Insitu
ESTRATEGIAS TERRITORIALES

MODIFICACIÓN N°2 PLAN REGULADOR COMUNAL - CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA INDUSTRIAL E INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA - CONCÓN" ID 2597-27-LP25.

INFORME ETAPA 3.A

PROPUESTA DE Resumen Ejecutivo

Imagen Objetivo

VERSIÓN 01

Agosto 2026

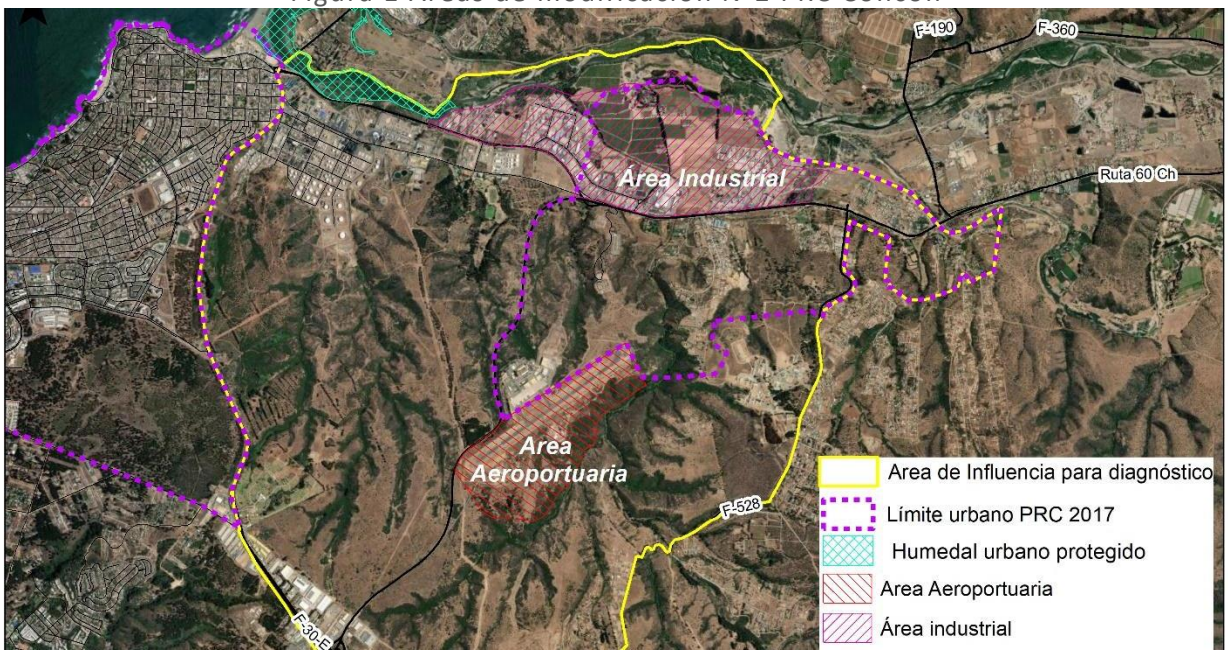
I ANTECEDENTES

I.1 Presentación de la Modificación N.º 2

La presente Modificación N°2 del Plan Regulador Comunal (PRC) de Concón es un ajuste puntual a las reglas que ordenan el desarrollo urbano de la comuna. Su elaboración comienza en diciembre del año 2025 y el inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica se aprueba el 23 de febrero del 206 (mediante ORD. N|01228/2026 de la Seremi de Medio Ambiente de la Región de Valparaíso).

La modificación NO rehace todo el PRC vigente: se enfoca en dos sectores específicos: el área destinada a infraestructura aeroportuaria, en el actual Aeropuerto Torquemada, y el área industrial del sector Gulmué, que se ilustran a continuación:

Figura 1 Áreas de modificación N°2 PRC Concón



Fuente: Elaboración propia

Esta actualización responde a dos cambios importantes para Concón: la llegada de un nuevo aeropuerto comercial en la zona y la necesidad de ordenar el área industrial protegiendo al mismo tiempo el entorno natural (como el estero La Jarilla y el río Aconcagua).

Actualmente la Modificación N°2 se encuentra definiendo la imagen objetivo del desarrollo urbano, como paso previo a tomar decisiones de anteproyecto. De acuerdo a lo indicado en el artículo 28 octies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se expone un resumen ejecutivo, en este documento y se complementa con planos expuestos en XXXXXX.

Para consultar mayores antecedentes de las etapas del estudio puede escanear el código QR o visitar el siguiente link:

https:

I.2 ¿Qué es la Imagen Objetivo y qué se consulta?

La Imagen Objetivo (IO) es el primer paso formal para modificar el Plan Regulador. Antes de elaborar el plan definitivo, la ley (y su ordenanza exige presentarle a la comunidad, en un lenguaje simple, hacia dónde se quiere avanzar y por qué.

Este resumen ejecutivo no es la propuesta final, es la base sobre la cual se construirá el anteproyecto.

¿Qué contiene?

1. Diagnostico territorial
Como esta Concon hoy

2. Objetivos generales
Que se quiere lograr

3. Alternativas evaluadas
En orden de preferencia

4. Cambios esperados
Que cambia frente a hoy

¿Cómo participas?
Durante 30 a 45 dias

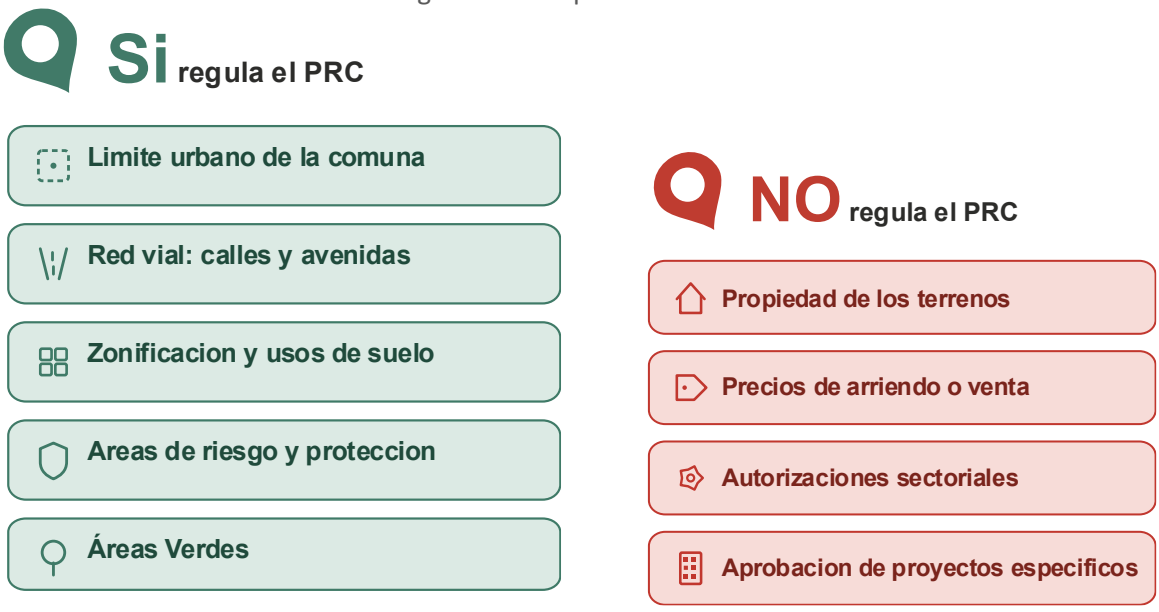
Revisa la propuesta
30 a 45 dias, en la web

Asiste a las audiencias
Al menos dos encuentros

Envia tus observaciones
Por escrito, papel o web

Es importante ser claros sobre qué puede y qué no puede regular un Plan Regulador Comunal, para evitar expectativas equivocadas, por lo que a continuación de mencionan los aspectos relevantes:

Figura 2 Competencias PRC



Fuente: Elaboración propia

II DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y SUS FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y AMBIENTALES.

II.1 Descripción general de las áreas de estudio

La Modificación N.º 2 aborda dos sectores: el **Área Industrial**, vinculada a la actividad productiva y logística, y el **Área Aeroportuaria**, asociada al actual Aeródromo Torquemada y su futura transformación. Estos sectores con características y funciones territoriales diferentes se emplazan en el área interior de Concón, vinculados a la Ruta 64 y F-32, junto a elementos naturales que condicionan y aportan valor a su desarrollo.

Los sectores a modificar presentan una muy baja ocupación residencial en comparación con la comuna y su área de influencia. Mientras Concón registra 48.294 habitantes y el área de influencia reúne 2.114 personas, el Área Industrial cuenta con sólo 61 habitantes distribuidos en 23 hogares**,** confirmando su carácter predominantemente productivo. Esta condición es aún más marcada en el Área Aeroportuaria, donde no se registra población residente**.** En consecuencia, ambas áreas se diferencian del tejido urbano residencial de Concón y se caracterizan principalmente por funciones productivas y de infraestructura, aunque se insertan en un entorno territorial donde sí existen asentamientos y población que deben ser considerados en su planificación.

Figura 3 Áreas de modificación y datos generales



Fuente: Elaboración propia

En este contexto, el diagnóstico pone el foco en cómo funcionan y se relacionan estas áreas con el resto del territorio, más que en las condiciones propias de un sector urbano residencial. Por ello, se analizan especialmente su conectividad, infraestructura y servicios, actividades

productivas, condiciones ambientales y riesgos, así como su capacidad para responder a las nuevas funciones que se proyectan. Este enfoque permite identificar qué aspectos deben ser considerados para ordenar adecuadamente el futuro desarrollo del Área Industrial y del Área Aeroportuaria.

