejecución de proyectos, incidiendo en las siguientes materias y disposiciones:

- Movilidad y mitigación vial en proyectos públicos y de reconstrucción, modificando el artículo 1.5.1.
- Estudios en áreas de riesgo, modificando el artículo 2.1.17.
- Estacionamientos en zonas cercanas al transporte público, modificando el artículo 2.4.1.
- Densidad máxima, modificando el artículo 2.1.22.
- Conjuntos armónicos, modificando los artículos 2.6.4. al 2.6.9. y el artículo 2.6.19.
- Pavimentación, perfiles de vías y reconstrucción, modificando los artículos 5.1.1. y 7.2.1.
- Loteos con construcción simultánea, modificando el artículo 7.2.3.
- Modificación de proyectos aprobados, pudiendo acogerse al artículo transitorio.

30. Que, de conformidad a lo dispuesto en la resolución exenta N° 3.288, de 2015, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que establece la Norma de Participación Ciudadana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y sus secretarías regionales ministeriales, la presente modificación reglamentaria fue sometida al proceso de participación ciudadana con consulta pública entre los días 8 y 22 de abril del presente año, ambas fechas inclusive.

Decreto:

Artículo único.- Modifícase la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, cuyo texto fue fijado mediante decreto supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en los términos que a continuación se consignan:

1. Modifícase el artículo 1.5.1. en el sentido de sustituir sus incisos tercero y cuarto por los siguientes:

“A la solicitud de permiso de urbanización, de edificación o a las autorizaciones correspondientes, se deberá acompañar el comprobante de ingreso del Informe de Mitigación o, el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe. Cuando éste deba elaborarse y se trate de un IMIV de categoría mayor, la resolución que lo apruebe será requisito para el otorgamiento del correspondiente permiso o autorización.

Cuando se trate de proyectos que exijan la elaboración de un IMIV de categoría básico o intermedio, o de aquellos que los reemplacen, la resolución que apruebe dicho informe será requisito para la recepción definitiva de las obras aprobadas en el correspondiente permiso o autorización.

Será responsabilidad del interesado ingresar ante la Dirección de Obras Municipales el acto administrativo mediante el cual se apruebe el Informe de Mitigación, según se requiera para el otorgamiento del permiso o autorización o para la recepción definitiva, conforme a los incisos precedentes.

Cuando el IMIV aprobado sea requisito para otorgar el permiso, si ello no se efectúa dentro del plazo para pronunciarse sobre la solicitud de permiso, el Director de Obras Municipales deberá dejar constancia de ese requisito pendiente al emitir el Acta de Observaciones. Dicha observación deberá ser subsanada por el interesado dentro del plazo dispuesto en el inciso final del artículo 1.4.9. de esta Ordenanza o, en su defecto, deberá acreditar mediante documento emitido por el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad que dicho informe continúa en trámite de evaluación, conforme a los plazos establecidos en el decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito también por el Ministerio

de Vivienda y Urbanismo, que aprueba el Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano.”.

2. Modifícase el artículo 2.1.17. en el sentido de agregar el siguiente inciso final nuevo:

“El estudio fundado a que se refiere el inciso quinto determinará la magnitud y mitigación del riesgo y deberá ser elaborado y suscrito por profesionales especialistas tales como arquitectos, ingenieros civiles, geólogos u otros especialistas de acuerdo con la naturaleza del riesgo y de las materias técnicas comprendidas en él. El estudio deberá ajustarse a las metodologías y demás exigencias técnicas establecidas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo mediante las circulares de la División de Desarrollo Urbano. La Dirección de Obras Municipales verificará que el estudio se encuentre suscrito por los profesionales especialistas que correspondan, que cumpla las exigencias formales y que, de conformidad con el inciso quinto, cuente con la aprobación del organismo competente, sin que le corresponda pronunciarse sobre el mérito o suficiencia técnica de su contenido.”.

