

DECRETO ALCALDICIO Nº1885 22 JUL 2025

MATERIA: APRUEBA INFORME DE INICIO DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA EN EL MARCO DEL ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA N.01 DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE RENCA

VISTOS:

Las facultades establecidas en la Ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades y el Decreto Alcaldicio Nº 833 de fecha 28 de agosto de 2020 y sus modificaciones, que delega facultades a diversos funcionarios; y

CONSIDERANDO:

1. EL ESTUDIO MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA N.01 PLAN REGULADOR COMUNAL DE RENCA - INFORME DE INICIO DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA JULIO 2025, elaborado por la Secretaría Comunal de Planificación
2. El Memorándum Nº 396 de fecha 19 de julio de 2025 en que la Secretaría Comunal de Planificación en el marco del proceso de MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA N.01 DEL PLAN REGULADOR COMUNAL de nuestra comuna solicita la emisión del Decreto Alcaldicio “Acto de Inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica en el marco del estudio de la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador Comunal de Renca”. Dicho decreto marca el hito de inicio formal de nuestra modificación parcial específica y nos permitirá iniciar las conversaciones necesarias con otros organismos del estado para avanzar a la etapa de “alternativas de estructuración” e “imagen objetivo” y cumplir con los plazos que hemos establecido para estas. Se adjunta a usted el “informe de inicio del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica en el marco del estudio de la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador Comunal de Renca” que debe formar parte del Decreto Alcaldicio solicitado.
3. Lo dispuesto por el Administrador Municipal en su derivación Nº ID 239262 de fecha 21 de julio de 2025.

DECRETO:

1.- APRUÉBESE el INFORME DE INICIO DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA EN EL MARCO DEL ESTUDIO DE LA MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA N.01 DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE RENCA, cuyo texto es el siguiente:

ESTUDIO MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA N.01 PLAN REGULADOR COMUNAL DE RENCA

INFORME DE INICIO DEL PROCESO DE
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

JULIO 2025

Órgano responsable: Ilustre Municipalidad de Renca

CONTENIDO

| | |
|---|----|
| 1. ANTECEDENTES DEL PLAN REGULADOR COMUNAL..... | 3 |
| 2. POLÍTICAS MEDIO AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD CON INCIDENCIA EN EL PLAN (MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO - MRE)..... | 11 |
| 3. OBJETIVOS AMBIENTALES..... | 12 |
| 4. CRITERIOS DE DESARROLLO SUSTENTABLE..... | 15 |
| 5. IMPLICANCIAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SUSTENTABILIDAD QUE GENERARÍAN LAS OPCIONES DE DESARROLLO PLANTEADAS EN EL PLAN..... | 15 |
| 6. ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO A CONVOCAR EN LA ETAPA DE DISEÑO DEL PLAN..... | 17 |
| 7. ACTORES CLAVES EN EL PROCEDIMIENTO DE EAE..... | 17 |
| 8. CRONOGRAMA ESTIMATIVO DE DESARROLLO DEL PLAN..... | 18 |

INFORME DE INICIO

1. ANTECEDENTES DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE RENCA

El Instrumento de Planificación Territorial (IPT) que se somete a Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) corresponde al Plan Regulador Comunal de Renca, específicamente en su estudio de “Modificación Parcial Específica N.01” correspondiente a las zonas industriales, de equipamiento y de reconversión de los polos poniente y oriente de la comuna. Esta primera modificación del Plan Regulador Comunal (PRCR), vigente desde febrero de 2022, tiene el carácter de parcial y específica respecto del plan general de escala comunal. El objetivo del proceso de planificación de esta modificación tiene por finalidad revisar y ajustar las normas urbanísticas establecidas, principalmente en las zonas industriales y de equipamiento en el sector poniente, y de reconversión en el sector oriente, que han limitado el desarrollo urbano en áreas estratégicas de la comuna.

Se describen a continuación los antecedentes que enmarcan el proceso de modificación mencionado, referidos a sus fines y metas, justificación, objeto, ámbito territorial – temporal, marco de referencia estratégico, consideraciones ambientales y de sustentabilidad y la identificación de actores claves tanto institucionales como comunitarios que se convocarán al proceso de diseño de la modificación parcial específica N.01 del plan regulador comunal.

1.1. FINES Y META DE PLANIFICACIÓN

Los principales fines y metas de planificación en el contexto de la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador Comunal de Renca, se expresan en objetivos generales y objetivos específicos del proceso de planificación, según se presenta a continuación:

Objetivo General

Incentivar el desarrollo de zonas de equipamiento e industrias en el poniente, a la vez que la reconversión del sector oriente de la comuna hacia un área de usos mixtos, aprovechando sus ubicaciones estratégicas en torno a grandes infraestructuras de movilidad existentes y proyectadas para la comuna, equilibrando los costos y beneficios del desarrollo urbano.

Objetivos Específicos

Los objetivos específicos se distinguen para cada uno de los sectores objeto de la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador de Renca:

SECTOR PONIENTE

- Promover el desarrollo de un polo productivo sustentable, atrayendo inversión pública y privada mediante la incorporación de incentivos normativos que orienten el desarrollo de proyectos productivos bajo criterios de eficiencia energética, innovación tecnológica y pertinencia territorial, priorizando actividades de bajo impacto y mayor valor agregado.
- Consolidar un paisaje urbano-productivo armónico, fomentando una relación equilibrada entre producción, entorno urbano y ecosistemas frágiles, integrando elementos de valor ambiental como humedales y corredores verdes, y reduciendo las externalidades negativas hacia sectores residenciales con la implementación de exigencias de control de emisiones, eficiencia energética y contribuciones a la infraestructura verde.
- Asegurar un desarrollo edilicio y de infraestructura acorde a un barrio empresarial integrado que incluya equipamientos, comercio, industrias inofensivas y espacios públicos que aporten al desarrollo económico local de Renca.

- Optimizar el uso del suelo urbano estratégicamente localizado, orientando su transformación hacia plataformas logísticas modernas, la mixtura de usos compatibles y la diversificación económica, asegurando mayor eficiencia de la infraestructura instalada, incremento del empleo local y generación de beneficios sociales.
- Promover la creación y revitalización de nuevos espacios públicos, áreas verdes, comercio, equipamiento y servicios que configuren el área como un destino atractivo, seguro y pujante todos los días de la semana.

SECTOR ORIENTE

- Fomentar la coexistencia equilibrada de funciones urbanas, promoviendo la reconversión de suelos industriales subutilizados mediante normas que permitan su transformación progresiva en áreas mixtas, incentivando el desarrollo de proyectos de vivienda junto a actividades económicas sustentables y compatibles con el uso residencial, cercanas a bienes públicos urbanos relevantes como equipamientos, áreas verdes e infraestructura de transporte metropolitano.
- Favorecer procesos de integración social y diversificación residencial, a través de la promoción de proyectos de densificación habitacional, incluyendo incentivos para la localización de vivienda de interés público, bajo condiciones adecuadas de habitabilidad y acceso a bienes públicos.
- Estructurar un sistema compacto e inclusivo de circulación y espacio público, permitiendo la permeabilidad al interior tanto de las zonas de vocación industrial como de reconversión, fomentando la integración física y funcional de circuitos de movilidad activa para la accesibilidad a equipamientos y al transporte público metropolitano.
- Favorecer el establecimiento de equipamientos y servicios, como infraestructura de salud y educación, que respondan a las necesidades básicas de atención para la nueva carga de ocupación generada por la comunidad que llegará a habitar el sector.