Área industrial: se emplaza entre la Ruta F-32 y el río Aconcagua y presenta aproximadamente 274 ha. Su ocupación no es homogénea: hacia el poniente existe una mayor consolidación de actividades industriales y predios de menor tamaño, mientras que hacia el oriente predominan grandes predios con menor ocupación y usos históricamente asociados a actividades agrícolas. Su localización y conectividad le otorgan un rol estratégico para las actividades productivas de la comuna.

Área Aeroportuaria: comprende aproximadamente 134 ha y corresponde al entorno del actual Aeródromo Torquemada, donde se proyecta el futuro Aeropuerto Viña del Mar en la comuna de Concón. Se caracteriza por grandes predios, baja ocupación y una configuración territorial determinada principalmente por los requerimientos propios de la infraestructura aeroportuaria. Su futura transformación plantea nuevas necesidades de ordenamiento, accesibilidad y relación con su entorno.

II.2 ¿Que sabemos de los sectores a planificar?

Las principales conclusiones del diagnóstico que se consideraran en la IO son las siguientes:.

II.2.1 Del sistema socioeconómico y demográfico



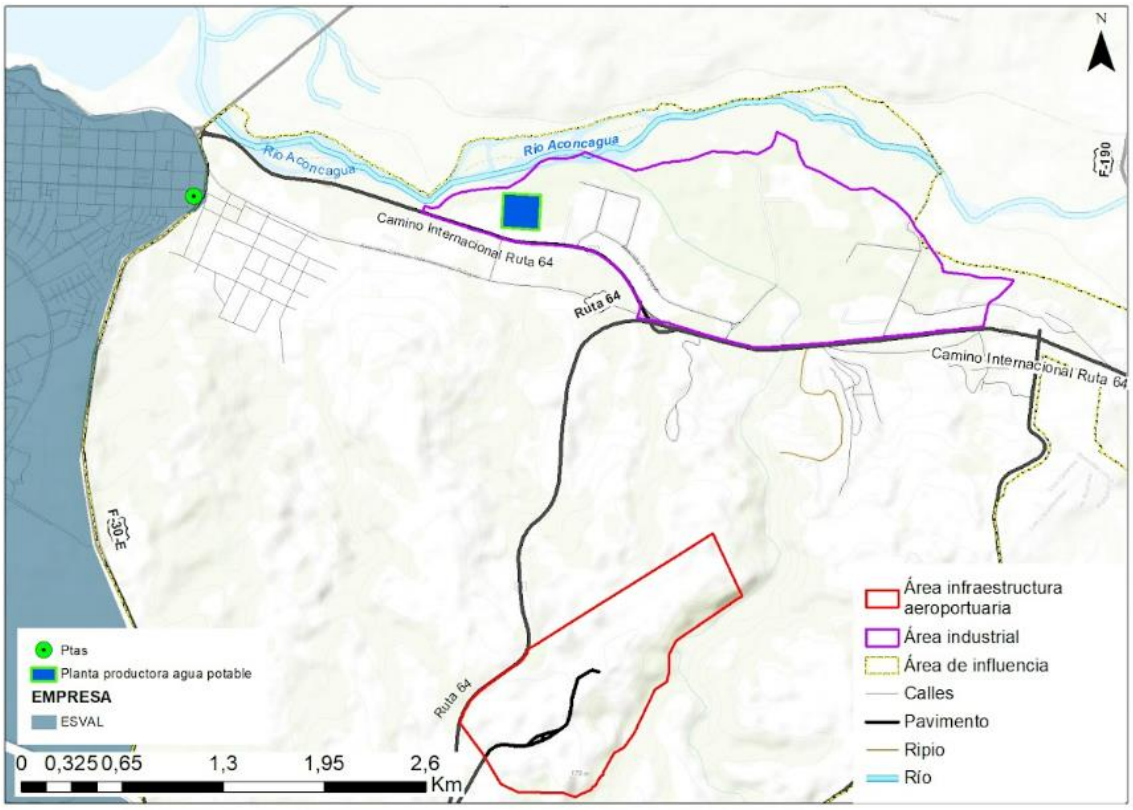
Área industrial: Actividad productiva consolidada, con disponibilidad de grandes predios y sectores todavía poco ocupados. El principal desafío es fortalecer su funcionamiento sin aumentar los conflictos con usos residenciales u otras actividades incompatibles.

Área Aeroportuaria: Territorio prácticamente sin población residente, cuya futura transformación puede generar nuevas actividades y servicios asociados al funcionamiento del aeropuerto.

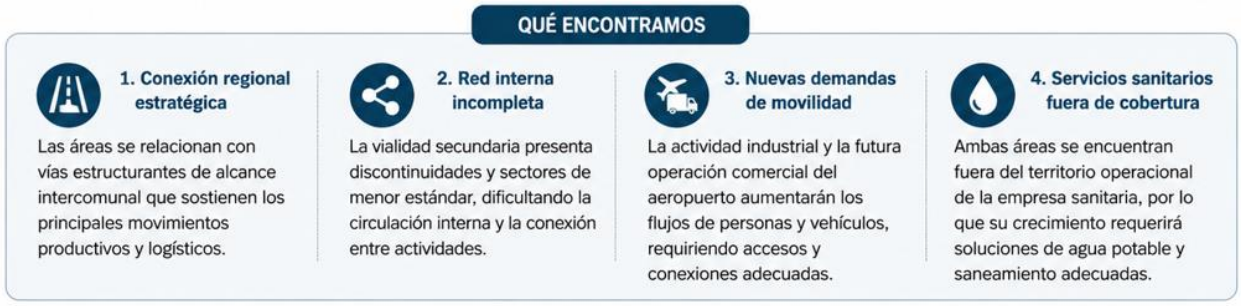
Sectores con poca población residente, pero con un importante rol económico lo que implica que el desarrollo futuro debe responder principalmente a sus funciones productivas y logísticas, considerando al mismo tiempo su relación con los sectores habitados del entorno.

II.2.2 Del sistema construido, conectividad y servicios

Figura 4 Sistema de infraestructura y conectividad



Fuente: Elaboración propia en base a IDE, 2026



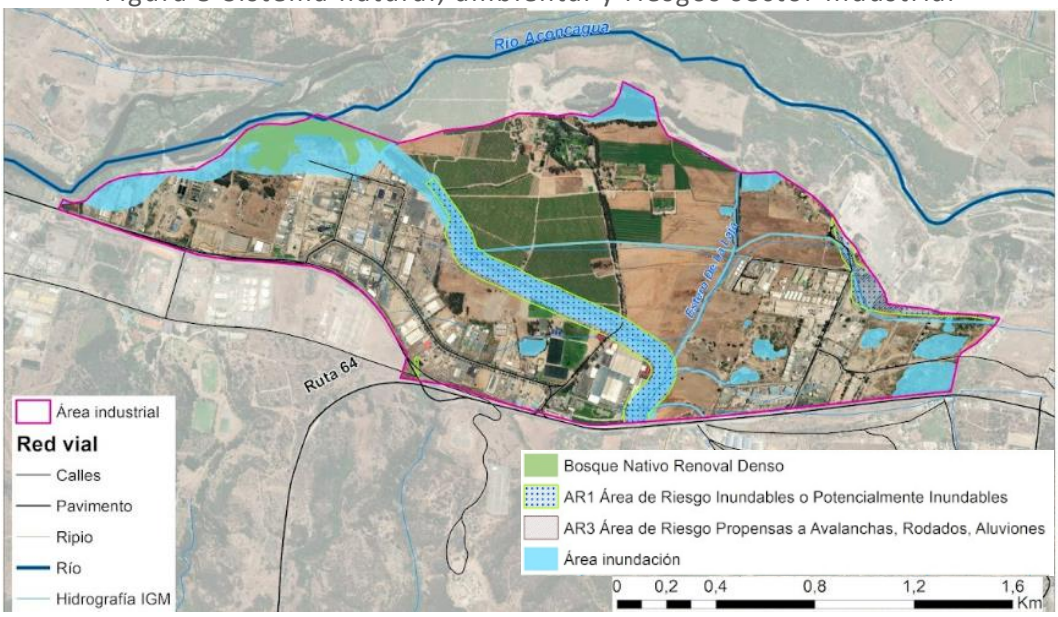
Área industrial: con actividad productiva consolidada, con disponibilidad de grandes predios y sectores todavía poco ocupados. El principal desafío es fortalecer su funcionamiento sin aumentar los conflictos con usos residenciales u otras actividades incompatibles.

Área Aeroportuaria: es un territorio sin población residente, cuya futura transformación puede generar nuevas actividades y servicios asociados al funcionamiento del aeropuerto.

Buena conexión regional, cuenta con una posición estratégica y grandes infraestructuras de conexión, pero su desarrollo futuro requiere ordenar la vialidad interna, especialmente en el área industrial, y prever las necesidades de servicios que acompañarán las nuevas actividades.

