

## INFORME ANUAL

### Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)

Ley N° 20.958 de Aportes al Espacio Público

Marzo 2025

Departamento de Asesoría Urbana



## Índice

<b>1. Introducción</b>	<b>2</b>
<b>2. Balance anual</b>	<b>3</b>
<b>3. Estado de avance de la cartera de proyectos</b>	<b>4</b>
<b>3.1. Proyectos de Movilidad.</b>	<b>5</b>
3.1.1. M1 – Cruces seguros: 4 intersecciones de José Manuel Balmaceda	5
3.1.2. M2 – Mejoramiento integral de calle: José Manuel Balmaceda	9
3.1.3. M3 – Mejoramiento integral de calle: Av. Condell	14
3.1.4. M4, M5 y M6 – Veredas prioridad 1, 2 y 3: 700 metros lineales de vereda por macrozona	17
3.1.5. M7 – Cruces seguros: Domingo Santa María con Dorsal	18
<b>3.2 Proyectos de Espacio Público</b>	<b>23</b>
3.2.1 EP – Áreas verdes	23
<b>4. Seguimiento</b>	<b>32</b>

## 1. Introducción

El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) se enmarca en la Ley de Aportes al Espacio Público (20.958)<sup>1</sup> que establece un sistema de aportes de los proyectos inmobiliarios como edificios de vivienda, comercio, servicios, oficinas o empresas para la mejora del espacio público y la movilidad. El sistema de aportes es universal y proporcional, es decir, todo proyecto que solicita un permiso de edificación debe pagar su aporte al espacio público en la Dirección de Obras Municipales de la comuna correspondiente (art. 179). De acuerdo a lo establecido en la Ley, estos aportes se comenzaron a cobrar a partir del 18 de noviembre de 2020, debiendo quedar en una cuenta especial y separada del arca municipal (art. 180), y deben ser destinados exclusivamente a la ejecución de los proyectos previamente aprobados y priorizados de la cartera de proyectos del PIIMEP (art. 180).

El presente documento realiza un reporte sobre el estado de avance del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la comuna a febrero de 2025 (inclusive), durante el tercer año desde la implementación del plan. Cabe destacar que el PIIMEP de Renca fue elaborado durante el año 2021, aprobado por el Concejo Municipal el 22 de diciembre de 2021 (Acta N°20), decretado mediante DA N°24 del 6 de enero de 2022 y publicado en el Diario Oficial con fecha **8 de marzo de 2022**.

---

<sup>1</sup> <http://bcn.cl/33fbf>

## 2. Balance anual

El siguiente cuadro muestra el balance de los aportes hasta el 28 de febrero del 2025. La información respecto a la cuenta especialmente destinada a recaudar los aportes de la Ley 20.958 (Cuenta N° 214.05.01.139) fue entregada por la Dirección de Administración y Finanzas (DAF) y el detalle de la cantidad de proyectos que han ingresado y pagado dichos aportes ha sido registrado por la Dirección de Obras Municipales (DOM). En base a la información de ambas direcciones, se desglosan las siguientes tablas resumen:

**Tabla 1. Registro de pagos DAF**

Descripción	Monto ingreso*	Gasto	Total acumulado
Aportes recibidos durante 2021	\$25.415.870	\$0	\$25.415.870
Aportes recibidos durante 2022	\$63.425.769	\$0	\$ 88.841.639
Aportes recibidos durante 2023	\$94.342.179	\$0	\$183.183.818
Aportes recibidos durante 2024	\$97.925.293	\$9.446.340	\$271.662.771
Aportes recibidos 2025 (hasta el 28 de febrero del 2025)	\$43.751.344	\$0	<b>\$315.414.115</b>

*Como el Gobierno Regional no ha desarrollado el PIIMEP intercomunal, Renca sigue percibiendo el 100% de los aportes.*

**Tabla 2. Registro de proyectos DOM**

Descripción	Total proyectos	Proyectos pago realizado	Proyectos pago pendiente
Proyectos Ley de Aportes 2021 (desde entrada vigencia nov)	22	19	3
Proyectos Ley de Aportes 2022	94	73	21
Proyectos Ley de Aportes 2023	62	38	24
Proyectos Ley de Aportes 2024	41	26	15
Proyectos Ley de Aportes 2025 (hasta el 28 de febrero)	18	4	14

### 3. Estado de avance de la cartera de proyectos

Como se expresa en el PIIMEP aprobado, la estrategia del Plan es generar una cartera de proyectos amplia de manera de relevar diferentes aspectos de la infraestructura de movilidad y espacio público, así como generar una hoja de ruta de la inversión municipal en un período de diez años, dividida en proyectos priorizados en el corto, mediano y largo plazo.

El Plan, por tanto, incluye lineamientos que puedan guiar la inversión municipal para proyectos que se financien o co-financien con los aportes, así como también por medio de otros recursos propios o fondos públicos y privados a los que la Municipalidad pueda postular. Por este motivo, el equipo de proyectos de la SECPLAN durante estos primeros tres años (marzo 2022 - marzo 2025), ha avanzado paralelamente en el levantamiento, diseño y ejecución de los proyectos contemplados en el plan e identificado canales de financiamiento para estos, de manera de que los recursos percibidos por el concepto de la Ley de Aportes sean usados estratégicamente en aquellos para los cuales no hay otros canales de financiamiento ni recursos disponibles.

En cuanto a la cartera de proyectos del PIIMEP, el equipo de proyectos de la SECPLAN se encuentra avanzando en el desarrollo de varios de los proyectos del Plan, comenzando por los priorizados a corto plazo. A continuación se detalla el avance por cada uno de dichos proyectos priorizados.

**Tabla 3. Cartera de Proyecto Resumida PIIMEP - Priorizada de Corto Plazo**

Código	Línea	Línea de proyectos	Proyecto	Tramo	Partidas	Escala	Plazo
M1	Movilidad	Cruces seguros	4 intersecciones JM Balmaceda	I. Carrera Pinto, Angamos, CESFAM Renca, M. Rodríguez	Ejecución	Barrial	Corto
M2	Movilidad	Mejoramiento integral	Av. José Manuel Balmaceda	Apóstol Santiago a Condell	Diseño y especialidades / Sin ejecución	Comunal	Corto
M3	Movilidad	Mejoramiento integral	Condell	Costanera a Balmaceda	Diseño y especialidades / Sin ejecución	Comunal	Corto
M4	Movilidad	Veredas	700 m x MZ	prioridad 1	Ejecución	Barrial	Corto
M5	Movilidad	Veredas	700 m x MZ	prioridad 2	Ejecución	Barrial	Corto
M6	Movilidad	Veredas	700 m x MZ	prioridad 3	Ejecución	Barrial	Corto
M7	Movilidad	Cruces seguros	Domingo Santa María con Dorsal	No aplica	Ejecución	Comunal	Corto
EP1	Espacio público	Áreas verdes	1 x MZ	prioridad 1	Diseño y especialidades	Barrial	Corto

### 3.1. Proyectos de Movilidad

#### 3.1.1. M1 – Cruces seguros: 4 intersecciones de José Manuel Balmaceda

Este proyecto priorizado tiene como objetivo mejorar las condiciones de caminabilidad, resguardando la seguridad de todas las personas que se desplazan por Balmaceda. El diseño de los cruces incluyen pasos elevados con demarcación, rejillas, señaléticas, tachas reflectantes y nivelación de veredas.

En concreto, el proyecto de cruces seguros contempla 4 resaltos planos en la Av. Balmaceda, en las siguientes intersecciones: Anibal Montt, frente al CESFAM Renca, Ignacio Carrera Pinto y Manuel Rodríguez (oriente a poniente).

**Imagen 1. Localización de los 4 cruces**



Fuente: Elaboración propia a partir de Google maps.

#### Cruces Anibal Montt e Ignacio Carrera Pinto

Los cruces elevados de Anibal Montt e Ignacio Carrera Pinto fueron ejecutados durante abril del 2024, mediante un trabajo conjunto entre el contrato de suministro de la Dirección de Tránsito y de la Dirección de Obras Municipales. El primero realizó las obras de pavimentación, demarcación y señalización de los cruces elevados, mientras que el segundo realizó la nivelación de las veredas e instalación de rejillas.