3. Modifícase el artículo 2.1.22. en el siguiente sentido:

- 3.1. Modifícase en el inciso primero el guarismo “4” por “2,8”.
3.2. Agréganse los siguientes nuevos incisos tercero y cuarto:

“Se considerará un coeficiente de 1,4 habitantes por vivienda para aquellos proyectos que se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

1. Que el proyecto se emplace a una distancia no superior a 600 metros de recorrido peatonal, por vías de tránsito público, de una estación de metro, tren, teleférico o similar, existentes o proyectadas. Tratándose de estaciones proyectadas, deberá acreditarse que las obras de construcción de la estación, o del tramo en que ésta se emplaza, cuentan con contrato de construcción o de concesión adjudicado, según corresponda, mediante el respectivo acto administrativo o instrumento que dé cuenta de dicha adjudicación.
2. Que el acceso del proyecto se encuentre dentro de una franja de 400 metros de ancho total, equivalente a 200 metros medidos a cada costado del eje de vías expresas existentes.
3. Que el acceso del proyecto se encuentre dentro de una franja de 200 metros de ancho total, equivalente a 100 metros medidos a cada costado del eje de vías troncales existentes.

En los planes reguladores comunales que establezcan la norma urbanística de densidad en vivienda por hectárea, corresponderá multiplicar el respectivo valor de densidad por 4 constituyendo el resultado de dicha operación, para todos los efectos a que hubiere lugar, la norma urbanística sobre la cual deben aplicarse los coeficientes de densidad señalados en los incisos precedentes, según corresponda.”.

4. Modifícase el artículo 2.4.1. en el sentido de sustituir su inciso tercero por el siguiente:

“Los proyectos de vivienda y/o equipamiento clase servicio que se encuentren en alguna de las situaciones contempladas en el inciso tercero del artículo 2.1.22. de esta Ordenanza, podrán rebajar hasta la mitad la dotación de estacionamientos requerida en el respectivo instrumento de planificación urbana comunal. Se excluyen de lo anterior, los condominios de viviendas de interés público que deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 21.442 de copropiedad inmobiliaria.”.

5. Modifícase el artículo 2.6.4. en el siguiente sentido:

- 5.1. Sustitúyese en el literal a) del número 1 del inciso primero la frase “Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 5 veces la superficie predial mínima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que la superficie total no sea inferior a 5.000 m².;” por la siguiente: “a) Estar emplazado en un terreno cuya superficie total sea igual o superior a 2.500 m².;”.
- 5.2. Elimínese el número 2 del inciso primero.
- 5.3. Sustitúyese en el primer párrafo del literal a) del inciso segundo la frase “Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m., con calzada de no menos de 14 m.” por la frase “Que el terreno enfrente en al menos 20 metros a una vía existente o proyectada en el Plan Regulador respectivo, de un ancho mínimo de 20 m entre líneas oficiales. Cuando

el conjunto armónico se emplace en uno o más terrenos que, en conjunto, tengan una superficie total igual o superior a 5.000 m2, la vía deberá contar, además, con una calzada de al menos 14 metros de ancho.”.

6. Modifícase el artículo 2.6.5. en el sentido de agregar el siguiente nuevo inciso tercero:

“Los proyectos que cumplan los requisitos del primer inciso del presente artículo, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo, siempre que cumplan, además, las siguientes condiciones copulativas:

- a) Que correspondan a proyectos de viviendas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie;
- b) Que se encuentren en alguna de las situaciones contempladas en el inciso tercero del artículo 2.1.22. de esta Ordenanza.”.

7. Suprímese el artículo 2.6.6.

8. Modifícase el artículo 2.6.7. en el sentido de agregar el siguiente nuevo inciso segundo:

“Los proyectos que cumplan los requisitos del inciso anterior del presente artículo, podrán exceder hasta en un 75% el coeficiente de constructibilidad establecido por el Plan Regulador respectivo, siempre que cumplan, además, las siguientes condiciones copulativas:

- a) Que correspondan a proyectos de viviendas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie;
- b) Que se encuentren en alguna de las situaciones contempladas en el inciso tercero del artículo 2.1.22. de esta Ordenanza.”.