1.2. ANTECEDENTES O JUSTIFICACIÓN QUE DETERMINA LA NECESIDAD DE DESARROLLAR LA MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA DEL PLAN REGULADOR COMUNAL

Renca tiene una historia de planificación urbana comunal que data de mediados de los ochenta, cuando fue promulgado el PRC de 1984 que abarcaba parcialmente el territorio comunal, definiendo una normativa local desde Av. Condell hacia el oriente. Así, el sector al poniente de Av. Condell estuvo regulado solamente por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago de 1994 por 28 años. En 2022 el instrumento de planificación local de Renca fue actualizado, considerando la totalidad del territorio comunal.

A diferencia de la normativa de 1984, la actualización del PRC 2022 dispuso una mayor especificidad de la norma y diferenciación de la zonificación territorial. Ello se refleja en normas de uso de suelo (áreas mixtas residenciales, zonas de equipamiento, y áreas productivas) y edificación, junto con ensanches y aperturas de la trama vial, que reflejan las condiciones de consolidación y proyectan las tendencias de crecimiento urbano, con un mayor nivel de detalle. Adicionalmente, el actual PRC de Renca incorporó tres incentivos normativos en su ordenanza: incentivo a la diversidad del precio de la vivienda (IDPV), incentivo al desarrollo de espacio público (IDEP) e incentivo a la construcción de equipamiento (ICE).

A tres años de la entrada en vigencia de dicho instrumento de planificación se han detectado algunas problemáticas relacionadas con la aplicación de las normas propuestas, específicamente en los sectores oriente y poniente de la comuna, donde la reconversión urbana que se proyectó para el sector no se está materializando a la velocidad esperada y las industrias existentes ven coartadas no sólo su potencial de desarrollo sino que las condiciones normativas que habilitan su actual funcionamiento.

En este contexto, surge la necesidad de ajustar algunas de las normas contenidas en el instrumento de planificación territorial que actualmente ciñen el desarrollo urbano y productivo de los polos poniente y oriente del territorio comunal.

A continuación se sintetizan las variables y desafíos a abordar con esta Modificación Parcial Específica N.01 del PRC Renca:

1.2.1. PROBLEMAS NORMATIVOS

La normativa asociada a qué y cómo se puede construir en Renca presenta desafíos específicos según categoría y sector (oriente o poniente) de la comuna:

Constructibilidad

En el sector poniente de la comuna, las limitaciones a la constructibilidad establecidas por el PRCR 2022 imposibilitan la habilitación interior de espacios compartimentados y altillos necesarios para el funcionamiento de la industria del bodegaje presente hoy en el sector. Lo anterior limita la posibilidad de obtener o mantener las patentes comerciales necesarias para la operación de las empresas logísticas.

Altura de edificación

En el sector oriente de la comuna los límites de altura definidos en el PRCR 2022 no se condicen con los usos de suelo existentes, dificultando la continuidad del funcionamiento y desarrollo de la industria logística con sistemas de bodegas y servicios de almacenamiento en vertical, así como el uso de maquinarias industriales cuya altura supera la norma existente.

Uso de Suelo

Las zonas de uso de suelo del sector poniente son acotadas, dificultando la posibilidad de posicionar dicho sector como un polo de innovación. Hoy hay tanto usos como destinos prohibidos que limitan la localización de instalaciones destinadas a innovación tecnológica de datos y telecomunicaciones o programas de ocio.

Incentivos Normativos

Pese a la incorporación de nuevos proyectos, los incentivos propuestos para promover el desarrollo tanto del sector poniente como oriente no han tenido la aplicabilidad esperada en la medida que la cantidad de proyectos nuevos que se acogen a los incentivos ha sido reducida durante los más de tres años desde la entrada en vigencia del Plan Regulador Comunal 2022.

Afectaciones a Utilidad Pública

Tanto en el sector poniente como en el sector oriente existen trazados de aperturas viales que someten a afectación propiedades con edificaciones recientemente construidas o de grandes dimensiones. Lo anterior implica que las aperturas difícilmente se materializarán, limitando la capacidad de regularización de construcciones existentes, en algunos casos, y afectando el funcionamiento de locales e industrias que no pueden solicitar patentes.

Para abordar las problemáticas indicadas se establece un enfoque ajustado a la revisión de cinco zonas de uso de suelo establecidas en el actual PRC:

- Industrial 2 (I-2), Equipamiento Preferente 3 (EP-3) y Equipamiento Exclusivo 1 (EE-1) en el poniente
- Industrial 1 (I-1) y Reconversión Mixta (RM) en el oriente

Dichas zonas se evaluarán con el fin de lograr una mayor eficiencia en la ocupación del suelo y promover el desarrollo urbano integral de la comuna de manera activa.

1.2.2. MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y BARRERAS URBANAS

Renca es una comuna limitada y atravesada por autopistas, siendo un territorio de fácil acceso vehicular, pero difícil accesibilidad para peatones, ciclistas y otros tipos de movilidad activa. Así, la morfología urbana del territorio comunal se caracteriza por presentar barreras físicas y sociales que afectan a la conectividad del espacio público y la seguridad urbana.

La presencia de vías expresas metropolitanas y la línea del tren, además de constituir barreras físicas que dificultan los desplazamientos al interior de la comuna y hacia comunas vecinas del oriente, generan externalidades negativas como contaminación acústica y del aire. En estos sectores como en las áreas aledañas a macromanizas destinadas a actividad productiva también se propician condiciones de abandono e inseguridad que conllevan a la ocurrencia de incivildades que incluyen la organización de carreras clandestinas, microbasurales e instalación de personas en situación de calle.

A esto se suman los problemas de continuidad de la vialidad local por anchos de fajas irregulares o falta de consolidación de la red vial que afectan la continuidad de dispositivos destinados a movilidad no motorizada, como veredas y ciclovías. El PRCR 2022 lidia con dicha problemática determinando nuevos ensanches y aperturas de calle, pero, no obstante lo anterior, la materialización de dichas vías es fundamentalmente dependiente del desarrollo de proyectos edilicios nuevos (especialmente en el sector poniente). Adicionalmente, algunas de las aperturas propuestas por el PRCR 2022 se ubican en medio de predios con edificaciones constituidas recientemente, volviendo improbable la materialización de algunas de las vías propuestas.

Pese a las problemáticas previamente descritas, tanto en los territorios del sector poniente como del sector oriente se identifican potencialidades de transporte y movilidad, como la llegada de la Línea 7 de Metro y el mejoramiento de la Ruta G-180 en el sector poniente y el Tren de pasajeros Santiago-Batuco y Túnel Lo Ruiz en el sector oriente.

1.2.3. DESARROLLO URBANO Y ACTIVIDAD PRODUCTIVA

Esta modificación busca articular de mejor manera la interacción entre el crecimiento urbano, la transformación del uso del suelo y la interacción entre vivienda, industria y servicios en los polos oriente y poniente de Renca.

Al respecto, vale mencionar como aspectos positivos el potencial productivo del sector poniente dada su ubicación estratégica respecto a la vialidad de carácter metropolitano y al aeropuerto internacional. De igual forma destaca el desarrollo de una serie de nuevos proyectos de vivienda próximos al sector poniente en torno a Camino Lo Boza y la zona Habitacional Mixta 3 (HM-3) cercana a El Montijo que han comenzado a dinamizar el desarrollo del área residencial poniente de la comuna. Por su parte, en el sector oriente se han presentado anteproyectos con mixtura de uso en la zona de Reconversión Mixta (RM), pero aún ninguno ha comenzado su ejecución.

Dentro de los aspectos negativos o que generan desequilibrios se observan discordancias y homogeneidad en usos del suelo en el sector poniente, donde también hay una escasa mixtura que acoja la demanda por nuevos usos para actividades económicas y productivas. Además, la presencia de ex suelo agrícola en este sector constituye sitios eriazos que requieren desarrollo.