**Imagen 2. Cruce elevado Anibal Montt**



Fuente: Elaboración propia.

**Imagen 3. Cruce elevado Ignacio Carrera Pinto**



Fuente: Elaboración propia.

A continuación se muestra un cuadro resumen de todos los gastos asociados para la ejecución de los cruces de Anibal Montt e Ignacio Carrera Pinto y, según lo establecen las órdenes de compra emitidas para los tres contratos de suministro involucrados.

**Tabla 4. Costos ejecución cruces elevados Anibal Montt e Ignacio Carrera Pinto**

<b>Presupuesto</b>				
<b>Contrato Suministro</b>	<b>Acción</b>	<b>Cruce Anibal Montt (\$)</b>	<b>Cruce I.C.Pinto (\$)</b>	<b>Total (\$)</b>
<b>Tránsito</b> (IDDOC 150668)	Cruce elevado	4.860.615	4.585.725	9.446.340
<b>Obras Municipales</b> (IDDOC 152943/192747)	Vereda y rejilla	10.215.310	6.200.397	16.415.707
<b>Seguridad</b> (IDDOC 151115)	Desplazar cámara	No aplica	3.332.000	3.332.000
	<b>TOTAL</b>	<b>15.075.925</b>	<b>14.118.122</b>	<b>29.194.047</b>

Las obras realizadas por el contrato de suministro de Tránsito se encuentran pagadas y cargadas a la cuenta del PIIMEP, lo que se ve reflejado en la Tabla 1. Aquellas obras realizadas por Obras Municipales fueron pagadas al contratista en el Estado de Pago N°13 (IDDOC 192747), pero no fueron cargadas al PIIMEP. Las obras de Seguridad aún no han sido pagadas y por ende aún no se reflejan en el estado de cuenta del PIIMEP.

#### Cruce CESFAM

El cruce CESFAM fue mejorado por SERVIU a comienzos del 2024, como parte del Plan de Emergencia del proyecto de Conservación Vial, según lo señala la Orden N°5567 de fecha 31 de octubre del 2023 y según fue solicitado por la Municipalidad. Estas mejoras incluyeron la reparación del pavimento y la redemarcación con pintura termoplástica en Balmaceda, entre Aníbal Montt y pasaje Teniente Cruz.

Sin embargo, la intervención al cruce elevado del CESFAM no contempló la eliminación de dispositivos de rodado, nivelación de la vereda, ni la incorporación de rejillas. Esto último causó problemas de anegación durante la temporada de lluvia del 2024. Es decir, todavía quedan partidas pendientes a ejecutar para que este cruce quede al estándar que el PIIMEP establece. Durante el presente semestre del 2025 se trabajará para concretar dichas obras.

#### Imagen 4. Estado actual cruce elevado CESFAM



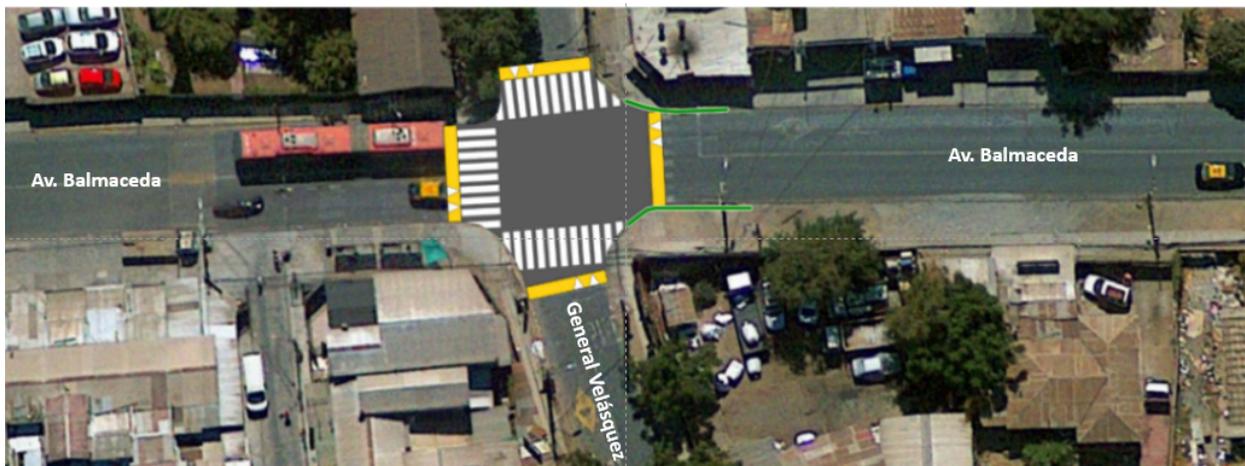
Fuente: Elaboración propia (enero 2025)

#### Cruce Manuel Rodríguez

Finalmente, respecto al cuarto cruce proyectado en la intersección con Manuel Rodríguez, cuya ubicación no fue aprobada por el MTT por no cumplir con el distanciamiento mínimo requerido respecto a una intersección semaforizada (80 m), se está evaluando una nueva ubicación dentro del eje Balmaceda.

Inicialmente, como alternativa, se propuso la ejecución de un cruce elevado en el costado poniente de la intersección con General Vergara/Velásquez, un sector con una alta tasa de accidentes de tránsito. Sin embargo, la definición del emplazamiento óptimo presentó dificultades debido al ancho requerido para el cruce (6 metros), la presencia de un paradero y múltiples accesos vehiculares. En vista de estas restricciones, se plantea elevar la totalidad del cruce, conforme al esquema que se muestra a continuación.

**Imagen 5. Esquema cruce elevado intersección Balmaceda - General Vergara/Velásquez**



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen satelital google earth.

Con la finalidad de obtener la opinión del MTT respecto a dicha solución, se envió la propuesta a esa entidad mediante Oficio N°959 (IDDOC 188982) con fecha 23/05/2024. Se recibieron observaciones a la propuesta mediante el Oficio N°20376/2024 con fecha 09/07/2024, en la que se solicita que se envíe una propuesta formal, incluyendo planos, fichas técnicas, entre otros documentos.

Actualmente, se ha decidido re evaluar la pertinencia de este cruce debido a la complejidad del proyecto, considerando que se aleja significativamente de la propuesta original y podría exceder por mucho los montos presupuestados inicialmente. Además, la implementación de esta solución en un sector con problemas de anegamiento de aguas lluvia implicaría abordar estas dificultades adicionales, lo que aumentaría la complejidad del diseño y requeriría modificaciones en el PIIMEP.

En base a los antecedentes señalados, los avances en esta iniciativa se pueden resumir en la siguiente tabla:

**Tabla 5. Resumen avances Cruces Seguros**

Ubicación (Calle)	Estado	Monto	Fuente	Pasos a seguir
CESFAM	Parcialmente ejecutado	Sin información.	SERVIU	Existente. Pendiente nivelación de veredas, rejillas y balizas.
Anibal Montt	Parcialmente ejecutado	\$ 15.075.925	PIIMEP	Parcialmente ejecutado. Pendiente baliza.
Ignacio Carrera Pinto	Parcialmente ejecutado	\$ 14.118.122	PIIMEP	Parcialmente ejecutado. Pendiente baliza.
Manuel Rodriguez	Reevaluación	\$ 0	-	Requiere modificación PIIMEP.

### 3.1.2. M2 – Mejoramiento integral de calle: José Manuel Balmaceda

El proyecto busca generar mejoras en la Av. Balmaceda, una de las más importantes a nivel comunal, desde Apóstol Santiago a Condell. Este proyecto incluye el mejoramiento de veredas con baldosas tipo budnik (estándar centro cívico), señaléticas, iluminación peatonal, tachas reflectantes, vallas peatonales, cobertura vegetal y mobiliario urbano.