9. Modifícase el artículo 2.6.9. en el siguiente sentido:

- 9.1. Elimínese la expresión “y/o de uso”.
- 9.2. Agrégase el siguiente nuevo inciso segundo:

“Los proyectos que cumplan con los requisitos del inciso anterior del presente artículo podrán exceder hasta en un 50% la altura máxima establecida por el Plan Regulador respectivo, siempre que cumplan, además, las siguientes condiciones copulativas:

- a) Que correspondan a proyectos de viviendas, cuyas unidades no superen los 90 m2 de superficie, solo si se trata de un proyecto que cumpla con la condición de dimensión.
- b) Que se emplacen en predios que enfrenten vías expresas o troncales en al menos 20 metros.”.

10. Sustitúyese el artículo 2.6.19. por el siguiente:

“Los incrementos de altura y constructibilidad señalados en los artículos 2.6.5., 2.6.7. y 2.6.9. de esta Ordenanza, para los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, podrán ser disminuidos hasta en un 25% por los planes reguladores comunales, siempre que estos se ubiquen en una zona de conservación histórica.”.

11. Modifícase el artículo 5.1.1. en el sentido de agregar el siguiente inciso final nuevo:

“Tratándose de proyectos estatales de reconstrucción de viviendas afectadas, desarrollados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sus servicios dependientes o entidades patrocinantes que se realicen en zonas que hubieren sido decretadas zona afectada por catástrofe, cuando formen parte de los planes de reconstrucción regionales o municipales, o se trate de reconstruir o reponer construcciones dañadas por la catástrofe, la Dirección de Obras Municipales podrá autorizar el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea, mediante informe de profesional competente, quien deberá asegurar que la vivienda cumpla con las normas técnicas, de habitabilidad, seguridad y estabilidad y declaración jurada simple del propietario del inmueble. Además, se deberán presentar planos de la propiedad, conforme a las viviendas tipos aprobadas por los Servicios de Vivienda y Urbanización y contar con instalaciones interiores operativas. Para estos casos, la vivienda deberá cumplir con las normas de seguridad, estabilidad y habitabilidad, correspondientes a la tipología de vivienda aprobada por dicho servicio. En tal caso, solo se exigirá el cumplimiento de las normas urbanísticas relativas a áreas de riesgo, áreas de protección de recursos de valor natural y patrimonial, franjas o radios de restricción de acuerdo con el artículo 60 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y declaratorias de utilidad pública del respectivo instrumento de planificación territorial, las que se mantendrán siempre vigentes y aplicables.”.

12. Modifícase el artículo 7.2.1. en el sentido de agregar el siguiente inciso final nuevo:

“En los casos señalados en los incisos precedentes, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo podrá autorizar excepciones respecto de las obligaciones de urbanización. Dicha facultad se ejercerá sin perjuicio de lo previsto en los artículos 2.3.8. y 3.2.9. de esta Ordenanza, así como de las eventuales modificaciones que deban efectuarse a los Planes Reguladores o Planes Seccionales que se realicen de conformidad con el artículo 27 del decreto supremo N° 104, de 1977, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Título I de la ley N° 16.282, que fija disposiciones permanentes para casos de sismos o catástrofes, regulados en el Capítulo 1 de este Título. La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo deberá procurar que las excepciones que otorgue de acuerdo con lo señalado en este artículo sean concordantes con los planes reguladores, planes seccionales o modificaciones de los mismos que se realicen de acuerdo con el artículo 27 del referido cuerpo legal. Con esto, la Dirección de Obras Municipales deberá aplicar las excepciones autorizadas por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo para el otorgamiento de permisos y recepciones de las obras de urbanización contempladas en este inciso.”.