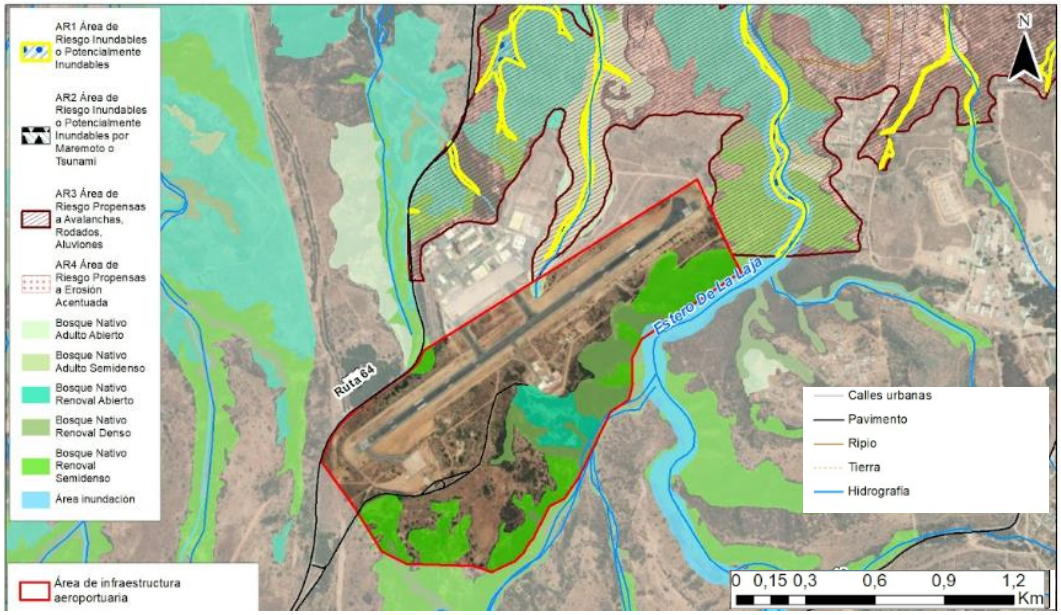
II.2.3 Del sistema natural, ambiental y riesgos

Figura 5 Sistema natural, ambiental y riesgos sector industrial



Fuente: Elaboración propia en base a IDE, 2026

Figura 6 Sistema natural, ambiental y riesgos sector aeroportuario



Fuente: Elaboración propia en base a IDE, 2026

QUÉ ENCONTRAMOS

1. Valores naturales y paisajísticos

Presencia de ecosistemas costeros y elementos naturales de alto valor ambiental, que otorgan identidad y atractivo al territorio.

2. Riesgos y amenazas naturales

Exposición a fenómenos como inundaciones, erosión costera y efectos del cambio climático, que requieren medidas de adaptación y resguardo.

3. Recursos ambientales estratégicos

Disponibilidad de recursos como el borde costero y áreas verdes, que constituyen activos relevantes para la calidad de vida y el desarrollo territorial.

4. Necesidad de sustentabilidad

La planificación futura debe integrar criterios de resiliencia ambiental y uso responsable del suelo, compatibilizando las actividades productivas con la protección del entorno.

Área industrial: necesita compatibilizar su desarrollo con la presencia de áreas sensibles, como lo es el Río Aconcagua y el Estero La Jarilla, y con riesgos naturales propios de la terraza fluvial donde se emplaza.

Área Aeroportuaria: su transformación requiere asegurar que este cambio no afecte el entorno, actualmente de carácter rural y con .

El desarrollo tiene el desafío de convivir con un territorio de valor ambiental y condiciones de riesgo, asumiendo que no son elementos secundarios: forman parte de la estructura del territorio y deben orientar dónde y cómo pueden desarrollarse las actividades futuras.

II.3 Tendencias de desarrollo de las áreas de estudio

El diagnóstico permitió reconocer cambios que ya están ocurriendo o que se proyectan para los próximos años y así anticipar las necesidades del territorio e incorporarlos a la planificación, estos son:.

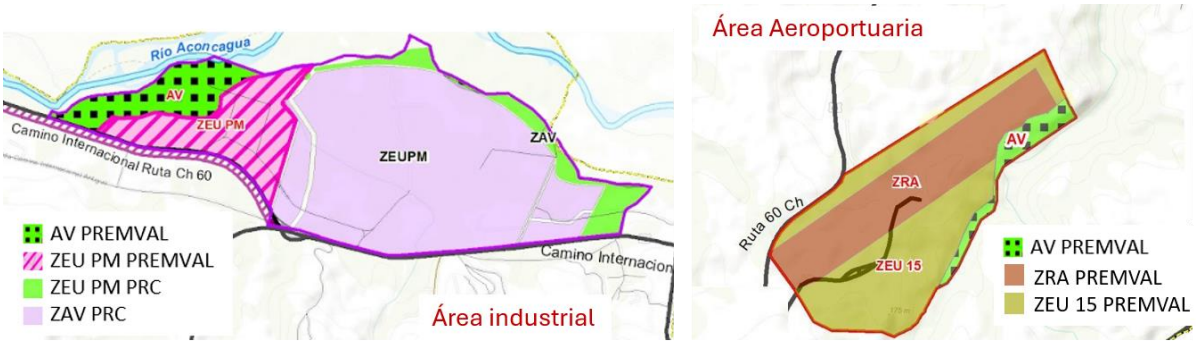
Figura 7 Tendencias de desarrollo identificadas



Fuente: Elaboración propia

II.4 ¿Qué puede modificar el PRC en estas áreas?

Figura 8 Marco normativo PREMVAL



Las áreas de estudio están normadas por un instrumento de jerarquía superior: el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) y este fija para ambas áreas normativas que pueden ser modificadas, complementadas y otras que no son modificables.

La presente modificación puede incorporar zonas de extensión urbana (ZEU) al límite urbano comunal para complementar el espacio público, con calles y áreas verdes e indicar normas urbanísticas en los casos en que no se indica expresamente que corresponden a aspectos de la escala superior.

Esta modificación tiene facultades para incorporar normas urbanísticas en la ZEU 15 del área aeroportuaria, en la que actualmente aplican normas transitorias o supletorias hasta que el PRC incorpore a su límite urbano la zona.

Las normas no modificables son las que fijan condiciones de uso y de edificación para la **Zona Productiva de Impacto Intercomunal** (ZEU PM), en el área industrial, y para **la Zona de Restricción de Aeropuerto** (ZRA) corresponde al área destinada a la infraestructura propia en el sector del aeropuerto.

En resumen, dado el marco normativo vigente, las alternativas de estructuración del área industrial podrán:

- Incorporar vialidad PRC (colectoras, servicio, locales)
- Precisar trazados viales de escala local
- Incorporar áreas verdes (BNUP) y ZAV
- Modificar Usos de Suelo en ZAV incorporada al PRC (2017)
- Incorporar usos de suelo Infraestructuras en el área ZEU PM

II.5 Temas claves del diagnóstico

Se exponen a continuación las principales disyuntivas que intentará resolver esta Modificación N°2, considerando las limitaciones del PRC :

- MARCO NORMATIVO INADECUADO PARA EL DESARROLLO AEROPORTUARIO

La normativa vigente no regula integralmente el área y genera vacíos que dificultan la implementación del proyecto de nuevo aeropuerto.

Desafío: definir una normativa específica para el sistema aeroportuario que establezca con claridad zonas de operación, seguridad y soporte, incorporando usos complementarios compatibles y asegurando su viabilidad territorial.

- DÉFICIT DE CONECTIVIDAD Y ESTRUCTURA VIAL

La red vial existente no responde a las demandas actuales y proyectadas presentando problemas de capacidad, continuidad y seguridad.

Desafío: estructurar un sistema vial jerarquizado que soporte los flujos logísticos, segregue tipos de tránsito y mejore la conectividad interna y externa del territorio.

- VALORES AMBIENTALES Y CONDICIONANTES NATURALES

La presencia de elementos ambientales relevantes, como humedal urbano y bosque nativo, introduce roles nuevos en la concepción tradicional de las funciones del suelo urbano.

Desafío: implementar soluciones basadas en la naturaleza que permitan compatibilizar la sustentabilidad de los sistemas naturales con el desarrollo productivo y de infraestrucura.

- FALTA DE PLANIFICACIÓN DE USOS COMPLEMENTARIOS Y SERVICIOS

El sector aeroportuario carece de una planificación que incorpore servicios, comercio y equipamientos necesarios para el desempeño del rol asignado.

Desafío: incorporar en la normativa usos complementarios que permitan estructurar centralidades de apoyo al sistema industrial y aeroportuario.[1]

- DEBILIDAD EN LA ESTRUCTURA DE ÁREAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO

Prácticamente no hay áreas verdes y las nominales están poco consolidadas y sin una función estructurante clara dentro del territorio.

Desafío: configurar un sistema de áreas verdes como infraestructura territorial, articulando funciones ecológicas, urbanas y de mitigación.

- FALTA DE DIVERSIFICACIÓN FUNCIONAL DEL TERRITORIO

El territorio presenta una estructura funcional limitada, con escasa presencia de usos como deporte, educación o recreación, lo que afecta la calidad urbana y la integración territorial.

Desafío: Diversificar los usos en subzonas específicas, incorporando funciones compatibles que mejoren la calidad del entorno sin afectar el sistema productivo.[2]

[1] En las zonas ZEU PM no se podrá incorporar en la normativa usos complementarios que permitan estructurar centralidades de apoyo al sistema industrial.

[2] No se podrá diversificar plenamente los usos en sub zonas específicas en las ZEU PM, incorporando funciones compatibles que mejoren la calidad del entorno sin afectar el sistema productivo.

III OBJETIVOS GENERALES

III.1 Factores Críticos de la EAE

Complementario al proceso técnico, la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) plantea 5 Factores Críticos De Decisión (FCD), relacionados a las prioridades ambientales y de sustentabilidad. Estos definen el Marco de Evaluación Estratégico que guía el proceso de Evaluación Ambiental de las alternativas de estructuración y se exponen a continuación:

Cuadro 1 Factores críticos de decisión y alcances

Factor crítico de decisión (FCD)	Alcances
1. Compatibilidad y conectividad territorial	Conocer las transformaciones espaciales del territorio, asociadas a uso de suelo, disponibilidad y acceso a servicios, cambios demográficos, presencia de conflictos.
2. Áreas de valor natural e infraestructura ecológica	Identificar el patrimonio natural presente, de manera que se pueda potenciar como infraestructura ecológica, apuntando a mantener la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.
3. Cambio climático y seguridad hídrica	Da cuenta de los efectos del cambio climático, considerando eventos extremos y los antecedentes asociados a la presencia y variabilidad del recurso hídrico.
4. Resiliencia territorial y gestión del riesgo	Conocer la presencia de riesgos socionaturales en el territorio, considerando aquellos de origen natural y antrópico.
5. Calidad ambiental	Identificar el estado de la calidad ambiental de los componentes ambientales, integrando suelo, agua y aire.