Hacia el sector oriente las problemáticas se relacionan con fricciones entre industria y vivienda y la baja tasa de reconversión del sector hacia barrios de viviendas y usos mixtos.

1.2.4. VALOR NATURAL Y DESAFÍOS CLIMÁTICOS

La comuna de Renca presenta un conjunto valioso de elementos naturales y de infraestructura verde y azul que constituyen la base ecológica y paisajística de su territorio. Espacios como el Parque Metropolitano Cerros de Renca, el Parque Costanera asociado al cauce del río Mapocho, el Parque de Las Palmeras de escala intercomunal y el Parque Lo Varas estructuran un sistema verde con importante potencial recreativo, paisajístico y ecosistémico. A esto se suman áreas verdes barriales, bandejones viales y remanentes agrícolas como Hacienda La Punta, que poseen el potencial de fortalecer la red verde comunal. Adicionalmente, en Renca se proyecta la construcción del parque Apóstol Santiago en las laderas del cerro Lo Ruiz y existe el potencial para diseñar un parque junto al humedal urbano existente en el sector poniente de la comuna.

Sin embargo, estos activos ambientales conviven con significativas vulnerabilidades derivadas del cambio climático y del modelo urbano actual. La impermeabilización generalizada del suelo (por asfalto, edificaciones y falta de vegetación) ha intensificado los efectos de islas de calor urbanas,

afectando la salud pública y aumentando la temperatura en sectores consolidados. Además, la deficiente infraestructura de drenaje urbano incrementa el riesgo de anegamientos, especialmente en sectores del oriente y poniente de la comuna. La calidad del aire y el ambiente son amenazados por emisiones de fuentes móviles y fijas, derivadas tanto del tránsito vehicular de alta intensidad como de la concentración de actividades productivas, afectando principalmente a sectores residenciales colindantes. Por último, aún existen áreas verdes que requieren un mejoramiento en su calidad.

1.2.5. ESCENARIO SOCIAL Y POTENCIALES CONFLICTOS

El territorio comunal de Renca refleja tensiones crecientes entre los procesos de transformación urbana, las condiciones sociales del territorio y las capacidades institucionales de planificación y gestión. Existen fuertes señales de segregación socioespacial, marcadas por diferencias entre los sectores tradicionales del oriente —con una historia de organización social y vivienda autogestionada— y los nuevos desarrollos del sector poniente, donde emerge una identidad distinta asociada a proyectos inmobiliarios recientes. A su vez, la comuna se caracteriza por ser principalmente residencial e industrial, pero con baja oferta de equipamientos y servicios, con lo que el crecimiento de proyectos habitacionales trae consigo el desafío de un acceso desigual a equipamientos, espacio público de calidad y servicios urbanos si no se desarrollan nuevos proyectos de dichas categorías.

Adicionalmente, se registran conflictos socioambientales vinculados a la instalación de grandes infraestructuras como el Túnel Lo Ruiz, el Metro y sus talleres, el Tren Santiago Batico y la presencia de la Generadora Metropolitana. A esto se suma un conjunto de externalidades y malas prácticas que afectan el entorno urbano como el tránsito de camiones por zonas residenciales, incivildades y cierre de pasajes que deterioran la convivencia vecinal y el uso del espacio público.

Teniendo en cuenta estos antecedentes a continuación se realiza una síntesis de las principales temáticas a abordar en la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador Comunal (PRC) de Renca en cuanto a Valores Ambientales y de sustentabilidad, Problemas y preocupaciones ambientales y de sustentabilidad y Conflictos Socio ambientales, que en conjunto permiten abordar las dificultades y potencialidades del sistema territorial en lo referido a aspectos ambientales que ayudarán a guiar y mejorar el proceso de decisión.

| Valores Ambientales y de Sustentabilidad | | |
|--|---|------------------------------------|
| Infraestructura verde y azul | Parque Metropolitano Cerros de Renca como núcleo principal de espacio verde, que define el límite norte de la comuna y su paisaje. | Área influencia de ambos sectores |
| | Parque Costanera como corredor verde metropolitano que define una franja de amortiguación respecto de la presencia de la autopista Costanera Norte. | |
| | El Parque Intercomunal Las Palmeras y el Parque Apóstol Santiago como principales nodos de espacios verdes al interior de la comuna, tienen potencial recreativo para la comunidad y de prestación de servicios ecosistémicos. | Área influencia de sector oriente |
| | Áreas verdes barriales y bandejones asociados a vialidad con potencial para albergar el estrato arbóreo de la comuna y estructurar un sistema o red de espacios verdes. | Área influencia de sector poniente |
| | Existencia del humedal urbano Río Mapocho , un espacio de alto potencial ecosistémico, paisajístico con potencial recreativo | Sector poniente |
| | Plan Maestro de aguas para reutilizar este recurso escaso que hoy es subutilizado en las industrias del sector poniente. | |
| Identidad y cohesión social | Barrios emblemáticos de alta cohesión social y organización social en villas y poblaciones, ubicadas principalmente en el sector oriente, correspondiente a conjuntos de viviendas | Sector oriente |

| Valores Ambientales y de Sustentabilidad | | |
|--|---|------------------------------------|
| | tradicionales relacionadas a empresas e industrias históricas y en poblaciones de autoproducción. | |
| | Identidad emergente de Nueva Renca principalmente asociado a urbanizaciones desarrolladas desde la década del 2000. Orientación más reciente hacia la integración social con la materialización de proyectos DS19, DS01 y DS49. | Sector poniente |
| Infraestructura vial | Proyectos de rutas regionales y vialidad metropolitana al interior de la comuna como Túnel Lo Ruiz y Condell-Camino Lo Boza (G-180). | Área influencia de ambos sectores |
| | Proyectos de servicio de transporte público mayor en ejecución: Estaciones Brasil y J.M. Infante de la Línea 7 de Metro y proyecto de conexión con el aeropuerto de Línea A del Metro de Santiago (próximo al sector poniente de modificación). Estación Renca del Tren Santiago Batuco (en el sector oriente). | Ambos sectores |
| | La infraestructura existente ofrece importante conectividad intercomunal y regional , compuesta por las autopistas Central (Apóstol Santiago y Ruta 5 norte), la autopista Costanera Norte, la autopista Vespucio Norte Express y la Av. Dorsal, de carácter troncal, que forma parte del Anillo Interior de Santiago y corresponde a un corredor de transporte público. | |
| | Incipiente articulación de un sistema de Ciclovías con proyectos de incorporación de dispositivos nuevos en ejes Dorsal, Domingo Santa María (La Chimba) y Miraflores. | |
| Desarrollo urbano | Subcentralidades emergentes asociadas al desarrollo inmobiliario e infraestructura de conectividad en estaciones del Metro, Tren y Centro Cívico. | Área influencia de ambos sectores |
| | Desarrollo y construcción de nuevos proyectos de vivienda próximas al sector poniente de diversas características (DS01, DS49 y DS19) | Área influencia de sector poniente |
| | Potencial productivo y económico del sector poniente por ubicación estratégica respecto a vialidad metropolitana, la línea 7 del Metro de Santiago y el aeropuerto internacional. | Sector poniente |
| | Los anteproyectos de vivienda presentados a DOM para el sector oriente hacen uso de la normativa con incentivos del PRC vigente (ICE, IDPV e IDEP). | Sector oriente |