13. Modifícase el artículo 7.2.3. en el siguiente sentido:

- 13.1. Modifícase el literal j) del numeral 1 por el siguiente: “En caso de loteos o loteos con construcción simultánea deberán acompañarse los antecedentes establecidos en el Capítulo 1 del Título 3 de esta Ordenanza. Cuando se trate de loteos con construcción simultánea de viviendas no le será exigible lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 3.1.5., conforme a lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 116 bis D) de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.”.
- 13.2. Agrégase a continuación de la frase “Las establecidas en los artículos 2.6.2. y 2.6.3., sobre adosamientos, distanciamientos y rasantes.” del numeral 3 la frase “Estará exenta de cumplir con las normas de distanciamientos y rasantes, la vivienda singular que se construya en un predio existente a la fecha de declaración de la zona afectada por catástrofe, sin perjuicio que el proyecto se acoja a las disposiciones establecidas en el artículo 6.2.9. de esta Ordenanza.”.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Artículo único transitorio: Los propietarios de proyectos que cuenten con permiso de edificación otorgado con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, y que a esa fecha no hayan obtenido la recepción definitiva de las obras respectivas, podrán acogerse a las disposiciones del presente decreto, para cuyo efecto deberán solicitar la correspondiente solicitud de modificación de proyecto según lo dispuesto en el artículo 5.1.17.

Para estos efectos, se entenderá que el propietario se acoge a las nuevas normas cuando la modificación solicitada contemple un aumento de la superficie edificada autorizada en el permiso original, el cual, no obstante lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 5.1.18., en ningún caso podrá ser superior al 20% de dicha superficie, y siempre que no se incorporen nuevos destinos no admitidos por las normas vigentes al momento de solicitar la modificación.

En lo demás, y en cuanto resulte compatible con la naturaleza de esta disposición transitoria, se aplicarán las reglas contenidas en el artículo 5.1.18. de la presente Ordenanza.

La facultad establecida en este artículo podrá ejercerse dentro del plazo de dos años contado desde la entrada en vigencia del presente decreto, transcurrido el cual los permisos deberán ajustarse íntegramente a las normas vigentes al momento de su otorgamiento.

Anótese, tómese razón y publíquese.- JOSÉ ANTONIO KAST RIST, Presidente de la República.- Iván Slavko Poduje Capdeville, Ministro de Vivienda y Urbanismo.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Natalia Aguilar Bravo, Subsecretaria de Vivienda y Urbanismo.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
División de Infraestructura y Regulación

Cursa, con los alcances que se indican, el decreto N° 68, de 2026, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo

N° OF186904/2026.- Santiago, 1 de octubre de 2026.

I. Antecedentes

Mediante el decreto N° 68, de 2026, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo modifica el decreto N° 47, de 1992, que fija el texto de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC),

en diversas materias, con el objetivo de modernizarla y actualizarla, y acelerar los proyectos de reconstrucción en zonas de catástrofe.

Dicho acto administrativo fue ingresado a esta Contraloría General, para su toma de razón, el 27 de julio de 2026, y retirado por ese ministerio, con fecha 7 de septiembre del mismo año, para subsanar múltiples observaciones planteadas por este Órgano de Control en reunión sostenida al efecto.

Luego, el 16 de septiembre del año en curso la mencionada cartera ingresó nuevamente el decreto en estudio, para cumplir con su control preventivo de legalidad.

En otro orden de consideraciones, cabe anotar que tal modificación fue sometida a consulta ciudadana por la citada Secretaría de Estado entre los días 8 y 22 de abril del año en curso, y que, con fecha 24 de julio de 2026, se dio respuesta a las observaciones formuladas.

II. Síntesis de las observaciones planteadas por esta Sede de Control y en cuya virtud se retiró el documento del trámite de toma de razón

1. En cuanto a la definición de “superficie edificada” del artículo 1.1.2. contenido en el texto original, se indicó que el cambio de la palabra “exterior” por “interior” extendía el universo de viviendas susceptibles de acogerse a los beneficios y exenciones tributarias previstas por el decreto con fuerza de ley N° 2, de 1959, del Ministerio de Hacienda, sin que constara el pertinente informe del Servicio de Impuestos Internos, acorde con lo dispuesto en el artículo 37 de la ley N° 19.880.

2. En cuanto al Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), se reparó que los incisos que se incorporaban al artículo 1.5.1. permitían acreditar el “cumplimiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad y mitigación vial exigidas en la normativa vigente”, mediante un informe técnico de movilidad emitido por el Servicio de Vivienda y Urbanización, radicando en dicho servicio facultades de revisión y aprobación de los IMIV, cuestión que el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) confirió expresamente a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y a la Dirección de Tránsito respectiva.