Fuente: Elaboración propia

III.2 Objetivos de planeamiento

III.2.1 Objetivos para el Área Aeroportuaria

Objetivo de planeamiento 1: relacionado a definir una normativa específica para el sistema aeroportuario, los usos complementarios que requiere y zonas de transición, implementando la compatibilidad de las transformaciones territoriales del alcance del FCD 1, se propone:

OP 1 AA: Establecer subzonas en la actual ZEU 15 que la diversifique, incorporando usos complementarios en intensidades compatibles con la futura operación de aeropuerto comercial, asegurando su evolución y adecuada relación con el entorno

Objetivo de planeamiento 2: considerando la necesidad de que la red vial responda a demandas actuales y futuras, e implementando la conectividad que requieren de las transformaciones territoriales del alcance del FCD 1 se plantea:

OP 2 AA: Proponer un sistema de vialidad estructurante jerarquizada que permita la funcionalidad del nuevo aeropuerto y aumente la seguridad de operación

Objetivo de planeamiento 3: debido a la presencia de elementos ambientales relevantes y a la ausencia de áreas verdes, que reconocen los FCD 2 y 5 y sus alcances relacionados al patrimonio natural presente y la calidad ambiental, se define la necesidad de:

OP 3 AA: Delimitar zonas de uso de área verde en sectores con vegetación nativa o relieve, asegurando la permanencia de los ecosistemas y potenciando su rol de mitigación de impactos antrópicos

Objetivo de planeamiento 4: relacionado a los FCD 3 y 4, con alcances relacionados a los efectos del cambio climático y la presencia de riesgos socionaturales, se plantea.

OP 4 AA: Delimitar zonas de riesgo natural y antrópico, precisando las áreas de riesgo del PREMVAL e incorporando nuevos enfoques para lograr territorios resilientes y de calidad ambiental.

III.2.2 Objetivos para el Área Industrial

Objetivo de planeamiento 1: considerando la necesidad de que la red vial se formalice y responda a demandas actuales y futuras, e implementando la conectividad que requieren de las transformaciones territoriales del alcance del FCD 1 se plantea:

OP 2 AI: Proponer un sistema de vialidad estructurante jerarquizada que permita la funcionalidad del sector productivo y mejore la movilidad de sus usuarios complementando un sistema de áreas verdes

Objetivo de planeamiento 2: debido a la presencia de elementos ambientales relevantes y a la ausencia de áreas verdes, que reconocen los FCD 2 y 5 y sus alcances relacionados al patrimonio natural presente y la calidad ambiental, se define la necesidad de:

OP 2 AI: Definir un sistema de área verdes reconociendo sectores con vegetación, cursos y cuerpos de agua, asegurando la permanencia de los ecosistemas y potenciando su rol de mitigación de impactos antrópicos.

Objetivo de planeamiento 3: considerando la necesidad de diversificar usos, y en el marco de las atribuciones del PRC e implementando la compatibilidad de las transformaciones territoriales del alcance del FCD 1 se plantea:

OP 3 AI: Diversificar los usos en actuales áreas de uso de área verde excluidas de la ZEUP, incorporando funciones compatibles sin afectar el sistema productivo.

Objetivo de planeamiento 4: relacionado a los FCD 3 y 4, con alcances relacionados a los efectos del cambio climático y la presencia de riesgos socionaturales, se plantea :

OP 4 AI: Delimitar zonas de riesgo natural y antrópico, precisando las áreas de riesgo del PREMVAL e incorporando nuevos enfoques para lograr territorios resilientes y de calidad ambiental.

IV ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN

IV.1 ELEMENTOS BASE PARA ALTERNATIVAS

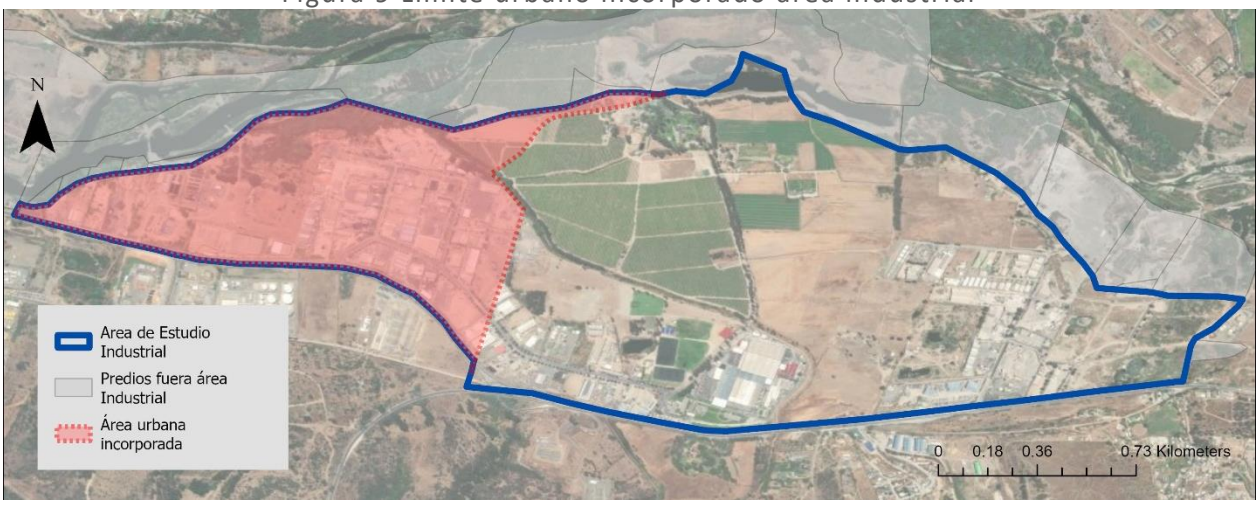
IV.1.1 Límite Urbano Propuesto

Estas alternativas implican modificaciones a los límites urbanos

Se modifica el límite urbano incorporando al PRC sectores actualmente normados por el PREMVAL, habilitando al instrumento comunal para ejercer sus competencias normativas.

Área Industrial: esta incorporación comprende **75,58** ha y constituye una base común a las tres alternativas evaluadas.

Figura 9 Límite urbano incorporado área industrial



Fuente: Elaboración propia

Área Aeroportuaria : comprende la totalidad del área de estudio, correspondiente a aproximadamente **134 ha,** y constituye una base común a las tres alternativas evaluadas.

Figura 10 Límite urbano incorporado área aeroportuaria



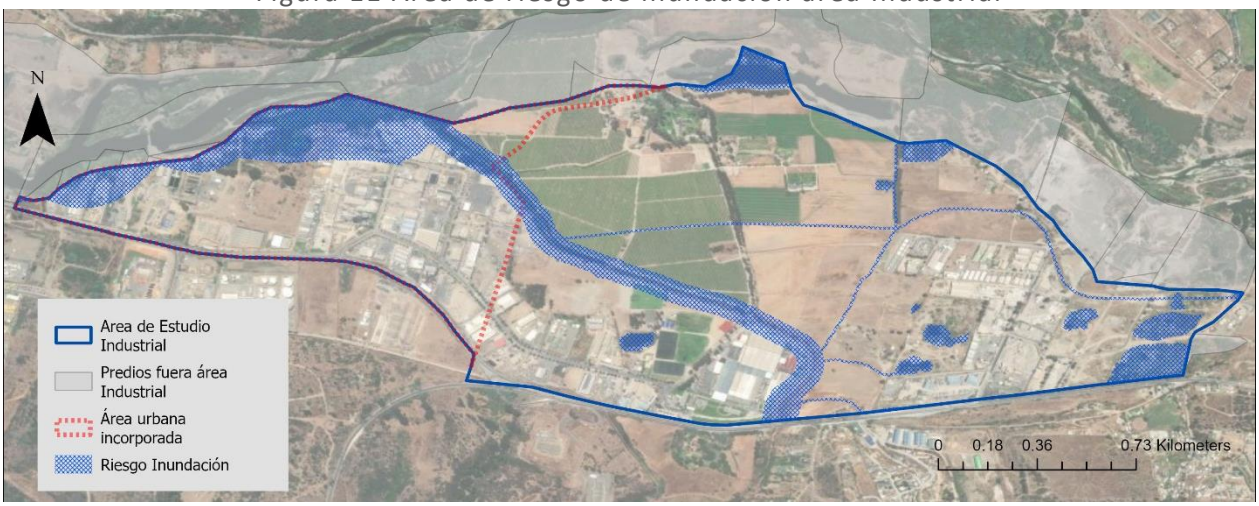
Fuente: Elaboración propia

IV.1.2 Área de Riesgo

Las áreas de riesgo constituyen una condición de base del territorio y, por tanto, no corresponden a una materia sobre la cual se planteen alternativas.

Área Industrial: se reconocen sectores expuestos a riesgo de inundación, asociados principalmente al río Aconcagua y al estero La Jarilla, cuyo cauce atraviesa el área de estudio y constituye un elemento estructurante para su ordenamiento. Estas condiciones son consideradas en la localización y configuración de los distintos componentes de las alternativas.