En cuanto a recursos PIIMEP, se considera en primera prioridad solo el diseño y especialidades de este proyecto, sin ejecución, la cual se encuentra priorizada a largo plazo. Esto implica que no se podrían usar fondos de la Ley de Aportes para la ejecución de mejoras en Balmaceda, hasta que el diseño del mejoramiento integral esté completo.

#### Ejecución del Mejoramiento Integral de la Av. Balmaceda

En cuanto a avances en su ejecución, realizados por iniciativas y fondos externos al PIIMEP, tenemos los siguientes:

- **RCA Apostol Santiago**

Inmobiliaria Maestra materializó durante el 2022 el diseño y la ejecución del primer tramo del Eje Balmaceda considerado en el PIIMEP, que va entre Apóstol Santiago y Caupolicán. Este proyecto implicó la incorporación de iluminación peatonal, mobiliario urbano, riego tecnificado, especies de bajo consumo hídrico, mejoramiento de veredas y construcción de ciclovía.

- **Mejoramiento veredas e iluminación Centro Cívico**

Previo a la aprobación del PIIMEP, durante los años 2019 a 2021, en el marco del mejoramiento de veredas e iluminación del Centro Cívico, se mejoraron las veredas de Balmaceda entre Blanco Encalada y Nicanor Fajardo, y se iluminó peatonalmente entre Nicanor Fajardo y Caupolicán. Además, el Masivo 3, el cual se ha estado ejecutando desde comienzos del 2024, también ha mejorado algunos tramos de las veredas en Balmaceda. Específicamente la vereda norte entre Blanco Encalada y Palena (105 ML aprox.), Nicanor Fajardo y Montt Varas (170 ML aprox.), y la vereda sur entre el CESFAM e Ignacio Carrera Pinto (240 ML aprox.).

- **Conservación vial SERVIU - DTPM**

Durante el primer semestre del 2024 se realizaron obras enfocadas en mejorar la seguridad vial de la avenida, a través del proyecto de Conservación Vial SERVIU - DTPM. Principalmente se realizaron partidas de bacheo y demarcación, además de la mantención del cruce elevado frente al CESFAM, según fue detallado anteriormente. La inversión total fue de 350 millones aproximadamente, y se ejecutó entre la calle Aníbal Montt y el pasaje Teniente Cruz, correspondiente a 2.656 m<sup>2</sup>, en las pistas norte y sur del tramo.

- **Postulación Iluminación PMU tradicional**

El 23 de mayo del 2024 se postuló la iluminación de la Av. Balmaceda, entre Av. Condell y Manuel Rodríguez, al Programa de Mejoramiento Urbano (PMU Tradicional) de la SUBDERE. Este recibió la aprobación por parte de esta última entidad, y el GORE asignó recursos para el proyecto el 7 de noviembre del 2024.

#### Diseño del Mejoramiento Integral de la Av. Balmaceda

En cuanto al diseño, se está trabajando en dos aristas paralelamente. Por un lado, en el rediseño de las aceras con enfoque en peatonalidad, y por otro lado, se está coordinando el diseño de la calzada con DTPM y MINVU, con un enfoque en mejorar tiempos de desplazamiento.

- **Mejoramiento aceras**

El equipo Municipal se encuentra haciendo el diseño de las aceras de la Av. Balmaceda, con la intención de darle continuidad a las obras de mejoramiento realizadas en 2020, entre Blanco Encalada y Nicanor Fajardo, como parte del Plan Maestro del Centro Cívico.

El objetivo de este proyecto es mejorar la peatonalidad de Av. Balmaceda, no sólo en términos de desplazamiento, si no que incorporando también espacios de permanencia, elementos de protección climática y de seguridad, que aporten a una mejor experiencia del espacio público, y un mayor bienestar. Se pondrá especial foco al espacio de acera que se encuentre en frente a equipamientos relevantes, como colegios, CESFAM, locales comerciales, entre otros.

En la actualidad, se está avanzando en el levantamiento topográfico de la avenida entre Nicanor Fajardo y Manuel Rodríguez. Se tiene contemplado para este año avanzar con el diseño y ejecución del tramo comprendido entre Nicanor Fajardo e Ignacio Carrera Pinto (300 ML app). El diseño será realizado internamente con los equipos de las distintas especialidades, mientras que la ejecución se realizará a través de los contratos de suministro.

- **Mejoramiento calzada**

El 17 de noviembre del 2022 la Municipalidad solicitó a DTPM, y específicamente al Ministro de Transporte, el diseño y ejecución del proyecto para el mejoramiento integral del eje Balmaceda. Desde entonces se ha estado en coordinación con dicha entidad, con el fin de lograr que se defina un plan de trabajo y que el proyecto se concrete en el menor plazo posible.

Finalmente, en mayo del 2024 se establece una mesa de trabajo entre la Municipalidad y DTPM, en la que se definió que el responsable de hacer la ficha de inversión del proyecto, el cual se debe presentar al MIDESOF, es SEREMI MINVU. Las principales acciones realizadas durante el 2024 y lo que va del 2025 se resumen a continuación:

**Tabla 6. Gestiones para diseño y ejecución del proyecto Mejoramiento Integral Av. Balmaceda**

Fecha	Tipo	Organismo	Tema
12.03.2024	Oficio N°445 (IDDOC 154137)	Municipalidad a DTPM	Solicita ficha de inversión para el proyecto de mejoramiento integral del eje Balmaceda, comuna de Renca.
14.05.2024	Reunión gerenta de movilidad e infraestructura DTPM	DTPM	Establecer mesa de trabajo conjunta entre municipalidad y SERVIU RM.
17.05.2024	Reunión Directora DTPM	DTPM	Plazos y requisitos fichas de inversión. Necesidad de hacer participación ciudadana.
28.05.2024	1ra mesa de trabajo	SERVIU RM	Drive conjunto en que se compartieron catastros. Se definen compromisos. SEREMI MINVU debe desarrollar ficha de inversión.
28.11.2024	Reunión virtual	SEREMI MINVU DTPM Municipalidad	Primera reunión con SEREMI MINVU, para coordinar ejecución de diseño y alternativas a analizar.
03.12.2024	Salida a terreno	SEREMI MINVU DTPM Municipalidad	Verificar singularidades del terreno y detectar principales temas a considerar en el diseño.
14.02.2025	Reunión virtual	SEREMI MINVU DTPM Municipalidad	Revisar observaciones realizadas por DTPM y el Municipio de Renca, y consensuar las alternativas que serán finalmente analizadas en la evaluación a nivel de perfil (MIDESOF).

### 3.1.3. M3 – Mejoramiento integral de calle: Av. Condell

En cuanto al eje de Condell, el PIIMEP solo considera el financiamiento del diseño y especialidades, sin ejecución, debido a la escala y alto costo del proyecto. Sin embargo, existe un proyecto del MOP que contempla el mejoramiento de Av. Condell.

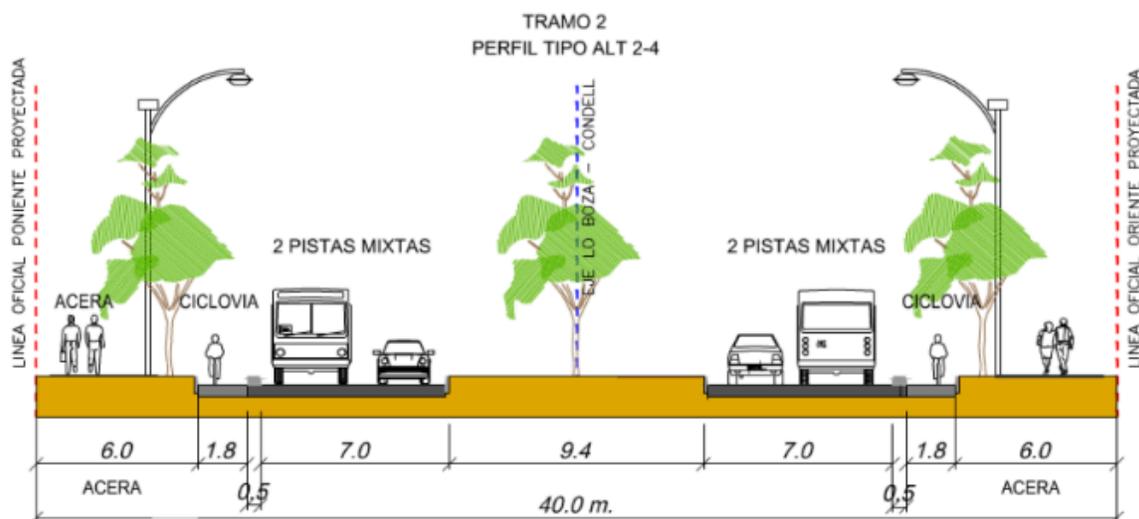
En ese contexto se está trabajando en dos aristas paralelamente. Por un lado, se están coordinando temas del perfil de la calle y un plan de trabajo con MOP, mientras que se está desarrollando el diseño de un corredor verde urbano en la avenida, gracias al programa Cities Forward, para la cual se contrató una consultoría de paisajismo.