| Problemas Ambientales y de Sustentabilidad | | |
|--|--|---|
| Vulnerabilidad ante cambio climático | Impermeabilización del suelo por asfalto incrementa la temperatura local afectando negativamente la salud pública de Renca de manera crítica al ser unas de las comunas más afectadas por el efecto isla de calor urbano. | Presente de manera transversal en la comuna |
| | Impermeabilización e insuficiente infraestructura de drenaje inciden en tendencia al anegamiento de diversos sectores de la comuna. | |
| Contaminación y calidad de vida | Contaminación acústica derivada de fuentes móviles, principalmente del tráfico vehicular, en infraestructura vial metropolitana y regional cercana a áreas residenciales. | Ambos sectores |
| | Emisión de contaminantes del aire provenientes de fuentes fijas y móviles en zonas con concentración de actividades productivas, principalmente industrias y transporte. | |
| Concentración, homogeneidad | Falta de lugares de encuentro, dispersión y disponibilidad de servicios que actúen como barrera para evitar la fricción entre vivienda e industria. | Ambos sectores |

| Problemas Ambientales y de Sustentabilidad | | |
|--|--|---|
| y discordancias de uso | Homogeneidad de actividades en sector poniente. Falta de mixtura que acoja la demanda por nuevos usos para actividades económicas productivas. | Sector poniente |
| | Coexistencia de usos de suelo y destinos discordantes como el humedal en las cercanías de industria o infraestructura de movilidad metropolitana. | |
| | Fricción entre industria y vivienda por externalidades negativas y molestias por ruidos, malos olores y tránsito pesado. | Sector oriente |
| Barreras y discontinuidad que afectan la movilidad | La discontinuidad de ancho de calles entre líneas oficiales afecta la conectividad interna y la continuidad de dispositivos como ciclovías y veredas en anchos adecuados para peatones y personas con movilidad reducida. | Presente de manera transversal en la comuna |
| | Bordes de perímetro comunal inconexos o de difícil conectividad peatonal con comunas aledañas (pasarelas de mala calidad o inexistentes). | |
| | Barreras internas para la conexión peatonal por macromanizanas de concentraciones de actividad productiva e infraestructura de transporte mayor. | Ambos sectores |
| | Incivildades en torno a situaciones de barrera de macromanizanas, línea del tren y autopistas , propicia microbasurales, abandono e inseguridad. | Sector oriente |
| | Carreras clandestinas en calles de mayor ancho en zonas que tienen periodos de disminución de uso nocturno o en fines de semana . | Sector poniente |
| | La red vial pública proyectada pero no consolidada en sector poniente perpetúa la dificultad en el acceso al sector de equipamiento e industrias poniente. | |
| Déficit de equipamientos | Bajo estándar de áreas verdes existentes, con reducida mantención o en deterioro | Área influencia de ambos sectores |
| | Riesgo de que la carencia de áreas verdes y equipamientos esenciales (salud y educación) se agudice ante la reconversión del sector oriente y la densificación del sector residencial poniente en proximidad a la línea 7 del metro. | |
| Ruptura del tejido social | División entre antiguos y nuevos vecinos que podría promover una segregación y distinción social en función del medio de acceso a la vivienda en propiedad, sea a través de programas de vivienda DS49, DS01, DS19 o vivienda de mercado. | Ambos sectores |
| Inconsistencias normativas | Incentivos normativos solicitan altos requerimientos a cambio de beneficios acotados conjugando una normativa desajustada. | Ambos sectores |
| | Desproporcionalidad normativa donde las densidad habitacionales son bajas para las alturas permitidas. | Sector oriente |
| | Los incentivos normativos referentes a vivienda de interés público operan sólo para proyectos de integración tipo DS19. Lo anterior dificulta el desarrollo de proyectos de vivienda social DS49. | |
| | Zonificación y norma vigente proyectada para actividades económicas y productivas de menor envergadura que las actualmente existente en el sector, con lo que existen restricciones al normal funcionamiento de las industrias locales. | Sector poniente |
| Conflictos Socioambientales | | |
| Impacto por grandes proyectos de movilidad | Construcción y puesta en operación del Túnel Lo Ruiz | Sector oriente |
| | Proceso de construcción y puesta en marcha del Tren Santiago Batuco | |

| Conflictos Socioambientales | | |
|---|--|-------------------|
| Proyectos de infraestructura | No existe acuerdo sobre la instalación y localización de proyectos energéticos al interior de la comuna. La norma actual no permite infraestructura energética. Sin embargo, es necesario evaluar la posibilidad de incorporar este tipo de infraestructura pero en pequeña escala. | Sector poniente |
| | Terrenos destinados a infraestructura de talleres y cocheras de Metro reconfiguraron el barrio , generando entornos inseguros y limitando el potencial del sector para acoger proyectos residenciales o mixtos. | |
| | Generadora Metropolitana | Sector oriente |
| Externalidades y mal uso de la red vial pública | Presencia de microbasurales e incivildades , como consumo de drogas y alcohol, en áreas de conectividad hacia grandes infraestructuras de movilidad | Sector oriente |
| | Tránsito de camiones al interior y en torno a villas residenciales además de estacionados en la vía pública. | Ambos sectores |
| | El cierre de pasajes merma la conectividad de escala local teniendo un impacto negativo principalmente en quienes se mueven de manera activa como peatones y ciclistas. | Comuna en general |
| | La falta de zonas de estacionamientos formales deriva en la utilización de la vía pública y dispositivos viales, como ciclovías y veredas, para tales fines. | |

1.3. OBJETO DEL PLAN

El objeto del Plan se refiere a los aspectos en los cuales el Instrumento de Planificación Territorial tiene competencia para actuar, dentro de límites normativos, espaciales y temporales. Desde el punto de vista normativo cabe hacer presente que, de conformidad a lo establecido en el artículo 2.1.1. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, el proceso de Planificación Urbana tiene por función principal **orientar o regular, según el caso, el desarrollo de los centros urbanos** a través de los Instrumentos de Planificación Territorial.

El presente proceso de planificación corresponde a la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador Comunal de Renca. Así, se basa en las disposiciones señaladas en los artículos 2.1.10. y 2.1.10. bis de la OGUC referentes a Planes Reguladores. En particular, este proceso de planificación territorial se enfocará en evaluar los siguientes aspectos de las zonas a modificar:

- Red vial pública:
 - Analizar y proponer cambios (de corresponder) a la red vial estructurante y sus jerarquías, incluyendo la definición de anchos libres entre líneas de edificación.
 - Rectificar, ajustar o desafectar franjas con afectación a declaratoria de utilidad pública, ya sean estas aperturas o ensanches.
- Zonificación de normas de uso de suelo, subdivisión y edificación:
 - Analizar y ajustar las variables propias de cada zona de uso de suelo, incluyendo la posibilidad de modificar los polígonos o crear nuevas zonas: usos de suelo, sistemas de agrupamiento, coeficiente de constructibilidad, coeficiente de ocupación de suelo o de los pisos superiores, alturas máximas, adosamientos, distanciamientos mínimos, antejardines, ochavos, rasantes, superficie de subdivisión predial mínima y densidades máximas.
- Áreas restringidas al desarrollo urbano:
 - Reconocer áreas de riesgo y resguardo, verificando si estas determinan zonas no edificables y definir nuevas áreas restringidas de ser necesario.
- Incentivos normativos:
 - Implementar beneficios normativos que promuevan un desarrollo urbano equilibrado y equitativo a través de contraprestaciones que mejoren los niveles de integración social y/o aporten a mejorar los niveles de sustentabilidad.

- Otras normas generales:
 - Ajustar la exigencia de estacionamientos.
 - Evaluar y, de aplicar, proponer áreas de protección natural o cultural.
 - Determinar exigencias de plantaciones y obras de ornato tanto en áreas privadas como públicas en áreas afectas a utilidad pública.