Figura 11 Área de riesgo de inundación área Industrial



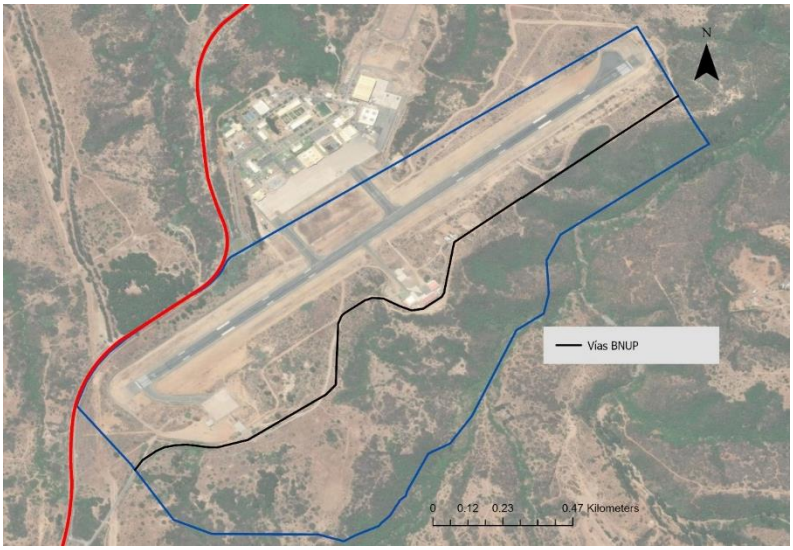
Fuente: Elaboración propia

Área Aeroportuaria: no se identifican áreas de riesgo de inundación

IV.1.3 Vialidad (sólo área aeroportuaria)

Figura 12 Vialidad base área Aeroportuaria

La vialidad del Área Aeroportuaria constituye una condición base común a las tres alternativas. Su definición reconoce las vías existentes y se ajusta a los requerimientos del proyecto aeroportuario en desarrollo, incorporando la estructura mínima necesaria para asegurar el acceso y funcionamiento de la futura infraestructura.

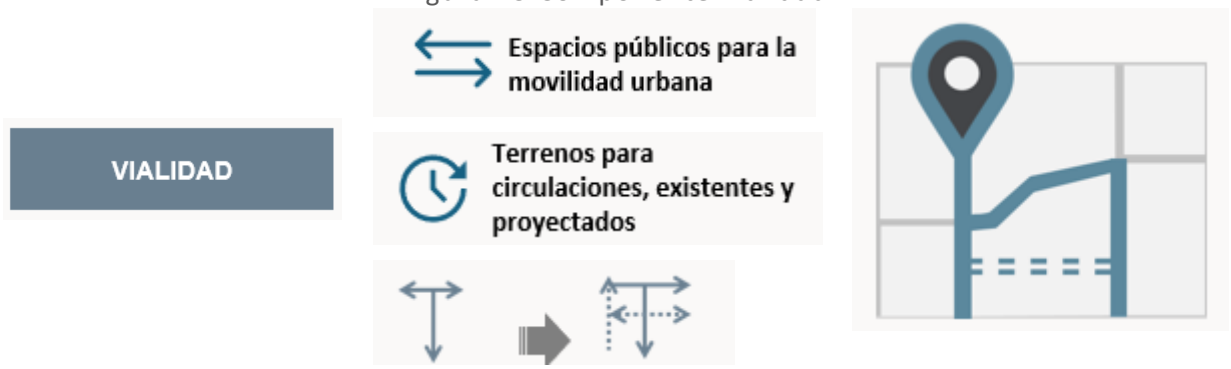


Fuente: Elaboración propia

IV.2 COMPONENTES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ALTERNATIVAS

IV.2.1 Vialidad (sólo área industrial)

Figura 13 Componente vialidad



Fuente: Elaboración propia

En el Área Industrial, la vialidad constituye un componente de diferenciación entre las alternativas. Las propuestas evalúan distintas formas de completar y jerarquizar la red existente, incorporando nuevas conexiones, posibles accesos al borde del río Aconcagua y alternativas de circunvalación, con el propósito de mejorar la conectividad interna y el funcionamiento del área productiva.

En el área aeroportuaria la vialidad propuesta garantiza la conectividad de las futuras áreas de apoyo aeroportuario y evita incorporar nuevas vías que puedan generar fragmentación territorial o afectar sectores de valor ambiental.

IV.2.2 Zonificación

La zonificación constituye un componente de diferenciación entre las alternativas, aunque su alcance se encuentra condicionado por el marco normativo vigente.

En términos generales, la modificación puede intervenir principalmente mediante la definición de áreas de valor ambiental en ambos sectores.

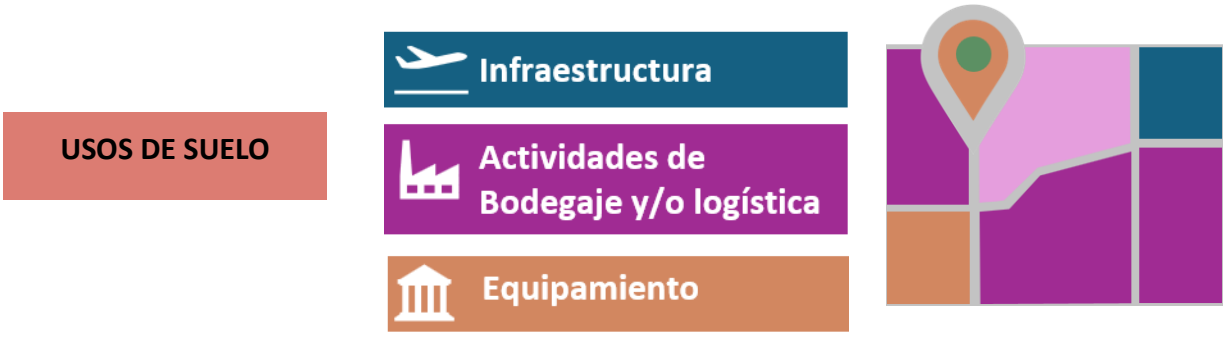
Figura 14 Componente zonificación : Área de Valor Ambiental



Fuente: Elaboración propia

En el Área Aeroportuaria es posible modificar los usos de suelo considerando:

Figura 15 Componente zonificación : Usos de suelo



Fuente: Elaboración propia

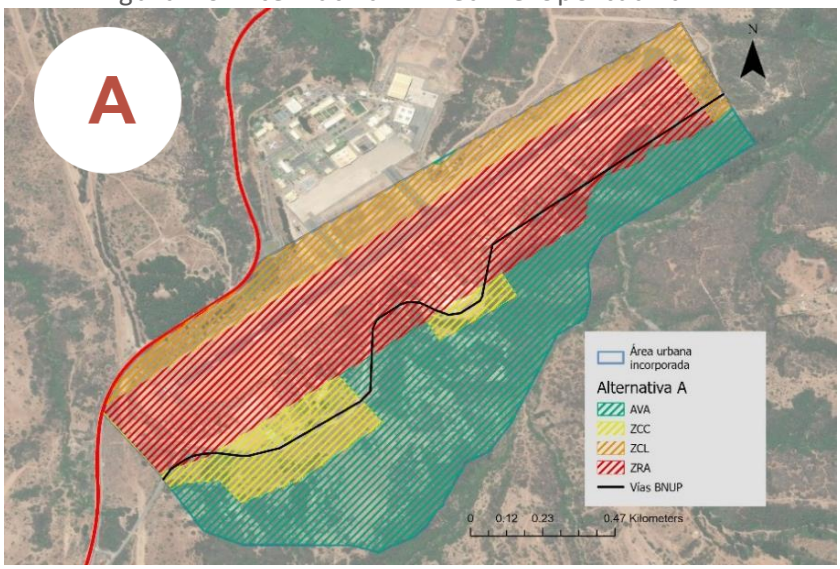
IV.3 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ALTERNATIVAS

A continuación, se presentan tres alternativas desarrolladas para cada sector, las cuales representan distintas estrategias de ordenamiento territorial que se proponen para cumplir los objetivos de planificación y evaluar ambientalmente la mejor opción.

I.1.1 Alternativas para el Área Aeroportuaria

La Alternativa A prioriza el resguardo de los sectores dotados de valores naturales (AVA) ampliando las superficies respecto de la normativa vigente , la propuesta concentra las actividades logísticas (ZCL), comerciales y de servicios (ZCC) en sectores acotados al proyecto actual, buscando compatibilizar el funcionamiento del futuro aeropuerto con la continuidad de las áreas de valor ambiental y reducir las presiones sobre su entorno.

Figura 16 Alternativa A Área Aeroportuaria

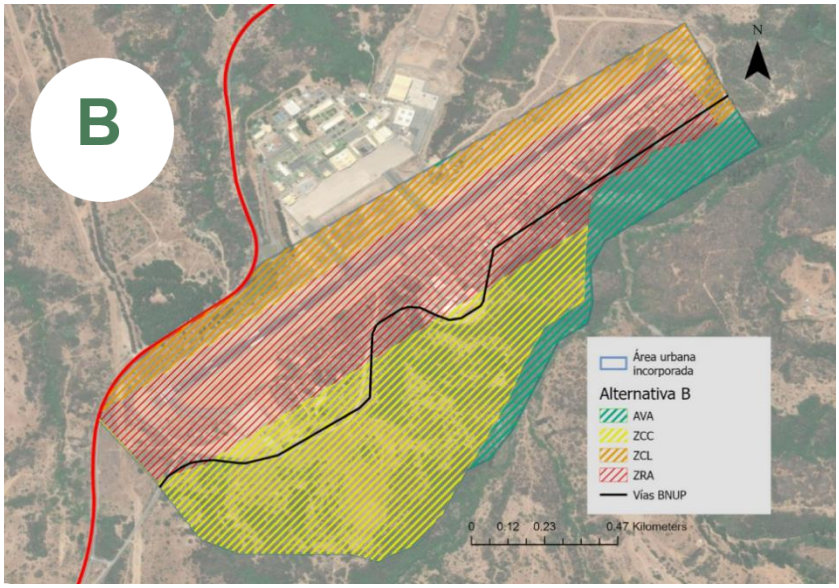


Fuente: Elaboración propia

La Alternativa B prioriza la incorporación de usos complementarios (ZCC) destinando una mayor superficie a comerciales y de servicios, e incorporando actividades logísticas (ZCL). Las áreas de valor ambiental (AVA) se concentran en las áreas actualmente reconocidas por el PREMVAL, sin

incorporar nuevas superficies de resguardo, favoreciendo así una mayor disponibilidad de suelo para actividades asociadas al funcionamiento aeroportuario.