#### Ruta G-180 MOP (Ex Ruta G-16)

El MOP está actualmente desarrollando un proyecto para la Ruta G-180 que va entre la Autopista Américo Vespucio Norte y la Costanera Norte, a través del Camino Lo Boza y el eje Condell. Originalmente, el proyecto correspondía a un tramo mayor que conectaba con Lampa, cuyo estudio se llamaba “Mejoramiento Ruta G-16 sector: Santiago – Lampa, Región Metropolitana de Santiago”. Sin embargo, tras el desarrollo de la factibilidad de dicho proyecto, se descartó el tramo al poniente de Vespucio por no ser económicamente rentable.

Para este último proyecto se hizo un estudio de prefactibilidad encargado por el Ministerio de Obras Públicas mediante Res. DV N° 3033 de fecha 05.11.2021, el cual se encuentra finalizado. La imagen a continuación ilustra el perfil tipo del tramo 2 del proyecto estipulado para la comuna.

**Imagen 6. Perfil tipo Av. Condell: Alternativa escogida según estudio de prefactibilidad**



***Mejoramiento de las dos calzadas actuales (2 pistas por sentido) y reducción de la mediana central a 9,4 mts.)***

Fuente: Estudio de prefactibilidad MOP (2023)

El 6 de diciembre del 2022 se realizó una participación ciudadana en la que MOP presentó el estudio de prefactibilidad, las alternativas de los perfiles y los plazos del proyecto a vecinos y vecinas cercanos al ámbito de acción del proyecto. El 19 de octubre del 2023 se realizó una nueva instancia de participación ciudadana con la comunidad del sector Camino Lo Boza en la Sede Social del Condominio Antumalal. Durante el 2024 se intentó múltiples veces de gestionar más reuniones comunitarias con MOP, las cuales finalmente no se pudieron concretar debido a que la consultora que diseñó el perfil ya había terminado su contrato, y por ende, no tenía obligaciones de realizar más instancias comunitarias.

Respecto a los avances en su aprobación, cabe señalar que el 20 de febrero del 2025 el MIDESOF asignó al proyecto un Rate FI (falta información). Se está a la espera del proceso tanto por MOP como MIDESOF que lleve a un informe favorable que otorgue RS de diseño.

#### Proyecto corredor verde urbano de Condell - Cities Forward

Otra iniciativa que se está desarrollando en torno a la Av. Condell es una propuesta de corredor verde en el marco de la participación de Renca en el programa de colaboración internacional Cities Forward. Dicho programa buscó acompañar a ciudades en el camino hacia la sustentabilidad urbana. Este programa, lanzado en la Novena Cumbre de Ciudades de las Américas (2023), se orientó a ayudar a las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC) y de los EE.UU. a crear futuros sustentables, inclusivos y resilientes a través de la consulta de proyectos, el diseño conjunto y el intercambio de conocimientos.

El programa se inició a fines de septiembre de 2023 y durante el primer año de trabajo, destinado a la definición del alcance del proyecto, se decidió crear un plan de corredores e infraestructura verde urbana en Renca, siendo el eje Condell el proyecto piloto. El proyecto busca que nuestro territorio comunal sea más resiliente a los efectos del cambio climático, aumentar los m<sup>2</sup> de áreas verdes consolidadas y la utilización de los espacios baldíos para promover los servicios ecosistémicos y reducir la proliferación de microbasurales.

El corredor verde de Av. Condell se constituye como un eje de conexión entre los dos grandes hitos geográficos y ecosistémicos de Renca, el conjunto de los cerros de Renca y el río Mapocho, teniendo el potencial de promover los desplazamientos de flora y fauna entre ambas estructuras territoriales. En la actualidad, Vialidad MOP se encuentra ad portas de iniciar el proceso de diseño de ingeniería de la ruta G-180 por lo que estamos avanzando en un anteproyecto de paisajismo que pueda ser entregado al MOP para su ejecución. Durante la etapa de diseño de G-180, se definirá el trazado exacto de la calle, definiendo expropiaciones entre otros. En este contexto, se espera que el anteproyecto requiera ser modificado por el equipo de Vialidad para ajustarse a la distribución final de los componentes de la calle, por lo que es crucial que la entrega final del proyecto indique las estrategias mínimas para que el proyecto de paisajismo califique como un corredor de infraestructura verde que incluye soluciones basadas en la naturaleza.

El 30 de enero se llevó a cabo un taller de proyección del Corredor Condell en el Hotel Mercure, ubicado en Santiago Centro. En la actividad participaron representantes del Ministerio del Medio Ambiente (MMA), el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MIDESOF) e integrantes de ICLEI (Gobiernos Locales por la Sostenibilidad).

La participación de estos actores es fundamental para el futuro del proyecto, ya que su concreción está sujeta a la aprobación de diversas entidades. Esta reunión permitió alinear visiones, discutir posturas, solicitar apoyo en la estimación de plazos y definir los pasos a seguir de manera realista. Además, sirvió para fortalecer el compromiso de todas las partes involucradas, buscando generar consensos y respaldo para la iniciativa, destacando claramente sus beneficios.

### **3.1.4. M4, M5 y M6 – Veredas prioridad 1, 2 y 3: 700 metros lineales de vereda por macrozona**

Desde el levantamiento inicial de veredas, realizado por el equipo de Proyecto de la SECPLAN en 2022, se ha conseguido financiamiento externo y/o ejecutado diversos tramos de veredas contempladas en el PIIMEP. Debido al importante avance en términos de pavimentación en la comuna durante los últimos tres años, se hace necesario actualizar las veredas a financiar mediante concepto de Ley de Aportes a través de una modificación de la cartera PIIMEP. Cabe mencionar que el PIIMEP sólo considera la ejecución de las veredas y no el diseño, lo que ha generado dificultades para avanzar en su materialización, debido a que no se cuenta con la capacidad interna para realizar dicho diseño.

En las tablas presentadas a continuación se detalla el estado de avance de las veredas de primera (M4), segunda (M5) y tercera prioridad (M6) del plan, según las siguiente clasificación:

1. **Ejecutada:** la vereda ya se encuentra ejecutada y en buenas condiciones.
2. **Financiamiento externo:** la vereda todavía no ha sido ejecutada, pero está contemplada en algún programa con financiamiento externo, por lo que no requiere ser financiada con fondos PIIMEP.
3. **Sin deterioro:** El levantamiento realizado muestra que la vereda no cumple con el porcentaje de deterioro mínimo para requerir de su conservación.
4. **Descartada:** La vereda presenta complicaciones técnicas que no permiten proceder con su diseño y/o ejecución.
5. **Pendiente diseño:** Vereda que cumple con porcentaje de deterioro y perfil para ser ejecutada, más no cuenta con ningún financiamiento o proyecto asociado para su conservación, por lo que eventualmente se podrían abordar con fondos PIIMEP.

Se especifica para cada vereda, su estado de avance por tramo y costado, con el fin de acotar de forma precisa aquellos que requerirían de su desarrollo con recursos PIIMEP.