Además, se indicó que el texto examinado excluía la participación de “otros organismos sectoriales”, lo que no resultaba concordante con lo dispuesto en el decreto N° 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dictado en virtud de lo prescrito en el artículo 171 de la LGUC.

Por último, se observó que tampoco constaba que se hubiere solicitado informe al ministerio del ramo, según el artículo 37 bis de la ley N° 19.880.

3. En materia de estudios de riesgo, y en relación con el nuevo inciso final del artículo 2.1.17. que se contenía en el texto ingresado, se señaló que no correspondía referirse a los estudios y evaluaciones que determinan la existencia del riesgo, pues este es definido por el instrumento de planificación territorial.

Asimismo, se precisó que no procede que las Direcciones de Obras Municipales deban considerar dichos documentos como “antecedentes técnicos válidos y suficientes, salvo que existan inconsistencias manifiestas o incumplimiento de la normativa vigente”, pues ello implicaría que tales unidades municipales realicen una revisión y ejerzan un juicio técnico sobre esos documentos, lo que excede lo dispuesto en el artículo 116, inciso sexto, letra a) de la LGUC.

Por otra parte, se hizo presente que, en virtud de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 2.1.17. de la OGUC, correspondía referirse a “profesionales especialistas” y no a “profesionales competentes”.

4. En materia de densidad, en cuanto a las modificaciones incorporadas al artículo 2.1.22. de la OGUC, se manifestó que no se advertía el fundamento para reemplazar el coeficiente 4 habitantes por vivienda -que determina el número de viviendas posibles de edificar en un predio-, por los coeficientes 1,4 y 2.

5. En cuanto a los artículos 2.1.22., 2.4.1., 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7. y 2.6.9., que otorgaban beneficios a los proyectos que se emplacen a una distancia no superior a 300 o 600 metros de recorrido peatonal por vías de tránsito público “a puntos de parada ubicados en corredores o vías segregadas de transporte público”, se señaló que no se advertía que la red de buses de transporte público posea estándares de infraestructura, continuidad y accesibilidad, equiparables a los de los demás medios de transporte considerados.

A lo anterior, se agregó que los conceptos “punto de parada” y “punto de detención” no se ajustan a la nomenclatura de los decretos N°s. 83, de 1985 -que define Redes Viales Básicas que señala- y 212, de 1992 -Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de pasajeros-, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y de la OGUC, los que se refieren a “paradas”.

6. En lo tocante a la modificación del artículo 2.4.1., en la que se establecía una rebaja respecto de la dotación mínima de estacionamientos respecto de los proyectos que se indicaban, se manifestó que tal regulación no consideraba lo dispuesto en el artículo 60 de la ley N° 21.442, según el cual los condominios de viviendas de interés público debían contemplar, al menos, un estacionamiento para automóvil por cada unidad destinada a vivienda.

7. En lo relativo a Conjuntos Armónicos, se indicó, en primer lugar, que atendida la nueva redacción del literal a) del N° 1 del artículo 2.6.4. -a través del cual se disminuye la condición de dimensión que debe cumplir un proyecto para tener la calidad de Conjunto Armónico-, y a fin de armonizar la regulación sobre la materia, correspondía eliminar el numeral 2 “Condiciones de uso” del citado artículo, y el artículo 2.6.6., que se refiere a proyectos que cumplen la condición de uso.

Asimismo, se señaló que debía concordarse el artículo 2.6.9. a la nueva preceptiva.

8. Por otra parte, se cuestionó que mediante la modificación al artículo 2.6.19., se circunscribiera la posibilidad de que los planes reguladores reduzcan hasta en un 25% los porcentajes de mayor constructibilidad a las Zonas de Conservación Histórica que contengan, al menos, tres Inmuebles de Conservación Histórica.

9. En relación con el nuevo inciso final del artículo 3.2.5, relativo a la pavimentación de las vías de tránsito público y sus obras complementarias vinculadas a la urbanización de un terreno, se precisó que no constaba el sentido de la expresión “adecuada implementación del proyecto y la recuperación urbana del sector”.