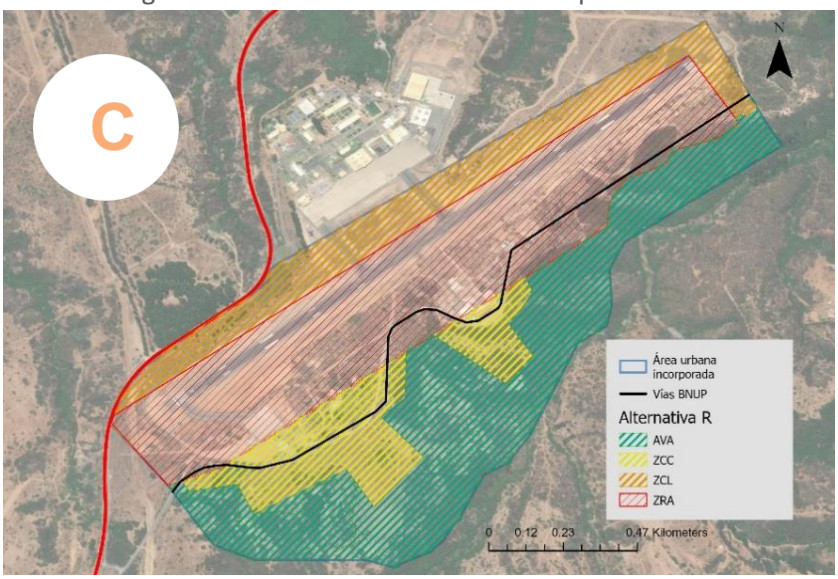
Figura 17 Alternativa B Área Aeroportuaria



Fuente: Elaboración propia

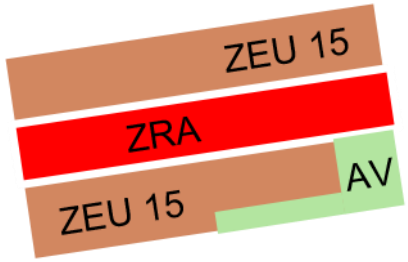
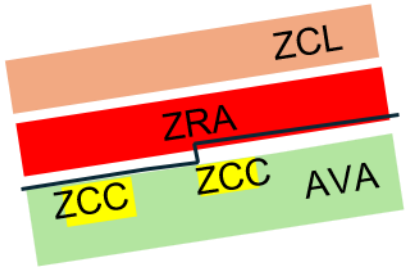
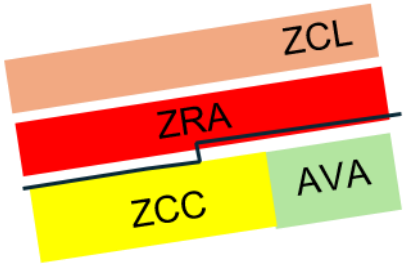
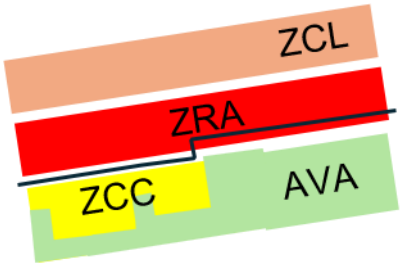
La Alternativa C (recomendada) propone una solución equilibrada entre el resguardo ambiental y el desarrollo del futuro aeropuerto. Incorpora nuevas áreas de valor ambiental (AVA) identificadas durante el diagnóstico y la evaluación ambiental, ajustando la distribución de área complementaria (ZCC) a las necesidades futuras de operación y proponiendo un sector para usos logísticos (ZCL). La propuesta recoge los aportes del proceso participativo y técnico, configurando una alternativa intermedia entre gran resguardo ambiental y mayor disponibilidad de suelo para usos complementarios.

Figura 18 Alternativa C Área Aeroportuaria



Fuente: Elaboración propia

En el siguiente cuadro se resumen las alternativas y los cambios que estas proponen:

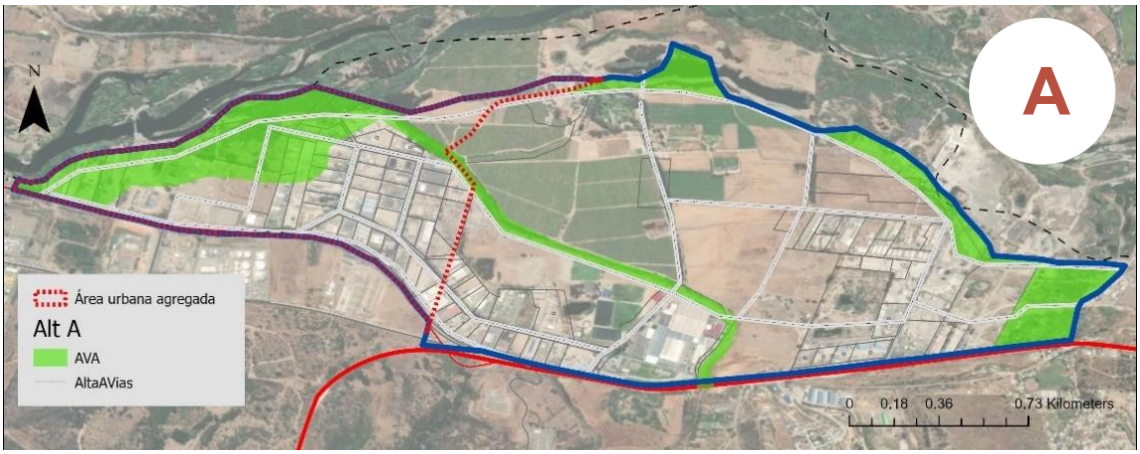
Situación Actual	Alternativa A	Alternativa B	Alternativa C (recomendada)
Área afecta a tres zonas del PREMVAL: ▪ Áreas Verdes de nivel Intercomunal (AV) es un 8% de la superficie, con uso de suelo Área Verde y cualquiera sea su propietario ▪ Zona de Restricción de Aeropuerto (ZRA) es un 40% del área y está destinada a infraestructura del aeropuerto, no se propone cambio. ▪ Zona de Extensión Urbana 15 (ZEU 15) con uso de suelo de Equipamiento de seguridad y actividad de bases militares. No tiene vialidad estructurante ni normas de edificación	**Prioriza el resguardo ambiental**, ampliando significativamente el Área de Valor Ambiental (AVA) corresponde a un 36% aumentando 27,7% respecto del Área Verde de nivel Intercomunal. Las superficies destinadas a usos complementarios (ZCC) se limitan al proyecto de aeropuerto y toman un 9% de la superficie, el área complementaria logística (ZCL) toma un 14,5% de la superficie. La vialidad reconoce el camino existente gravando como vía pública 2,2 km., minimizando nuevas intervenciones sobre el territorio.	**Prioriza el desarrollo de usos complementarios (ZCC)** con 37% de la superficie, manteniendo el área de valor ambiental (AVA) en un 8% que es la actual AV, por lo que en este componente no se propone cambio con respecto a la situación actual. Se destina a actividades logísticas un 14,5% , dando una mayor superficie a actividades comerciales y logísticas que la alternativa A. La vialidad reconoce el camino existente gravando como vía pública 2,2 km., minimizando nuevas intervenciones sobre el territorio.	**Propone una solución intermedia**, aumenta el área de valor ambiental (AVA) en sectores que actualmente no cuentan con protección llegando a 32%, lo que implica un aumento del 24% respecto del Área Verde de nivel Intercomunal. El desarrollo de usos complementarios (ZCC) se determina en un 12,5%, a lo que se suma el 14,5% de área complementaria logística (ZCL) La vialidad reconoce el camino existente gravando como vía pública 2,2 km., minimizando nuevas intervenciones sobre el territorio.
Esquema de la situación actual: 	Esquema de la Alternativa A 	Esquema de la Alternativa B 	Esquema de la Alternativa C 

I.1.2 Alternativas para el Área Industrial

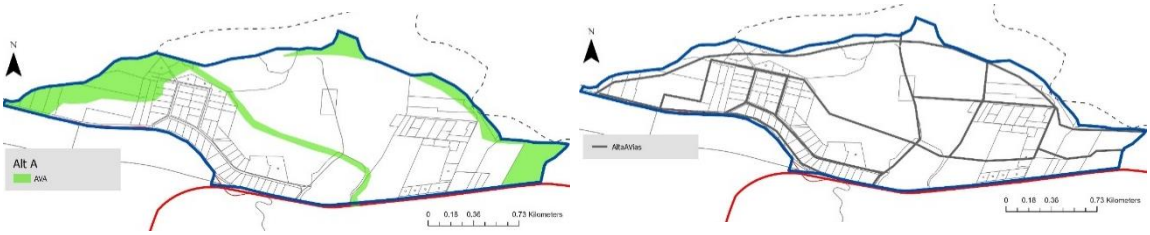
Las tres alternativas mantienen como condición común la ampliación del límite urbano en el sector poniente.

La Alternativa A prioriza la conformación de una estructura de áreas de valor ambiental(AVA) continua, reconociendo como elementos principales el río Aconcagua, el estero La Jarilla y las áreas verdes actualmente normadas. En vialidad, complementa la trama existente mediante nuevas conexiones que buscan mejorar la accesibilidad interna y propone una costanera y accesos al sistema fluvial. Esta opción privilegia la continuidad ambiental y la relación con el borde río.