**Tabla 7. Veredas de primera prioridad**

M Z	VEREDA	TRAMO	COST ADO*	ML AJ.	ESTADO	DESCRIPCIÓN
1	CAUPOLICÁN	EL CERRO A LOS HELECHOS	AC	25	DESCARTADA	Actualmente no existen veredas, y no cuenta con perfil para ser ejecutadas.
		LOS HELECHOS A LAS HIEDRAS	O	48	PENDIENTE DISEÑO	Veredas cumplen con % de deterioro y perfil para ser ejecutadas.
		LAS HIEDRAS A DORSAL	O	570	SIN DETERIORO	Las veredas no cuentan con el % de deterioro suficiente para rehacer.
		PJE DOS A LAS LILAS	P	2055	PENDIENTE DISEÑO	Veredas cumplen con % de deterioro y perfil para ser ejecutadas.
		11 DICIEMBRE A PSJE DOS / LAS LILAS A DORSAL	P	635	EJECUTADA	Fue ejecutado por <b>Masivo 3</b> de veredas durante el primer semestre del 2024.
2	LOS GOBELINOS	ISSA PICHARA - LAS ALPACAS	N	466	SIN DETERIORO	Las veredas no cuentan con el % de deterioro suficiente para rehacer.
		ISSA PICHARA - LAS ALPACAS	S	466	PENDIENTE DISEÑO	Cuenta con % de deterioro y perfil para ejecutar, sin embargo, se estacionan sobre ella, por lo que diseño debe incorporar bolardos de hormigón tipo bala.
		LAS ALPACAS - JORGE HIRMAS	O	220	DESCARTADA	Actualmente no existen veredas, y no cuenta con perfil para ser ejecutadas.
		LAS ALPACAS - JORGE HIRMAS	P	220	PENDIENTE DISEÑO	Veredas cumplen con % de deterioro y perfil para ser ejecutadas.
3	CALLE 5	ARTURO PRAT A INFANTE	AC	234	SIN DETERIORO	Las veredas no cuentan con el % de deterioro suficiente para rehacer.
4	MIRAFLORES	VICUÑA MACKENNA A JUNTOS SOMOS RENCA	N	350	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Cuentan con financiamiento externo para su ejecución a través de los <b>IMIV</b> de Portal Renca, Juntos somos Renca y <b>Masivo 4</b> .
		JUNTOS SOMOS RENCA A ESMERALDA	N	520	FINANCIAMIENTO EXTERNO	
		VICUÑA MACKENNA A ESMERALDA	S	850	PENDIENTE DISEÑO	Veredas cumplen con % de deterioro y perfil para ser ejecutadas.
5	LA PUNTA	BRASIL A LO BOZA (SIN REAJUSTE)	AC	0	PENDIENTE DISEÑO	Vereda no cumple con % de deterioro para ser ejecutada, y en sector donde si cumple, hay <b>IMIV</b> de terrazas de Lo Boza que la ejecutara. Sin embargo, no cumple con ruta accesible por falta de dispositivos de rodado. Estos si se pueden ejecutar.
6	TOPOCALMA	ZEUS A ESMERALDA	S	290	SIN DETERIORO	Las veredas no cuentan con el % de deterioro suficiente para rehacer.
		ZEUS A ESMERALDA	N	290	EJECUTADA	Ejecutada por el <b>Masivo 3</b> durante el primer semestre del 2024.
7	ENRIQUE CAMPOS	PJE ESTACIÓN Y ALBERTO PEPPER / PJE ESPERANZA Y VICTORIA	N	250	PENDIENTE DISEÑO	Veredas cumplen con % de deterioro y perfil para ser ejecutadas.
	ALBERTO PEPPER	DORSAL A ENRIQUE CAMPOS	P	80	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Considerado en <b>Masivo 4</b> de veredas.

\*Costado: N=Norte, S=Sur, P=Poniente, O=Oriente, AC=Ambos costados.

**Tabla 8. Veredas de primera prioridad a diseñar**

MZ	VEREDA	TRAMO AJUSTADO	COST ADO	ML	ANC HO	M2 AJ.	ESTADO
1	CAUPOLICÁN	LOS HELECHOS A LAS HIEDRAS	O	48	2	96	PENDIENTE DISEÑO
		PJE DOS A LAS LILAS	P	205	2	410	PENDIENTE DISEÑO
2	LOS GOBELINOS	ISSA PICHARA - LAS ALPACAS	S	466	1,2	559	PENDIENTE DISEÑO
		LAS ALPACAS - JORGE HIRMAS	P	220	1,2	264	PENDIENTE DISEÑO
4	MIRAFLORES	VICUÑA MACKENNA A ESMERALDA	S	850	2	1700	PENDIENTE DISEÑO
5	LA PUNTA	BRASIL A LO BOZA - SOLO DISPOSITIVOS RODADO	AC	0	0	0	PENDIENTE DISEÑO
7	ENRIQUE CAMPOS	PJE ESTACIÓN Y ALBERTO PEPPER / PJE ESPERANZA Y VICTORIA	N	250	1,2	300	PENDIENTE DISEÑO

La mayoría de las veredas de primera prioridad se encuentra pendiente de diseño, con excepción de las correspondientes a la Macrozona 3, la cual no cuenta con el porcentaje de deterioro para justificar su reparación, y la de la Macrozona 6, la cual fue ejecutada por el Masivo 3 de veredas durante el primera semestre del 2024. Las veredas de las demás macrozonas cuentan con algunos tramos ejecutados, sin deterioro o descartados según los motivos señalados en la columna “descripción” de la Tabla 7. En total, de la primera prioridad se deben diseñar un total de **7 tramos de vereda**, los cuales en total equivalen a **3329 m2** (ver Tabla 8).

**Tabla 9. Veredas segunda prioridad**

MZ	VEREDA	TRAMO	COST ADO*	M2	ESTADO	DESCRIPCIÓN
1	LOS ALELÍES	DORSAL Y LOS HELECHOS	AC	235	PENDIENTE DISEÑO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Existencia de reja por cierre de pasaje (posiblemente ilegal).
2	MERCEDES BADILLA	MANUEL BORGÑO - EULOGIO ALTAMIRANO	O	130	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Considerado en <b>Masivo 4</b> de veredas.
		APOSTOL SANTIAGO - MANUEL BORGÑO	O	380	SIN DETERIORO	Las veredas no cuentan con el % de deterioro suficiente para rehacer.
3	CABO DE HORNO	RÍO RAHUE A GENERAL FREIRE	AC	375	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Además, hay ausencia de dispositivos de rodado y empalme con encuentro vereda de General Freire. Considerado en <b>Masivo 4</b> de veredas.
4	FANOR SANTIAGO	INFANTE A MIRAFLORES	AC	281	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Sin embargo, el <b>33 PPP</b> sigue en pie y avanzando, por lo que debiese utilizar esa vía.
5	VICUÑA MACKENNA	COSTANERA A MIRAFLORES	P	950	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar, sin embargo, está contemplada en <b>Masivo 4</b> de veredas.
		COSTANERA HASTA PASAJE ARGOS	O	540	FINANCIAMIENTO EXTERNO	

		PASAJE ARGOS A JMI	O	55	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Metro debe hacerse cargo de su frente predial, por lo que serán ellos los que se harán cargo de ejecutar este tramo de la vereda.
		JMI HASTA MIRAFLORES	O	315	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Lo ejecutará Portal Renca como parte de <b>incentivos normativos PRC.</b>
6	JOSÉ MIGUEL INFANTE	COLOSO A EL PEDREGAL	S	85	PENDIENTE DISEÑO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar.
	PASAJE COLOSO	INFANTE Y MORRITOS	AC	83	DESCARTADA	Vereda cumple con % de deterioro, pero no con perfil.
7	LOS AROMOS	CAUPOLICÁN A APOSTOL SANTIAGO	S	530	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Considerado en <b>Masivo 4</b> de veredas.
			N	530	PENDIENTE DISEÑO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar.
	LOS AROMOS	APÓSTOL SANTIAGO A EULOGIO ALTAMIRANO	AC	590	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda no cumple con % de deterioro para ser ejecutada. Sin embargo, no cumple con ruta accesible por falta de dispositivos de rodado. Considerado en <b>Masivo 4</b> de veredas.