Además, se puntualizó que no se advertía la competencia de la Dirección de Obras Municipales para autorizar la modificación de los perfiles y anchos de las vías definidas en los instrumentos de planificación territorial, tratándose de los proyectos que indicaba, ubicados en “territorios que hayan sido declarados zona afectada por catástrofe o emergencia”.

Además, se observó que la norma omitía incorporar criterios de riesgo en el caso de la modificación de los perfiles y anchos de vías de que se trata, a diferencia de lo que ocurre en el Título 7° de la OGUC.

10. En el artículo 5.1.1. se señaló que la posibilidad de otorgar el permiso y la recepción simultánea debe acotarse a construcciones “que se realicen en zonas que hubieren sido decretadas zona afectada por catástrofe, cuando formen parte de los planes de reconstrucción regionales o municipales, o se trate de reconstruir o reponer construcciones dañadas por la catástrofe”, conforme con lo dispuesto en el artículo 116 bis D de la LGUC.

Además, se objetó por falta de fundamento legal el que se atribuyera a la OGUC la potestad para definir que ciertos proyectos sean ejecutados “sin considerar normas urbanísticas” de los instrumentos de planificación que se encuentren vigentes.

11. En el artículo 5.1.18. propuesto, que establecía una facultad alternativa al propietario para determinar las normas actualizadas que le resultan aplicables a su proyecto, se observó que no se advertía el sustento legal para tal regulación.

12. En relación con la disposición transitoria del texto original, se indicó que no se advertía el carácter transitorio de dicha norma.

Además, se objetó lo previsto en dicha norma, en orden a que, aun cuando el plan regulador comunal estableciera densidad “neta”, el factor debía aplicarse como densidad “bruta”, incorporando la superficie exterior hasta el eje del espacio público adyacente dentro de una franja de hasta 30 metros. Ello, pues tal regulación aumentaría la cantidad de habitantes por hectárea admitidos y reduciría la efectividad de incentivos normativos previstos en los instrumentos de planificación territorial.

III. Principales modificaciones efectuadas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, para efectos de reingresar el decreto al trámite de toma de razón

1. Se eliminó la modificación que se planteaba en el artículo 1.1.2., respecto de la definición de “superficie edificada”.

2. En el artículo 1.5.1., se eliminó la posibilidad que se contemplaba de sustituir el Informe de Mitigación de Impacto Vial por un Informe Técnico de Movilidad.

3. En el artículo 2.1.17., se reemplazó “profesionales competentes” por “profesionales especialistas”. Además, se estableció que “La Dirección de Obras Municipales verificará que el estudio se encuentre suscrito por los profesionales especialistas que correspondan, que cumpla las exigencias formales y que, de conformidad con el inciso quinto, cuente con la aprobación del organismo competente, sin que le corresponda pronunciarse sobre el mérito o suficiencia técnica de su contenido”.

4. En relación con la densidad, se eliminó el coeficiente que se establecía, de 2 habitantes por vivienda.

Enseguida, en lo que atañe al coeficiente de 1,4, se eliminó la posibilidad de que los proyectos se emplacen a una distancia no superior a 600 metros “de puntos de parada ubicados en corredores o vías segregadas de transporte público”.

Además, entre las situaciones a las que se aplicará dicho coeficiente, se estableció aquella en que el acceso del proyecto se encuentre dentro de una franja de 400 o 200 metros de ancho total, equivalente a 200 o 100 metros a cada costado del eje de la vía, según sean vías expresas o troncales existentes, respectivamente.

Por último, se agregó, como norma permanente -en el artículo 2.1.22.-, la regulación del cálculo de la densidad en aquellos planes reguladores comunales que contemplan densidad en vivienda por hectárea, lo que se encontraba anteriormente previsto en un artículo transitorio.

5. En los artículos 2.1.22., 2.4.1., 2.6.5., 2.6.6., 2.6.7. y 2.6.9., se eliminó la referencia “a puntos de parada ubicados en corredores o vías segregadas de transporte público”.

6. En el artículo 2.4.1. la rebaja que se establecía para la dotación de estacionamientos requerida en el instrumento de planificación territorial, se acotó a los proyectos de vivienda y/o equipamiento de la clase servicio. Asimismo, se precisó que dichos proyectos deben estar en algunas de las situaciones contempladas en el inciso tercero del artículo 2.1.22. de la OGUC.