Figura 19 Alternativa A Área industrial



Componente Área de Valor Ambiental **Componente Vialidad**

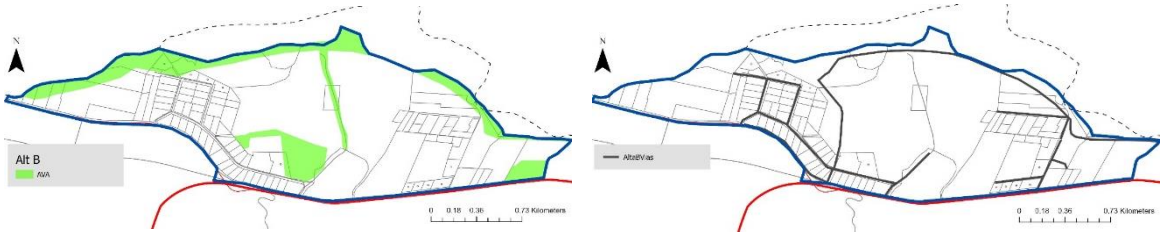


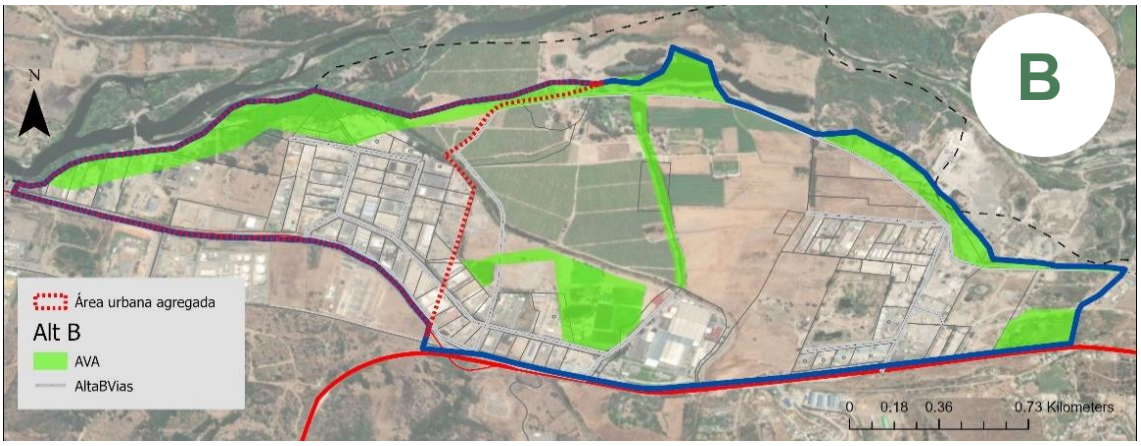
Fuente: Elaboración propia

La Alternativa B propone un resguardo ambiental más focalizado, dispuesto en sectores de mayor relevancia y acotando áreas para reconocer con mayor precisión las áreas industriales actualmente consolidadas. En vialidad, mantiene principalmente la estructura existente y propone una costanera parcial asociada al borde del río. Esta opción busca compatibilizar el funcionamiento productivo con una estructura ambiental ajustada a las condiciones existentes y con vialidades mínimas.

Figura 20 Alternativa B Área industrial

Componente Área de Valor Ambiental **Componente Vialidad**

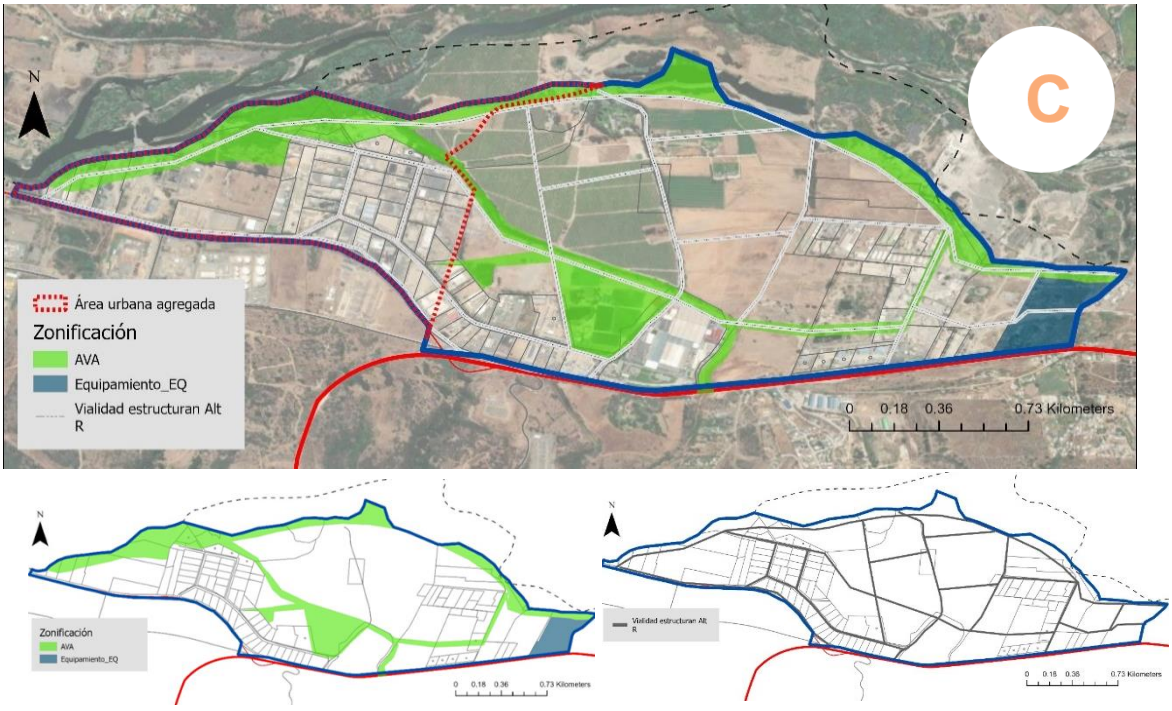




Fuente: Elaboración propia

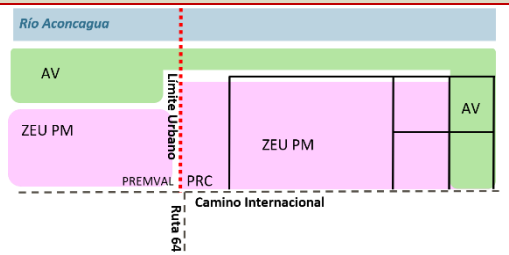
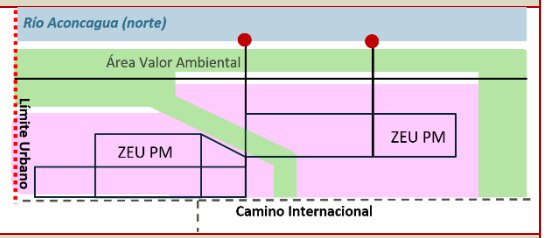
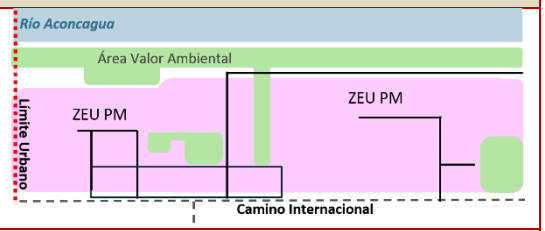
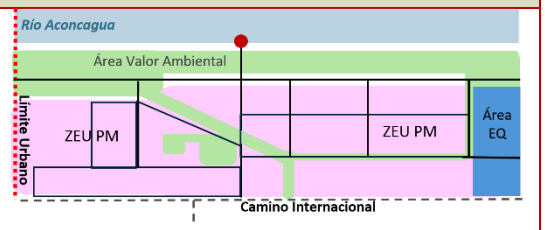
La Alternativa C (recomendada) integra elementos de las alternativas A y B e incorpora los resultados del proceso participativo y ambiental, el proceso participativo y los acuerdos alcanzados con el municipio. En vialidad, reconoce las circulaciones existentes y el loteo aprobado, consolidando una circunvalación continua en el borde norte como límite funcional entre el sistema productivo y el río. En zonificación, fortalece la red de áreas de valor ambiental asociadas al sistema hídrico y al estero La Jarilla e incorpora un sector de Equipamiento y Servicios dentro del área actualmente regulada por el PRC. Su imagen final busca equilibrar la actividad productiva, la conectividad, la protección ambiental y la incorporación de servicios de apoyo.