En este contexto, el desarrollo de la modificación parcial específica de las zonas industriales, de equipamiento y de reconversión de los polos poniente y oriente de la comuna busca modificar el IPT vigente desde el año 2022 (PRCR 2022), ajustando las normas urbanísticas establecidas, principalmente en las zonas industriales y de equipamiento en el sector poniente, y de reconversión en el sector oriente, resolviendo limitaciones que impiden el desarrollo urbano en estas áreas estratégicas de la comuna.

1.4. ÁMBITO DE APLICACIÓN TERRITORIAL Y TEMPORAL

En este apartado se presenta el contexto territorial en el cual se desarrollará la “Modificación Parcial específica de las zonas industriales, de equipamiento y de reconversión de los polos poniente y oriente de la comuna” de Renca, explicitando además el horizonte de planificación considerado para el instrumento de acuerdo con lo establecido en la legislación urbana.

1.4.1. CONTEXTO TERRITORIAL

La comuna de Renca es uno de los 52 municipios que forman el Gran Santiago (Región Metropolitana) y pertenece a la provincia de Santiago. Tiene una superficie de 24 km² lo que equivale al 0,15% de la superficie de la Región Metropolitana de Santiago y al 1,2% de la Provincia de Santiago.

Hacia el poniente limita con la comuna de Pudahuel; hacia el oriente con las comunas de Conchalí e Independencia, hacia el norte con las altas cumbres de los Cerros Lo Ruiz, Renca y Colorado que conforman el límite con la comuna de Quilicura; y al sur con el eje del Río Mapocho que separa su territorio de las comunas de Santiago, Quinta Normal y Cerro Navia.

El territorio a abarcar por la Modificación Parcial Específica N01 del Plan Regulador Comunal de Renca (siguiente ilustración) se conforma por dos grandes zonas:

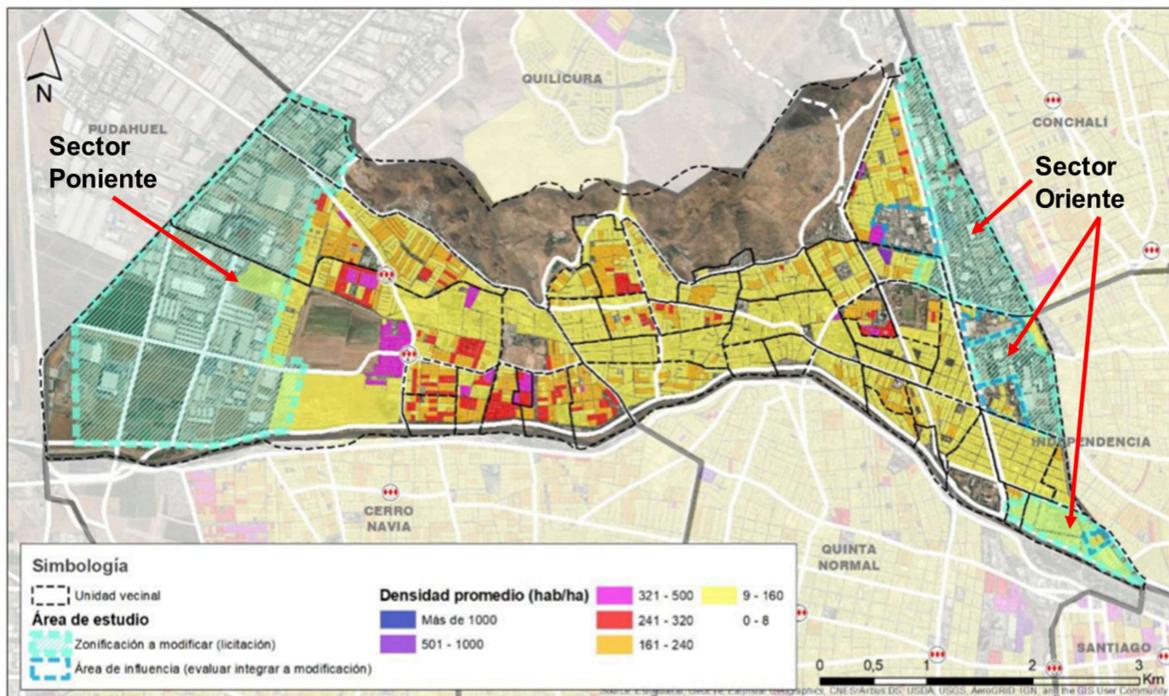
Zona poniente: Corresponde a la zona de actividades productivas localizadas al poniente de la comuna, la cual posee una superficie aproximada de 488,5 ha.

La zona productiva del poniente está limitada por Av. Costanera Norte en el flanco sur, la zona I-3 y el anillo Américo Vespucio Norte al poniente, el límite comunal con Quilicura al norte y las zonas ZAV, HM-1, HM-2, EP-2 y HM-3 hacia el oriente (calles de referencia de norte a sur: Av. El Cerro (camino al cementerio), La Rambla, La Hacienda, Carlota Guzmán y el Montijo).

Zona oriente: Área de actividades productivas y reconversión del sector oriente, la cual posee una superficie de 183,5 ha.

La zona productiva y de reconversión oriente se encuentra limitada por la Autopista Central hacia el oriente, la Av. Costanera Norte hacia el sur, la línea ferroviaria al poniente y la Autopista General Velázquez por el norte.

Ilustración 1-1: Ámbito de aplicación Territorial de la “Modificación Parcial específica de las zonas industriales, de equipamiento y de reconversión de los polos poniente y oriente de la comuna” de Renca



Fuente: Modificado de Bases Técnicas “Modificación Parcial específica de las zonas industriales, de equipamiento y de reconversión de los polos poniente y oriente de la comuna” (2025)

1.4.2. ÁMBITO TEMPORAL

Si bien no existe una definición en el marco de la legislación relativa al periodo de vigencia que deben tener los Instrumentos de Planificación de nivel comunal, es importante anotar que la LGUC en su artículo 28 sexies y la OGUC en su artículo 2.1.14 bis señalan que “los instrumentos de planificación territorial deberán actualizarse periódicamente en un plazo no mayor a diez años”, mandato que permite realizar una revisión periódica del Plan y su implementación. No obstante, atendiendo a las directrices contenidas en la Circular DDU 227 de la División de Desarrollo Urbano MINVU, los IPT deben orientarse con una visión de futuro, estableciendo proyecciones de demandas de suelo para acoger el crecimiento urbano proyectado. Lo anterior basado en proyecciones de población, las cuales consideran en general un horizonte de planificación de 25 a 30 años.

2. POLÍTICAS MEDIO AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD CON INCIDENCIA EN EL PLAN (MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO - MRE)

Se presenta el listado de instrumentos de planificación estratégica existentes en la región y la comuna, en los que posteriormente serán identificadas las directrices o lineamientos relacionados con la planificación urbana comunal que inciden o contribuyen en la formulación y proceso de Modificación Parcial Estratégica del Plan Regulador Comunal de Renca.