\*Costado: N=Norte, S=Sur, P=Poniente, O=Oriente, AC=Ambos costados.

**Tabla 10. Veredas de segunda prioridad a diseñar**

MZ	VEREDA	TRAMO AJUSTADO	COST ADO	ML	AN CHO	M2 AJ.	ESTADO
1	LOS ALELÍES	DORSAL Y LOS HELECHOS	AC	235	1,2	282	PENDIENTE DISEÑO
6	JOSÉ MIGUEL INFANTE	COLOSO A EL PEDREGAL	S	85	2	170	PENDIENTE DISEÑO
7	LOS AROMOS	CAUPOLICÁN A APOSTOL SANTIAGO	N	530	1,2	636	PENDIENTE DISEÑO

A diferencia que en el caso anterior, la mayoría de las veredas de segunda prioridad cuentan con financiamiento externo, principalmente como parte del Masivo 4 de veredas. Tan solo **3 tramos de vereda** están pendientes de diseño, pertenecientes a la macrozona 1, 6 y 7, acotando bastante los tramos a financiar con fondos PIIMEP. En total, de la segunda prioridad se deben diseñar **1088 m2** (ver Tabla 10).

**Tabla 11. Veredas de tercera prioridad**

MZ	VEREDA	TRAMO	COST ADO*	M2	ESTADO	DESCRIPCIÓN
1	LAS MADRESELVAS	COLÓN Y LOS JUNCOS (SIN REAJUSTE)	AC	230	PENDIENTE DISEÑO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar.
2	RAFAEL MALUENDA	PEDRO PRADO Y JUAN MARÍN (SIN REAJUSTE)	AC	564	PENDIENTE DISEÑO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Incorporar bolardos ya que se utiliza como estacionamiento.
3	ANGOL	LLANQUIHUE A TUCAPEL	AC	456	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Contemplado en <b>Masivo 4</b> de vereda.
		TUCAPEL A GENERAL FREIRE			FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Contemplado en <b>Masivo 4</b> y en <b>31° PPP.</b>

	PASAJE PUCÓN	COMPLETO	AC	84	DESCARTADA	Cumple con % de deterioro, pero tiene problemas con perfil, al haber ocupaciones irregulares y espacio insuficiente para consolidar una vereda según normativa vigente. Contemplado en <b>Masivo 4</b> .
4	SAN BENILDO	INFANTE A MIRAFLORES	AC	855	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Contemplado en <b>Masivo 4</b> .
5	CAMINO LO BOZA	CONDELL A BRASIL	N	480	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Tramo con financiamiento <b>PMU</b> tradicional. Considerado en proyecto <b>Ruta G-180 del MOP</b> .
		CONDELL A BRASIL	S	480	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Veredas contempladas en proyecto de <b>Ruta G-180</b> , por lo que habría que pasar por <b>MOP</b> para tener conformidad técnica.
		BRASIL A GERMAN TENDERINI	AC	960	FINANCIAMIENTO EXTERNO	
6	PASAJE PUTRE	CLOTARIO BLEST A HUARA	AC	200	DESCARTADA	Cumple con % de deterioro, pero tiene problemas con perfil, al haber ocupaciones irregulares y espacio insuficiente para consolidar una vereda según normativa vigente.
7	RIVERA	DOMINGO SANTA MARÍA A LOS AROMOS	AC	336	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Vereda cumple con % de deterioro y perfil para ejecutar. Contemplado en <b>Masivo 4</b> .

\*Costado: N=Norte, S=Sur, P=Poniente, O=Oriente, AC=Ambos costados.

**Tabla 12. Veredas de tercera prioridad a diseñar**

MZ	VEREDA	TRAMO AJUSTADO	COST ADO	ML	ANC HO	M2 AJ.	ESTADO
1	LAS MADRESELVAS	COLÓN Y LOS JUNCOS	AC	115	1,2	138	PENDIENTE DISEÑO
2	RAFAEL MALUENDA	PEDRO PRADO Y JUAN MARÍN	AC	240	1,2	288	PENDIENTE DISEÑO

\*AC: AMBOS COSTADOS, N: NORTE, S: SUR, P: PONIENTE, O: ORIENTE

\*\*ML AJ: METROS LINEALES AJUSTADOS, M2 AJ.: METROS CUADRADOS AJUSTADO

Similar al caso anterior, la mayoría de las veredas de tercera prioridad cuentan con financiamiento externo, principalmente como parte del Masivo 4 de veredas. En el caso de la Macrozona 5, la vereda de Camino Lo Boza cuenta con financiamiento externo del proyecto Ruta G-180 con tuición MOP, razón por la cual no se podría ejecutar con recursos PIIMEP. Tan **solo 2 tramos de vereda** están pendientes de diseño, pertenecientes a la macrozona 1 y 2, acotando bastante las veredas a financiar con fondos PIIMEP. En total, de la tercera prioridad se deben diseñar un total de **426 m2** (ver Tabla 12).

#### Cotización diseño y ejecución

Se realizó una cotización del diseño y ejecución para las veredas pendientes en las tres primeras prioridades con el contrato de suministro de pavimentos.

**Tabla 13. Resumen estimación costos diseño y ejecución veredas PIIMEP**

Prioridad	M2 totales	Costo diseño	Costo ejecución
Primera	3329	\$6.864.398	\$335.943.161
Segunda	1088	\$4.186.624	\$111.176.441
Tercera	426	\$1.639.248	\$44.779.489
<b>TOTAL</b>	5551	<b>\$12.690.270</b>	<b>\$491.899.091</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de presupuesto contrato de suministro

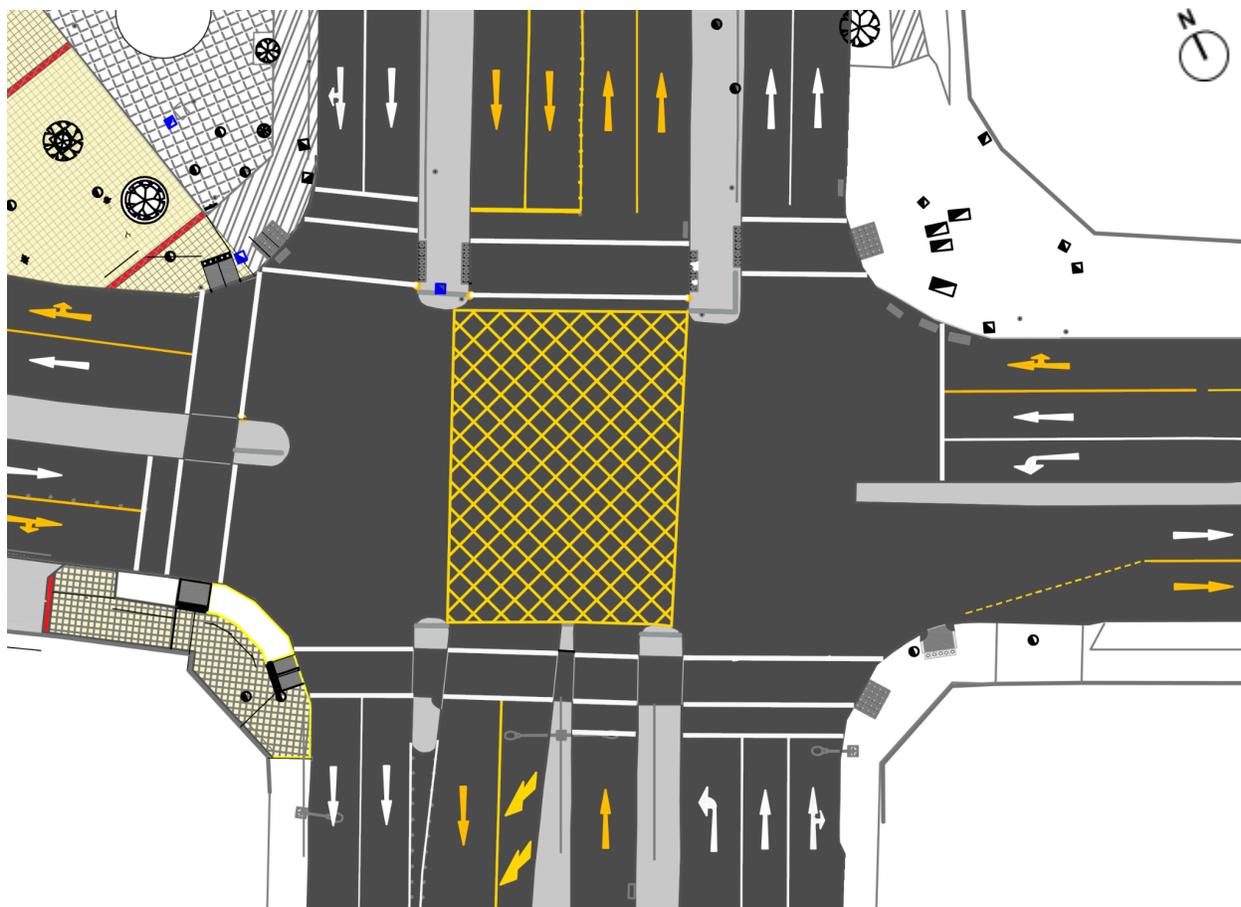
El presupuesto de diseño es de aproximadamente \$12,7 M (primera prioridad \$6,8 M, segunda prioridad \$4,2 M, y tercera prioridad \$1,7 M) incluyendo el levantamiento topográfico, el proyecto de pavimentación de veredas, instancias de corrección con el desarrollador, y tramitación de informe favorable con SERVIU. Este monto sería abordable de financiar con recursos del PIIMEP.