Figura 21 Alternativa C Área industrial



Fuente: Elaboración propia

En el siguiente cuadro se resumen las alternativas y los cambios que estas proponen:

Situación Actual	
Área dividida en área urbana , con RC al oriente y sector poniente con PREMVAL. Afecta a dos tipos de zona ▪ Áreas Verdes de nivel Intercomunal y comunal (AV), con uso de suelo Área Verde y cualquiera sea su propietario que afectan al 10% del área de estudio ▪ Zona de Zonas de Actividades Productivas de Impacto Intercomunal (ZEU PM), normada por PREMVAL. Tiene vialidad estructurante intercomunal y comunal, pero es insuficiente.	
Alternativa A	
Prioriza la consolidación de una estructura de áreas de valor ambiental (AVA) continua en un 20% de la superficie, ampliando las actuales Áreas Verdes, que reconocen al Río Aconcagua y el sector oriente, con el Estero La Jarilla, con un aumento del 10% . La propuesta incorpora una red de conexiones viales que mejora la accesibilidad interior, que afectará como caminos públicos a 17, 3 km, manteniendo como base la estructura vial existente y se proponen dos accesos al río.	
Alternativa B	
Prioriza la compatibilización con la actividad industrial, concentrando las Áreas de Valor Ambiental (AVA) en corredores estratégicos y sectores con condiciones naturales relevantes, con un 18% de la superficie, permitiendo un mayor reconocimiento de las áreas industriales consolidadas aumentando de todos modos en un 8%. La propuesta incorpora una vía de circunvalación que mejora la conectividad general del área, sin incorporar accesos directos al río e incorporando una red vial pública de 10 km.	
Alternativa C	
Integra los aportes del proceso de participación y evaluación técnica, incorporando a las Áreas de Valor Ambiental (AVA) nuevos sectores y corredores, lo que suma un 20% de la superficie, 10% de aumento con respecto a la situación actual. Se incorpora un área destinada a Equipamiento (EQ.) con 2,3% de la superficie en un sector dentro del límite urbano vigente y actual AV comunal. La propuesta ajusta la vialidad a vías consolidadas y en loteo aprobado, mantiene la costanera y la refuerza como límite funcional entre el sistema fluvial y el área industrial, incorpora un acceso al río. Se propone una reda de vialidad de 19 km.	

IV.4 EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS

Se presenta en este resumen la Evaluación Preliminar que se realiza considerando lo siguiente:

Descripción evaluación preliminar

olor	Descripción
Verde	La Opción de Desarrollo evaluada representa más oportunidades que riesgos para la decisión de planificación y en consecuencia se alinea con las medidas planteadas para Factor crítico de decisión, constituyendo una buena opción para mejorar las tendencias identificadas en el Diagnóstico Ambiental.
Amarillo	indica que la Opción de Desarrollo es neutral en cuanto riesgos y oportunidades para la decisión de planificación y por lo tanto no representa un cambio sustantivo que vaya a tener incidencia en la tendencia identificada en el Diagnóstico Ambiental Estratégico
Rojo	Las propuestas de dicha opción, representan más riesgos que oportunidades para la decisión de planificación, por cuanto su alineación en relación a las medidas planteadas para Factor crítico de decisión es menor, acentuando o empeorando las tendencias identificada en el Diagnóstico Ambiental

Fuente: Elaboración propia en base a DDU 430 Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Matriz evaluación preliminar área aeroportuaria

Factor crítico de decisión	Criterio de evaluación	Opción A	Opción B	Opción C
Compatibilidad y conectividad territorial	Crecimiento y uso del territorio			
	Disminución suelos agrícolas			
	Movilidad sustentable			
	Actividades económicas y conflictos			
Áreas de valor natural e infraestructura ecológica	Ecosistemas protegidos			
	Infraestructura ecológica			
Cambio climático y seguridad hídrica	Seguridad hídrica			
	Eventos extremos			
Resiliencia territorial y gestión del riesgo	Amenazas naturales y antrópicas			
	Gestión del riesgo			
Calidad ambiental	Estado aire			
	Estado agua			
	Estado suelo			
	Evolución generación de residuos			
	Denuncias ciudadana			

Desde la perspectiva ambiental la alternativa mejor evaluada es la Opción A ya que propone una mayor superficie de Área de Valor Ambiental (AVA).

Matriz evaluación preliminar área industrial

Factor crítico de decisión	Criterio de evaluación	Opción A	Opción B	Opción C
Compatibilidad y conectividad territorial	Crecimiento y uso del territorio			
	Disminución suelos agrícolas			
	Movilidad sustentable			
	Actividades económicas y conflictos			
Áreas de valor natural e infraestructura ecológica	Ecosistemas protegidos			
	Infraestructura ecológica			
Cambio climático y seguridad hídrica	Seguridad hídrica			
	Eventos extremos			
Resiliencia territorial y gestión del riesgo	Amenazas naturales y antrópicas			
	Gestión del riesgo			
Calidad ambiental	Estado aire			
	Estado agua			
	Estado suelo			
	Evolución generación de residuos			
	Denuncias ciudadana			

La evaluación ambiental para las alternativas del área industrial recomiendan la Opción C ya que define de mejor manera la estructura de movilidad y un reconocimiento más continuo e integral de las Área de Valor Ambiental (AVA).

V PROCESO DE PARTICIPACIÓN

La elaboración de la Imagen Objetivo ha incorporado un proceso de participación temprana con actores directamente vinculados a las dos áreas de modificación. Durante el diagnóstico y la formulación de alternativas se desarrollaron entrevistas y talleres para reconocer necesidades del territorio, contrastar las propuestas preliminares e incorporar aportes antes de definir la alternativa recomendada.

PARTICIPACIÓN EN CIFRAS:

5 INSTANCIAS PARTICIPATIVAS	**55** PARTICIPACIONES REGISTRADAS	**2** ÁREAS DE PLANIFICACIÓN	**3** APORTES ESCRITOS COMPLEMENTARIOS

V.1 ETAPAS DE PROCESO Y ACTORES INVOLUCRADOS

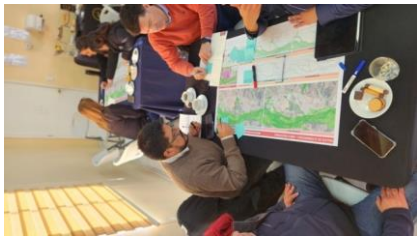
Tabla 1 Etapas del proceso

1. DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO	2. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS
Reconocer problemas, necesidades y oportunidades desde la experiencia de quienes conocen y utilizan el territorio. **24 MAR Área Aeroportuaria** 2 participantes · Armada de Chile + Dirección de Aeropuertos MOP **27 MAR Área Industrial Gulmué** 25 participantes · propietarios, empresas y usuarios del sector **27 MAR Taller técnico municipal** 6 participantes · profesionales de unidades municipales **3 INSTANCIAS · 33 PARTICIPACIONES**	Presentar el diagnóstico y discutir las alternativas preliminares, identificando acuerdos, diferencias y materias a ajustar. **15 JUN Taller técnico municipal** 6 participantes · DOM, Turismo, Medio Ambiente y Gestión de Riesgos **23 JUN Área Industrial Gulmué** 16 participantes · representantes de propietarios, empresas y usuarios **2 INSTANCIAS · 22 PARTICIPACIONES** **+ 3 aportes escritos posteriores al taller**

REGISTRO DEL PROCESO


Taller con actores del Área Industrial · marzo 2026


Taller técnico municipal · marzo 2026


Análisis participativo de alternativas · junio 2026

ACTORES INVOLUCRADOS

MUNICIPALIDAD	ÁREA AEROPORTUARIA	ÁREA INDUSTRIAL
Direcciones y unidades técnicas vinculadas al desarrollo urbano, medio ambiente, turismo y gestión de riesgos.	Armada de Chile y Dirección de Aeropuertos MOP, vinculadas directamente al proyecto y su futura operación.	Propietarios, empresas y usuarios del sector de Gulmué, junto con aportes escritos complementarios.

V.2 ¿QUÉ APORTÓ LA PARTICIPACIÓN A LA IMAGEN OBJETIVO?

Los aportes recogidos complementaron el diagnóstico técnico y permitieron contrastar las alternativas preliminares, reconociendo acuerdos y materias con posiciones diferentes. Estos antecedentes se integraron, junto con la evaluación técnica y ambiental, en la construcción de las alternativas recomendadas para cada área.

ÁREA AEROPORTUARIA

La participación relevó la necesidad de preparar el territorio para la futura operación comercial del aeropuerto, compatibilizando su funcionamiento con el entorno.

ÁREA INDUSTRIAL GULMUÉ

Los aportes se concentraron en mejorar la conectividad y los servicios del sector, junto con definir cómo compatibilizar la actividad productiva con el sistema natural.

01 **USOS COMPLEMENTARIOS** Se planteó incorporar comercio, alimentación, hospedaje, seguridad, estacionamientos y otros servicios compatibles con el funcionamiento del futuro aeropuerto.	**01** **VIALIDAD Y ACCESIBILIDAD** Existe acuerdo en formalizar y mejorar la red interior. Las diferencias se concentran en nuevas vías, cruces del estero La Jarilla y la relación vial con el borde río.
02 **RESGUARDO AMBIENTAL** Se destacó el reconocimiento de quebradas, bosque nativo y sectores ambientalmente sensibles, limitando su ocupación y generando transiciones adecuadas.	**02** **ÁREAS VERDES Y SISTEMA NATURAL** Se reconoce el valor del estero La Jarilla. Existen distintas posiciones respecto de extender áreas verdes sobre predios industriales y sobre el tratamiento del borde del río Aconcagua.
03 **COMPATIBILIDAD TERRITORIAL** Se relevó resguardar las condiciones de operación aeroportuaria y evitar conflictos con usos residenciales u otras actividades incompatibles en el entorno.	**03** **EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS** Se manifestó la necesidad de servicios y equipamientos de apoyo, además de mejoras en agua potable, alcantarillado, pavimentación, iluminación y espacio público.

DE LA PARTICIPACIÓN A LA PROPUESTA

APORTES RECIBIDOS → **AJUSTES A LAS ALTERNATIVAS** → **ALTERNATIVA RECOMENDADA**

01 Reconocimiento y ajuste de las vialidades existentes y estructurantes.	**02** Fortalecimiento de las áreas de valor ambiental asociadas al río Aconcagua y al estero La Jarilla.
03 Incorporación de un sector de Equipamiento y Servicios en el Área Industrial, dentro de las posibilidades normativas del PRC.	**04** Equilibrio en el Área Aeroportuaria entre protección ambiental y superficies destinadas a usos complementarios.

TRABAJO PARTICIPATIVO SOBRE LAS ALTERNATIVAS





Fuente: elaboración propia en base a Informes de Participación Ciudadana Etapa 2 y Subetapa 3.1.