- Política Nacional de Desarrollo Urbano
- Política Nacional de Ordenamiento Territorial (DS. 469 de 2019)
- Política Nacional para la Reducción de Riesgo de Desastres (2020-2030) (Dto. 434 de 2020)
- Política de Energía 2050
- Ley 19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional
- Plan Nacional de Protección de Humedales 2018-2022 Ministerio de Medio Ambiente
- Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030 Ministerio de Medio Ambiente
- Plan Chile 30/30 Obras Públicas y Agua para el Desarrollo
- Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible MTT 2021.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático

- Política Nacional de Parques Urbanos Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), 2021.
- Plan de Emergencia Habitacional 2022-2025
- Estrategia nacional de residuos orgánicos Chile 2040
- Hoja de Ruta para un Chile Circular 2040
- Hoja de Ruta Residuos de la Construcción y Demolición (RCD)
- Ley N° 20.290 de Fomento al Reciclaje y Responsabilidad Extendida al Productor
- Marco de Sendai para la Reducción de Riesgos de Desastres 2015-2030. Target Report. ONEMI
- Acuerdo COP-21 y COP-25 en relación a ciudades, suscrito por el Estado de Chile
- Nueva Agenda Urbana adoptada en Hábitat III 2016 (específicamente párrafos 100, 113, 114, 115, 116, 117, 118), suscrita por el Estado de Chile.
- Estrategia Santiago Humano y Resiliente
- Estrategia Regional de Desarrollo 2024-2035 Región Metropolitana de Santiago
- Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago (2017)
- Política Regional Indígena Urbana (PRIU) 2017-2025 GORE RM
- Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015-2025
- Plan de Desarrollo Comunal 2020-2024
- Plan Comunal para la Reducción del Riesgo de Desastres. (Decreto Alcaldicio N° 976 de 2024)
- Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la Comuna de Renca
- Política comunal de Cuidados
- Estrategia Hídrica Local (EHL) de Renca.
- Plan Ambiental Comunal de Cambio Climático.

3. OBJETIVOS AMBIENTALES

Corresponden a las metas o fines de carácter ambiental que busca alcanzar el instrumento de planificación urbana sometido a Evaluación Ambiental Estratégica (art. 4 Reglamento EAE) y deben estar relacionados con los objetivos propios de dicho instrumento (art. 14 Reglamento EAE).

Vale mencionar que la Modificación Parcial Específica que es objeto del presente procedimiento de EAE se realiza en el contexto del Plan Regulador Comunal de Renca que se encuentra vigente desde el año 2022 y tuvo su propio procedimiento EAE. Por lo anterior, a fin de mantener la coherencia entre ambos instrumentos, los objetivos ambientales que se presentan a continuación se alinean con aquellos de la Evaluación Ambiental Estratégica terminada vía decreto alcaldicio N°1398 el 18 de octubre de 2021, especificando el alcance del instrumento existente en los sectores objeto de la modificación.

La descripción de los Objetivos Ambientales definidos para la Modificación Parcial del PRC de Renca se presenta a continuación, de acuerdo con los contenidos establecidos en la “Guía de Orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile”.

| Objetivos Ambientales | Relación con valores, preocupaciones y problemas de ambiente y sustentabilidad |
|---|--|
| <p>Propiciar la consolidación y preservación de infraestructura verde y azul, que fomente la formación de corredores ecológicos urbanos, integrando</p> | <p>Valores Ambientales y de Sustentabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>Infraestructura verde y azul</u> <ul style="list-style-type: none"> - Parque Metropolitano Cerro de Renca como núcleo principal de espacio verde, que define el límite norte de la comuna y su paisaje. - Parque Costanera como corredor verde metropolitano que define una franja de amortiguación respecto de la presencia de la autopista Costanera Norte. |

| Objetivos Ambientales | Relación con valores, preocupaciones y problemas de ambiente y sustentabilidad |
|--|--|
| <p>los hitos o elementos de valor natural presentes en el espacio urbano (Río Mapocho y Cerros de Renca) y contribuya en la resiliencia climática.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - El Parque Intercomunal Las Palmeras y el Parque Apóstol Santiago como principales nodos de espacios verdes al interior de la comuna, tienen potencial recreativo para la comunidad y de prestación de servicios ecosistémicos. - Áreas verdes barriales y bandejones asociados a vialidad con potencial para albergar el estrato arbóreo de la comuna y estructurar un sistema o red de espacios verdes. - Existencia del humedal urbano Río Mapocho, un espacio de alto potencial ecosistémico, paisajístico con potencial recreativo - Plan Maestro de aguas para reutilizar este recurso escaso que hoy es subutilizado en las industrias del sector poniente. <p>Problemas Ambientales y de Sustentabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>Vulnerabilidad ante cambio climático</u> <ul style="list-style-type: none"> - Impermeabilización del suelo por asfalto incrementa la temperatura local afectando negativamente la salud pública de Renca de manera crítica al ser unas de las comunas más afectadas por el efecto isla de calor urbano. - Impermeabilización e insuficiente infraestructura de drenaje también inciden en tendencia al anegamiento de diversos sectores de la comuna. ● <u>Déficit de equipamientos:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Bajo estándar de áreas verdes existentes, con reducida mantención o en deterioro. - Riesgo de que la carencia de áreas verdes y equipamientos esenciales (salud y educación) se agudice ante la reconversión del sector oriente y la densificación del sector residencial poniente en proximidad a la línea 7 del metro. |

| Objetivos Ambientales | Relación con valores, preocupaciones y problemas de ambiente y sustentabilidad |
|---|--|
| <p>Establecer una coherencia entre las demandas y dinámicas de uso de suelo con las características paisajísticas requeridas climáticamente y que favorezcan a la comunidad, resguardando la cohesión social y los valores identitarios locales, a través de la planificación transicional del uso de suelo y la consideración de</p> | <p>Valores Ambientales y de Sustentabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>Desarrollo urbano:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Subcentralidades emergentes asociadas al desarrollo inmobiliario e infraestructura de conectividad en estaciones del Metro, Tren y Centro Cívico. - Desarrollo y construcción de nuevos proyectos de vivienda próximas al sector poniente de diversas características (DS01, DS49 y DS19) - Potencial productivo y económico del sector poniente por ubicación estratégica respecto a vialidad metropolitana, la línea 7 del Metro de Santiago y el aeropuerto internacional. - Los anteproyectos de vivienda presentados a DOM para el sector oriente hacen uso de la normativa con incentivos del PRC vigente (ICE, IDPV e IDEP). ● <u>Identidad y cohesión social</u> <ul style="list-style-type: none"> - Barrios emblemáticos de alta cohesión social y organización social en villas y poblaciones, ubicadas principalmente en el sector oriente, correspondiente a conjuntos de viviendas |

| Objetivos Ambientales | Relación con valores, preocupaciones y problemas de ambiente y sustentabilidad |
|--|---|
| <p>zonas de amortiguación que aseguren la compatibilidad entre actividades productivas, residencia y equipamiento.</p> | <p>tradicionales relacionadas a empresas e industrias históricas y en poblaciones de autoproducción.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identidad emergente de Nueva Renca principalmente asociado a urbanizaciones desarrolladas desde la década del 2000. Orientación más reciente hacia la integración social con la materialización de proyectos DS19, DS01 y DS49. <p>Problemas Ambientales y de Sustentabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>Contaminación y calidad de vida</u> <ul style="list-style-type: none"> - Contaminación acústica derivada de fuentes móviles, principalmente del tráfico vehicular, en infraestructura vial metropolitana y regional cercana a áreas residenciales. - Emisión de contaminantes del aire provenientes de fuentes fijas y móviles en zonas con concentración de actividades productivas, principalmente industrias y transporte. ● <u>Concentración, homogeneidad y discordancias de uso.</u> <ul style="list-style-type: none"> - Falta de lugares de encuentro, dispersión y disponibilidad de servicios que actúen como barrera para evitar la fricción entre vivienda e industria. - Homogeneidad de actividades en sector poniente. Falta de mixtura que acoja la demanda por nuevos usos para actividades económicas productivas. - Coexistencia de usos de suelo y destinos discordantes como el humedal en las cercanías de industria o infraestructura de movilidad metropolitana. - Fricción entre industria y vivienda por externalidades negativas y molestias por ruidos, malos olores y tránsito pesado. ● <u>Ruptura del tejido social</u> <ul style="list-style-type: none"> - División entre antiguos y nuevos vecinos que podría promover una segregación y distinción social en función del medio de acceso a la vivienda en propiedad, sea a través de programas de vivienda DS49, DS01, DS19 o vivienda de mercado. ● <u>Inconsistencias normativas</u> <ul style="list-style-type: none"> - Incentivos normativos solicitan altos requerimientos a cambio de beneficios acotados conjugando una normativa desajustada. - Desproporcionalidad normativa donde las densidad habitacionales son bajas para las alturas permitidas. - Los incentivos normativos referentes a vivienda de interés público operan sólo para proyectos de integración tipo DS19. Lo anterior dificulta el desarrollo de proyectos de vivienda social DS49. - Zonificación y norma vigente proyectada para actividades económicas y productivas de menor envergadura que las actualmente existente en el sector, con lo que existen restricciones al normal funcionamiento de las industrias locales. |