Por otro lado, el presupuesto de ejecución es de aproximadamente \$492 M (primera prioridad \$335,9 M, segunda prioridad \$111,2 M, y tercera prioridad \$44,7 M). Este monto es muy elevado para financiar con recursos PIIMEP, especialmente considerando el ritmo de recaudación de fondos por concepto de Ley de Aportes al Espacio Público, y la cantidad de iniciativas en primera prioridad. En ese contexto, lo más conveniente sería buscar financiamiento externo para poder ejecutar estas veredas.

### 3.1.5. M7 – Cruces seguros: Domingo Santa María con Dorsal

La intersección de Domingo Santa María con Av. Dorsal es una de las más relevantes a nivel comunal, ya que se encuentra en el centro cívico y concentra un alto flujo de peatones y vehículos. Sin embargo, su complejidad—marcada por la presencia de un corredor de buses, múltiples pistas y diversos movimientos permitidos—ha generado una alta tasa de accidentes. Para abordar esta problemática, se han definido una serie de intervenciones enfocadas en mejorar la seguridad del cruce y fortalecer la peatonalidad.

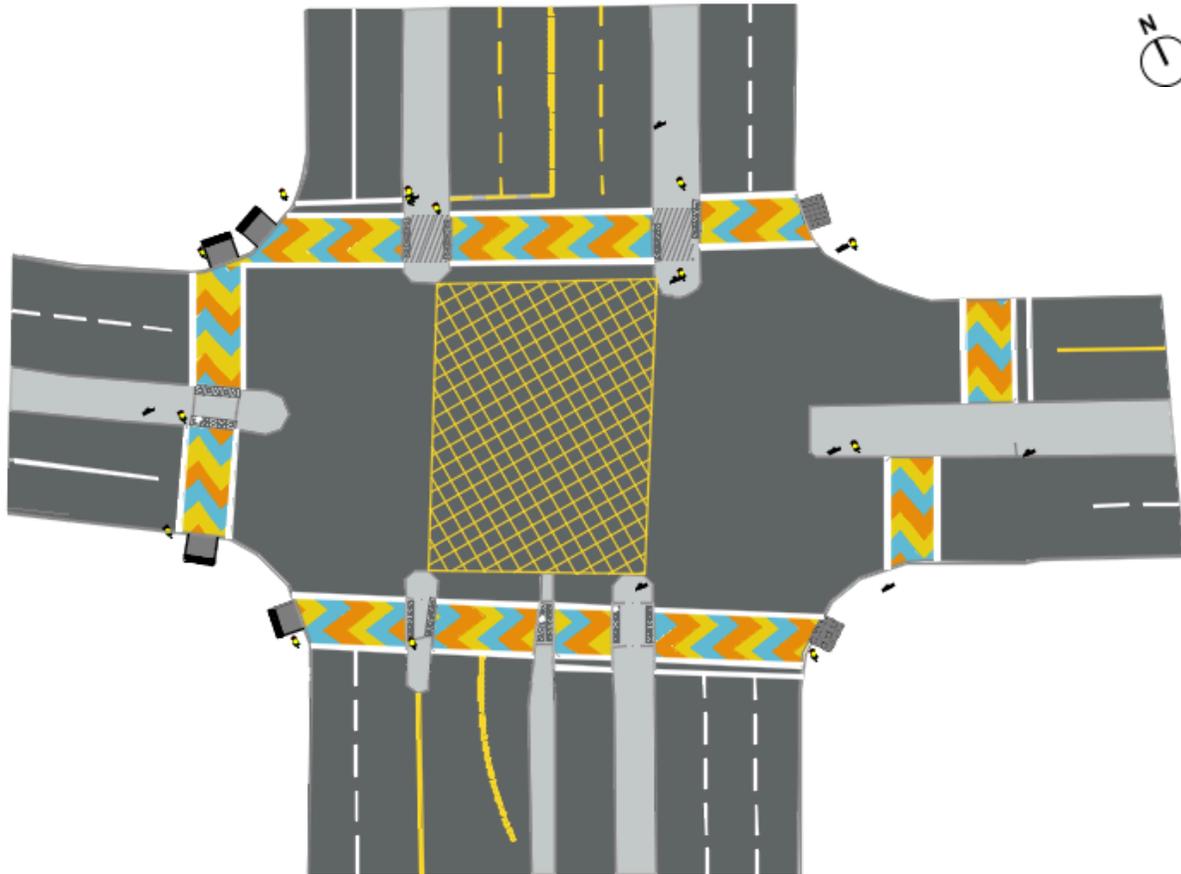
Imagen 7. Situación existente para el cruce de Av. Dorsal con Av. Domingo Santa María



#### Intervenciones Cruce Dorsal

Para mejorar las condiciones del cruce, se decide implementar 4 intervenciones principales; habilitar un cruce peatonal en el costado oriente de la intersección, eliminar un viraje, reconfigurar los tiempos del semáforo y demarcar el interior de los encauces peatonales.

**Imagen 8. Situación proyectada para el cruce de Av. Dorsal con Av. Domingo Santa María**



*\*El diseño y colores de la demarcación al interior del encauce peatonal son referenciales y están sujetos a modificación.*

- **Habilitación del cruce peatonal del costado oriente**

Actualmente, esta intersección cuenta con tres atravesos peatonales semaforizados, quedando pendiente uno en el costado oriente (ver Imagen 7). Para evitar modificaciones mayores en elementos preexistentes—como sumideros, accesos vehiculares y postes—que podrían aumentar la complejidad y el costo de la obra, se ha definido que este nuevo cruce peatonal sea de tipo pelícano.

Su implementación requiere la ampliación de la mediana en Domingo Santa María para generar una zona de protección central, la construcción de dispositivos de rodado para garantizar accesibilidad universal, la incorporación de nuevas lámparas peatonales y el reemplazo de una luminaria, siendo este el único elemento preexistente que deberá modificarse.