Además, se consignó que se excluyen de dicha rebaja a “los condominios de vivienda de interés público que deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley N° 21.442 de Copropiedad Inmobiliaria”.

7. En el artículo 2.6.4., se agregó, en el primer párrafo del literal a) del inciso segundo, que dispone que “Cuando el conjunto armónico se emplace en uno o más terrenos que, en conjunto, tengan una superficie total igual o superior a 5.000 m², la vía deberá contar, además, con una calzada de al menos 14 metros de ancho”.

8. En el artículo 2.6.19., en relación con la disminución del incremento de constructibilidad de los proyectos acogidos a Conjunto Armónico, se eliminó “que contengan al menos tres inmuebles de conservación histórica”.

9. Se eliminó la modificación del artículo 3.2.5. y, en su remplazo, se incluyó una modificación al artículo 7.2.1., en el sentido de que la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo podrá autorizar excepciones respecto de las obligaciones de urbanización.

10. En el artículo 5.1.1., inciso final, se precisó que, para la aplicación de ese precepto, los proyectos estatales de reconstrucción deben formar parte de los planes de reconstrucción regionales o municipales, o que se trate de reconstruir o reponer construcciones dañadas por la catástrofe, eliminándose la referencia a “emergencia”.

Además, se agregó la exigencia de cumplir con las normas urbanísticas relativas a áreas de riesgo, áreas de protección de recursos de valor natural y patrimonial, franjas o radios de restricción y declaratorias de utilidad pública del respectivo instrumento de planificación territorial, para autorizar el Permiso de Edificación y Recepción Simultánea de proyectos estatales que indica.

11. Se eliminó lo dispuesto respecto del artículo 5.1.18., relativo a la situación en que se modifican las normas de la OGUC o de los instrumentos de planificación territorial, entre la emisión del permiso de edificación y su recepción final.

En su lugar, el artículo transitorio estableció que los propietarios de proyectos que cuenten con permiso de edificación otorgado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del decreto en estudio, y que, a esa fecha, no hayan obtenido la recepción definitiva de las obras respectivas, podrán acogerse a las disposiciones de dicho decreto, solicitando la respectiva modificación de proyecto, dentro del plazo de dos años contado desde la entrada en vigor del decreto.

Con todo, se precisa que tal modificación será procedente en la medida que no aumente la superficie edificada en un porcentaje superior al 20% y que no se incorporen nuevos destinos no admitidos por la normativa vigente al momento de solicitar la modificación.

12. Por último, se eliminó del artículo transitorio la frase que señalaba que “cuando el respectivo plan regulador comunal establezca una densidad neta, el respectivo factor se aplicará siempre como densidad bruta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.1.22. de la presente ordenanza”.

IV. Alcances

En relación con el artículo 2.1.17. de la OGUC que se viene modificando, esta Contraloría General entiende que a las Direcciones de Obras Municipales les compete verificar que el respectivo estudio de riesgos se encuentre suscrito por un profesional especialista, correspondiendo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de su División de Desarrollo Urbano, definir los profesionales especialistas a los que corresponde su elaboración.

Finalmente, en cuanto a los fundamentos técnicos de la regulación establecida, y respecto de los cuales se han formulado distintas consideraciones en una serie de presentaciones ingresadas a esta Sede de Control, cumple con hacer presente que si bien se han analizado dichos elementos, tales aspectos constituyen materias cuya apreciación corresponde primariamente a la autoridad sectorial competente, y, además, que la toma de razón del decreto del rubro no puede implicar un pronunciamiento de este Órgano de Fiscalización acerca del mérito, oportunidad o conveniencia de las decisiones adoptadas por la Administración, al tenor de la limitación expresa que el artículo 21 B de la ley N° 10.336, sobre Organización y Atribuciones de la Contraloría General, establece.

Con los alcances expuestos, se ha tomado razón del decreto N° 68, de 2026, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Saluda atentamente a Ud., Dorothy Pérez Gutiérrez, Contralora General de la República.

Al señor
Ministro de Vivienda y Urbanismo
Presente.