| Objetivos Ambientales | Relación con Valores, preocupaciones y problemas de ambiente y sustentabilidad |
|---|--|
| <p>Establecer una red de movilidad jerarquizada que favorezca la conectividad entre barrios y el resto de la comuna de forma multimodal, privilegiando los modos no motorizados, mediante la configuración de una red de circulación e incorporación de criterios de diseño urbano (revisión de perfiles, propuesta de aperturas y ensanches a la red vial actual) que aporte a la mitigación de las externalidades ambientales asociadas a la infraestructura vial, reduciendo barreras físicas y minimizando los impactos sobre el entorno urbano y social (ruido y emisiones).</p> | <p>Valores Ambientales y de Sustentabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>Infraestructura vial:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de rutas regionales y vialidad metropolitana al interior de la comuna como Túnel Lo Ruiz y Condell-Camino Lo Boza (G-180). - Proyectos de servicio de transporte público mayor en ejecución: Estaciones Brasil y J.M. Infante de la Línea 7 de Metro y proyecto de conexión con el aeropuerto de Línea A del Metro de Santiago (próximo al sector poniente de modificación). Estación Renca del Tren Santiago Batuco (en el sector oriente). - La infraestructura existente ofrece importante conectividad intercomunal y regional, compuesta por las autopistas Central (Apóstol Santiago y Ruta 5 norte), la autopista Costanera Norte, la autopista Vespucio Norte Express y la Av. Dorsal, de carácter troncal, que forma parte del Anillo Interior de Santiago y corresponde a un corredor de transporte público. - Incipiente articulación de un sistema de Ciclovías con proyectos de incorporación de dispositivos nuevos en ejes Dorsal, Domingo Santa María (La Chimba) y Miraflores. <p>Problemas Ambientales y de Sustentabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>Contaminación y calidad de vida</u> <ul style="list-style-type: none"> - Contaminación acústica derivada de fuentes móviles, principalmente del tráfico vehicular, en infraestructura vial metropolitana y regional cercana a áreas residenciales. - Emisión de contaminantes del aire provenientes de fuentes fijas y móviles en zonas con concentración de actividades productivas, principalmente industrias y transporte. ● <u>Barreras y discontinuidades que afectan la movilidad</u> <ul style="list-style-type: none"> - La discontinuidad de ancho de calles entre líneas oficiales afecta la conectividad interna y la continuidad de dispositivos como ciclovías y veredas en anchos adecuados para peatones y personas con movilidad reducida. - Bordes de perímetro comunal inconexos o de difícil conectividad peatonal con comunas aledañas (pasarelas de mala calidad o inexistentes). - Barreras internas para la conexión peatonal por macromanzanas de concentraciones de actividad productiva e infraestructura de transporte mayor. - Incivildades en torno a situaciones de barrera de macromanzanas, línea del tren y autopistas, propicia microbasurales, abandono e inseguridad. - Carreras clandestinas en calles de mayor ancho en zonas que tienen periodos de disminución de uso nocturno o en fines de semana. - La red vial pública proyectada pero no consolidada en sector poniente perpetúa la dificultad en el acceso al sector de equipamiento e industrias poniente. |

4. CRITERIOS DE DESARROLLO SUSTENTABLE

De acuerdo con lo estipulado en el Artículo 4 del Reglamento EAE, el Criterio de Desarrollo Sustentable (en adelante CDS) es aquél que en función de un conjunto de políticas medio ambientales y de sustentabilidad, permite la identificación de la opción de desarrollo más coherente con los objetivos de planificación y ambientales definidos por el Órgano Responsable en el instrumento elaborado.

Al igual que en el caso de los Objetivos Ambientales, los Criterios de Desarrollo Sustentable que se presentan a continuación son coherentes con los establecidos en la EAE del PRC Renca 2022, especificando su alcance para los sectores objeto de la modificación parcial de dicho instrumento.

La descripción de los CDS se presenta a continuación haciendo uso de la herramienta metodológica que entrega la “Guía de orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile”.

| Criterio de Desarrollo Sustentable | Descripción |
|--|--|
| <p>Desarrollo urbano activo, de los sectores oriente y poniente, que fortalezca la calidad de vida y se inserte de manera armónica con el resto de la comuna, promoviendo la conectividad ecológica y social, reconociendo valores identitarios locales y estableciendo criterios de adaptación y mitigación a las amenazas de origen climático.</p> | <ul style="list-style-type: none"> → Integración de la infraestructura verde y azul como soporte ecológico y social que estructura el territorio, mejora la calidad de vida, conecta áreas con diferentes usos y aumenta la resiliencia climática del área urbana. → Sistema de movilidad estructurado de acuerdo al esquema de la pirámide invertida de movilidad, para habilitar una trama vial que promueva una movilidad sustentable e inclusiva, privilegiando la conectividad peatonal, en modos activos y en transporte público, y evitando la consolidación de nuevas barreras físicas. → Promoción y oferta de viviendas integradas, con diversidad en sus precios, que cuente con una morfología acorde a la escala de los barrios y espacios libres que fortalezcan el rol del espacio público como elemento de integración socioespacial. → Consolidación de los espacios económicos productivos como fuente de trabajo y sectores de ocio para los habitantes de Renca. |
| <p>Distribución equilibrada y compatible de los usos del suelo, fomentando la mixtura funcional entre actividades productivas, residenciales y de equipamiento, con regulaciones que prevengan fricciones socioambientales y faciliten la integración de nuevos usos.</p> | <ul style="list-style-type: none"> → Reducción de la fricción entre uso industrial y áreas residenciales especialmente en zonas con permisividad normativa y transición funcional. → Densificación en sectores de reconversión mediante incentivos normativos que integren vivienda, equipamiento y espacio público de calidad. → Reconversión de usos industriales obsoletos hacia zonas urbanas mixtas de carácter residencial y de equipamientos. |

5. IMPLICANCIAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SUSTENTABILIDAD QUE GENERARÍAN LAS OPCIONES DE DESARROLLO PLANTEADAS EN EL PLAN

Si bien en esta etapa inicial, las opciones de desarrollo del Plan aún no han sido definidas, se puede establecer de manera preliminar las implicancias medioambientales y de sustentabilidad que tendrán las opciones de desarrollo, considerando el ámbito de acción del Plan Regulador Comunal establecido por la normativa de urbanismo y construcciones vigente.

- **Intensidad de ocupación**
 - Edificación o forma urbana: posible alteración en los patrones tradicionales de poblamiento y características del entorno con la llegada de edificaciones en altura.
 - Densidad y cabida de población: el incremento de intensidad de ocupación, producto de una norma que permite mayor densidad, puede incrementar la demanda de bienes públicos urbanos. En particular, equipamientos esenciales (salud y educación), agua para consumo humano y acceso a electricidad e internet.
- **Intensidad de uso**
 - Diversidad de usos de suelo: se pueden generar fricciones entre usos de suelo de distinta intensidad (por ejemplo, residencia versus equipamiento o residencia versus actividad productiva). Sin embargo, puede tener efectos positivos relacionados con una mayor cobertura de las centralidades de equipamientos en sectores que se encontraban desprovistos, así como nuevas fuentes de empleo a nivel local.
 - Homogeneidad de usos de suelo: se pueden generar áreas desprovistas de bienes y servicios urbanos.
- **Provisión de áreas verdes y espacios públicos**
 - Reserva de suelo para consolidación de áreas libres ajardinadas, áreas verdes y espacios públicos: las declaratorias de área verde pueden generar oportunidades para el mejoramiento de la calidad urbana en términos de disminución del efecto isla de calor, consolidación de corredores verdes que permitan la circulación de avifauna y disponibilidad de áreas para recreación, esparcimiento y circulación de las personas presentes en el territorio comunal.
 - Consideración de áreas de valor natural existentes en la definición del sistema de áreas verdes comunal: la definición de zonas de protección permite conservar elementos de la geografía urbana que aportan en la mitigación de cambio climático al actuar como sumideros de carbono, reguladores de la temperatura y áreas de absorción de agua evitando inundaciones. A su vez, dichas áreas pueden proveer de espacios para el esparcimiento y la recreación.
- **Riesgo y Vulnerabilidad**
 - Resguardo de amenazas de origen físico natural y antrópico: Posibilidad de determinar nuevas zonas de riesgo o modificar los límites del territorio apto para desarrollo urbano que no hubieran sido identificados en el proceso de actualización del PRCR anterior.
- **Movilidad**
 - Estructuración vial e integración de distintos modos de transporte, incluidos los no motorizados: una definición acorde a la capacidad vial y movilidad no motorizada podrá contribuir a mitigar el impacto de nuevos proyectos residenciales que aumenten la carga del territorio.

6. ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO A CONVOCAR EN LA ETAPA DE DISEÑO DE LA MODIFICACIÓN PARCIAL ESPECÍFICA DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE RENCA

- Ministerio de Hacienda
- SEREMI de Medio Ambiente
 - Dirección Humedales
- SEREMI de Agricultura
 - Servicio Agrícola Ganadero
- SEREMI de Economía, Fomento y Turismo
 - IPTI CORFO
 - SERNATUR
- SEREMI Energía
- SEREMI de Minería
 - Servicio Nacional de Geología y Minería SERNAGEOMIN
- SEREMI de Salud
 - Cefsam Huamachuco y Cefsam Bicentenario
- SEREMI de Obras Públicas
 - Dirección Regional de Planeamiento
 - Dirección Regional de Vialidad
 - Dirección Regional de Obras Hidráulicas
 - Dirección General de Aguas
 - Dirección General de Concesiones
- SEREMI de Vivienda y Urbanismo
 - Parquemet
 - Servicio de Vivienda y Urbanización - SERVIU
- SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones
 - Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)
- SEREMI de Desarrollo Social
- SEREMI de Bienes Nacionales
- SEREMI de Educación
 - SLEP Los Parques
- SEREMI Cultura y Patrimonio, Región Metropolitana
- Dirección General de Aeronáutica Civil
- Dirección Regional Corporación Nacional Forestal (CONAF)
- Oficina Regional de la Superintendencia de Servicios Sanitarios
- Dirección Regional Oficina Nacional de Emergencia (ONEMI)
- Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE)
- PDI y Carabineros (Comisaría Lo Vásquez)
- Empresa de Ferrocarriles del Estado – EFE
- Metro de Santiago
- Gobierno Regional – Div. Planificación y Desarrollo Regional
- Municipalidad de Pudahuel
- Municipalidad de Conchalí
- Municipalidad de Independencia
- Municipalidad de Quilicura
- Municipalidad de Cerro Navia
- Municipalidad de Quinta Normal
- Municipalidad de Santiago

A estos organismos se les solicitará antecedentes, planes y estudios de su competencia que se relacionan con la comuna en materias territoriales atinentes a un PRC.

7. OTROS ACTORES CLAVES EN EL PROCEDIMIENTO DE EAE

Se identifican a continuación, de manera general, los organismos no pertenecientes a la Administración del Estado y representantes de la comunidad que se consideran Actores Clave¹ para el desarrollo de la Modificación Parcial Específica N.01 del Plan Regulador Comunal así como para el procedimiento de EAE:

- Juntas de vecinos de las macrozonas 1, 2, 5 y 7
- Organizaciones sociales y funcionales comunales como Comités de Vivienda y Mejoramiento, Clubes de Adulto Mayor, Inclusión y Equidad de Género, entre otros
- Empresas productivas y de servicios de la comuna
- Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil (COSOC)
- Ferias libres Las Margaritas, Los Acacios y Miraflores
- Establecimientos educacionales técnicos (liceos e institutos profesionales)
- Corporación La Fábrica
- Consejo consultivo de la niñez

¹ Este listado de actores se podrá extender o especificar en la medida que se avance en las distintas etapas de desarrollo del estudio.

8. CRONOGRAMA ESTIMATIVO DE DESARROLLO DEL PLAN

El desarrollo de la fase de diseño y aprobación de la modificación se estima en un total de 540 días, los que se distribuyen en las siguientes etapas a ser cumplidas secuencialmente:

| Etapa | abr-25 | may-25 | jun-25 | jul-25 | ago-25 | sept-25 | oct-25 | nov-25 | dic-25 | ene-26 | feb-26 | mar-26 | abr-26 | may-26 | jun-26 | jul-26 | ago-26 | sept-26 | oct-26 | nov-26 | dic-26 | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--|
| Etapa 1. Ajuste Metodológico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etapa 2. Diagnóstico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sub etapa 2.1 Estudios de Base | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sub etapa 2.2 Diagnóstico Participativo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etapa 3. Alternativas de Estructuración e Imagen Objetivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sub etapa 3.1 Elaboración Alternativas de Estructuración e Imagen Objetivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sub etapa 3.2 Aprobación de Imagen Objetivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etapa 4. Anteproyecto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adividad 4.1 Proceso Técnico (Ajuste Imagen Obj.: Expediente Anteproyecto) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adividad 4.2 Proceso EAE (Informe Ambiental) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adividad 4.3 Proceso PAC (Validación Anteproyecto) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Revisión SEREMI MINVI 2.1.12 OGUC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etapa 5. Desarrollo del Proyecto y Resolución de Término de la EAE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adividad 5.1 Consulta Pública Anteproyecto y EAE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adividad 5.2 Resolución de Término EAE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etapa 6. Aprobación de la Modificación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Anótese. Comuníquese. Archívese.

Por orden del Alcalde.

Maria Luisa España le Feuvre
Firmado digitalmente por Maria Luisa España le Feuvre
Fecha: 2025.07.22 13:36:47 -04'00'
Secretaría Municipal
I. Municipalidad de Renca

Humberto Julián Gallardo Ban
Firmado digitalmente por Humberto Julián Gallardo Ban
Fecha: 2025.07.22 13:02:02 -04'00'
Administrador Municipal
I. Municipalidad de Renca

DISTRIBUCION:

- Secretaría Municipal.
- Dirección Jurídica.
- Secplan.
- Dirección de Control.
- Dirección de Administración y Finanzas.
- Oficina de Partes.

ID DOC 239262

Luis Alberto Jorquera Munita
Firmado digitalmente por Luis Alberto Jorquera Munita
Fecha: 2025.07.22 12:45:39 -04'00'

FABIAN BERNARDO AGUILERA RODRIGUEZ
Firmado digitalmente por FABIAN BERNARDO AGUILERA RODRIGUEZ
Fecha: 2025.07.21 17:19:10 -04'00'