Dado que la implementación del cruce pelícano implica modificaciones a la vereda, se necesita contar con aprobación del SERVIU para su ejecución. Paralelamente y dado que este cruce está

bajo jurisdicción del PRMS, su modificación está sujeta a la aprobación de la SEREMI MINVU. A continuación se detallan las acciones realizadas para obtener la aprobación de ambas entidades.

**Tabla 14. Síntesis acciones para obtener aprobación cruce pelicano SERVIU - SEREMI MINVU**

Fecha	Tipo	Organismo	Tema
21.09.2023	Reunión virtual	SERVIU	Presentar el proyecto a SERVIU y discutir la mejor vía de tramitación del mismo. Serviu recomienda hacer Ingreso Especial para tramitar informe favorable.
12.10.2023	Oficio N°2035 (IDDOC 142736)	SERVIU	Solicita revisión de proyecto ingreso especial para gestión informe favorable de “Construcción cruce peatonal oriente de Domingo Santa María esquina Avenida Dorsal, Renca.”
09.11.2023	Correo electrónico	SERVIU	Envía observaciones, y solicita que se consulte a SEREMI MINVU por jurisdicción PRMS.
27.11.2023	Oficio N°2351 (IDDOC 146146)	DDU SEREMI MINVU	Solicita pronunciamiento proyecto “Construcción cruce peatonal oriente de Domingo Santa María esquina Avenida Dorsal, Renca”.
09.08.2024	Oficio N°1929	SEREMI MINVU	Responde consulta sobre aplicación del artículo 7.1.1.3 para proyecto de Cruce Peatonal en Domingo Santa María T10N, esquina Avda. Dorsal. T13N // Ingreso OFPA N° 103079 de fecha 30.11.2023
08.11.2024	Informe Favorable Ord. n°2755	SEREMI MINVU	Remite informe favorable del anteproyecto de intersección que se indica, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1.3 del PRMS.
07.01.2025	Informe Favorable Ord. n°94421	SERVIU	Informe favorable proyecto de pavimentación y aguas lluvia IE-0019-23 construcción cruce peatonal oriente de Domingo Santa María esquina Av. Dorsal, Renca.

La cotización realizada para la ejecución de las obras de pavimentación con el contrato de suministro correspondiente, es por un monto total de **\$22.000.000 app**. En cuanto a la luminaria a eliminar y la nueva a instalar en su reemplazo, la cotización es por un total de **\$4.400.000 app**.

Adicionalmente cabe señalar que, en la esquina nororiente, se ejecutará paralelamente los pavimentos del exterior de la farmacia comunitaria con estándar centro cívico, como parte del Plan de Recuperación del Centro Cívico del 2024. Estos proyectos se estarán ejecutando paralelamente debido al traslape que hay entre ellos, evitando así modificar obras recién ejecutadas.

- **Eliminación de viraje y reconfiguración de los tiempos del semáforo**

La complejidad de esta intersección se debe a la cantidad de tipos de viraje permitidos, a la cantidad de pistas y la presencia de un corredor de bus, haciendo que las distancias de cruce se amplían significativamente. Esto genera conflictos entre los distintos flujos de tránsito, especialmente debido a que los tiempos semafóricos no están alineados con la carga de ocupación. Como consecuencia, los vehículos que provienen desde el oriente por Av. Domingo Santa María y giran hacia el sur por Av. Dorsal suelen quedar detenidos en el centro de la intersección.

Para solucionar estos problemas, se decidió eliminar dicho viraje y optimizar los tiempos semafóricos para mejorar la seguridad y eficiencia del cruce. Para llevar a cabo estas modificaciones se solicitó a la UOCT; la revisión de las fases semafóricas, autorización para la eliminación del viraje, y un proyecto de lámparas peatonales para el cruce peatonal en el costado oriente. En la actualidad se cuenta con las aprobaciones y el proyecto de semáforo correspondiente. Las acciones realizadas en coordinación con la UOCT se detallan a continuación.

**Tabla 15. Síntesis acciones para obtener proyecto de semáforo cruce peatonal**

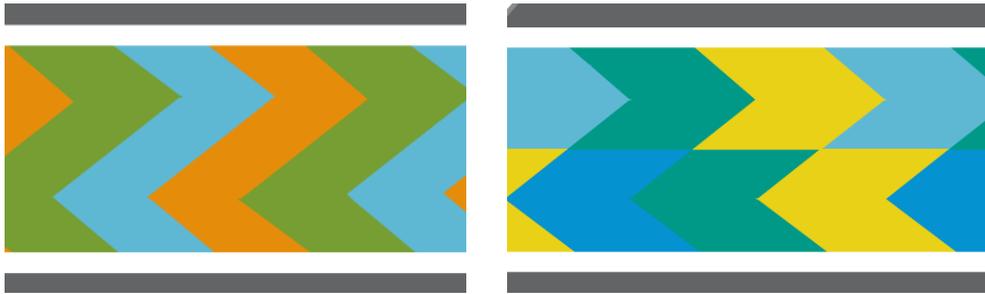
Fecha	Tipo	Organismo	Tema
15.10.2021	Oficio N°2738	Municipalidad a UOCT	Solicita la revisión de la configuración de las etapas vehiculares y peatonales de Av. Dorsal con Av. Domingo Sta. María.
18.01.2022	Oficio N°132 (IDDOC 92718)	Municipalidad a UOCT	Solicita eliminar viraje vehicular de oriente a sur e incorporar el atraveso peatonal en el costado oriente que actualmente no existe.
31.01.2022	Oficio UCT-22-0017	UOCT a Municipalidad	Da respuesta a Oficio N°2738, solicita al municipio un plano as-built del semáforo

			en digital (formato .dwg) para hacer proyecto de modificación de semáforo.
15.03.2022	Oficio UCT-22-0070	UOCT a Municipalidad	- Aprueba eliminación de viraje. Se debe hacer proyecto de señalización y demarcación correspondiente. - Se compromete a elaborar proyecto de semáforo correspondiente.
12.05.2023	Oficio N°610	Municipalidad a UOCT	Envía anteproyecto de reconfiguración del cruce solicitando su revisión y aprobación.
03.11.2023	Recepción IT-23-0415- 05	UOCT	Ejecución de una primera reconfiguración de tiempos de semáforo.
28.02.2024	Oficio N°366 (IDDOC 153259)	Municipalidad a UOCT	Solicita el envío de proyecto de semáforo para la intersección de Domingo Santa María con Av. Dorsal.
08.03.2024	Entrega proyecto	UOCT a Municipalidad	Hace entrega de proyecto de semáforo peatonal, incluyendo modificación de fases existentes para todo el cruce.

La cotización realizada para la reconfiguración del semáforo y las nuevas lámparas peatonales con el contrato de suministro correspondiente está pendiente, pero se estima un presupuesto total de 18.000.000 app.

- **Demarcación del encauce peatonal**

Para dar mayor visibilidad y seguridad a los peatones, como medida adicional, se proyecta una demarcación con color y diseño distintivo para el interior de los encauzamientos peatonales. El contrato de suministro de tránsito actual considera demarcación con pintura de los colores institucionales de Renca, por lo que son estos los que se utilizan. En la actualidad se está evaluando qué diseño y colores específicos utilizar. A continuación se muestran algunas de las alternativas:

**Imagen 9. Opciones diseño demarcación encauce peatonal**

Fuente: Elaboración propia.

La cotización oficial del proyecto de tránsito, incluyendo las partidas de demarcación y señalética está pendiente, pero se estima un total de **\$6.200.000 app.**

#### Ejecución mejoramiento Cruce Dorsal

En la actualidad se está a la espera de las cotizaciones definitivas de algunos contratos de suministro, para proceder a emitir las SP correspondientes a cada partida. Para la ejecución será necesario coordinar a los diferentes contratos para evitar duplicar trabajos. En consideración de lo anterior, lo primero a ejecutar deben ser los semáforos y luminarias ya que requieren de ruptura de la vereda, luego se deben ejecutar los pavimentos en paralelo con la señalética, y en último lugar la demarcación.

**Tabla 16. Síntesis presupuesto y avances por partida del proyecto Cruce Dorsal**

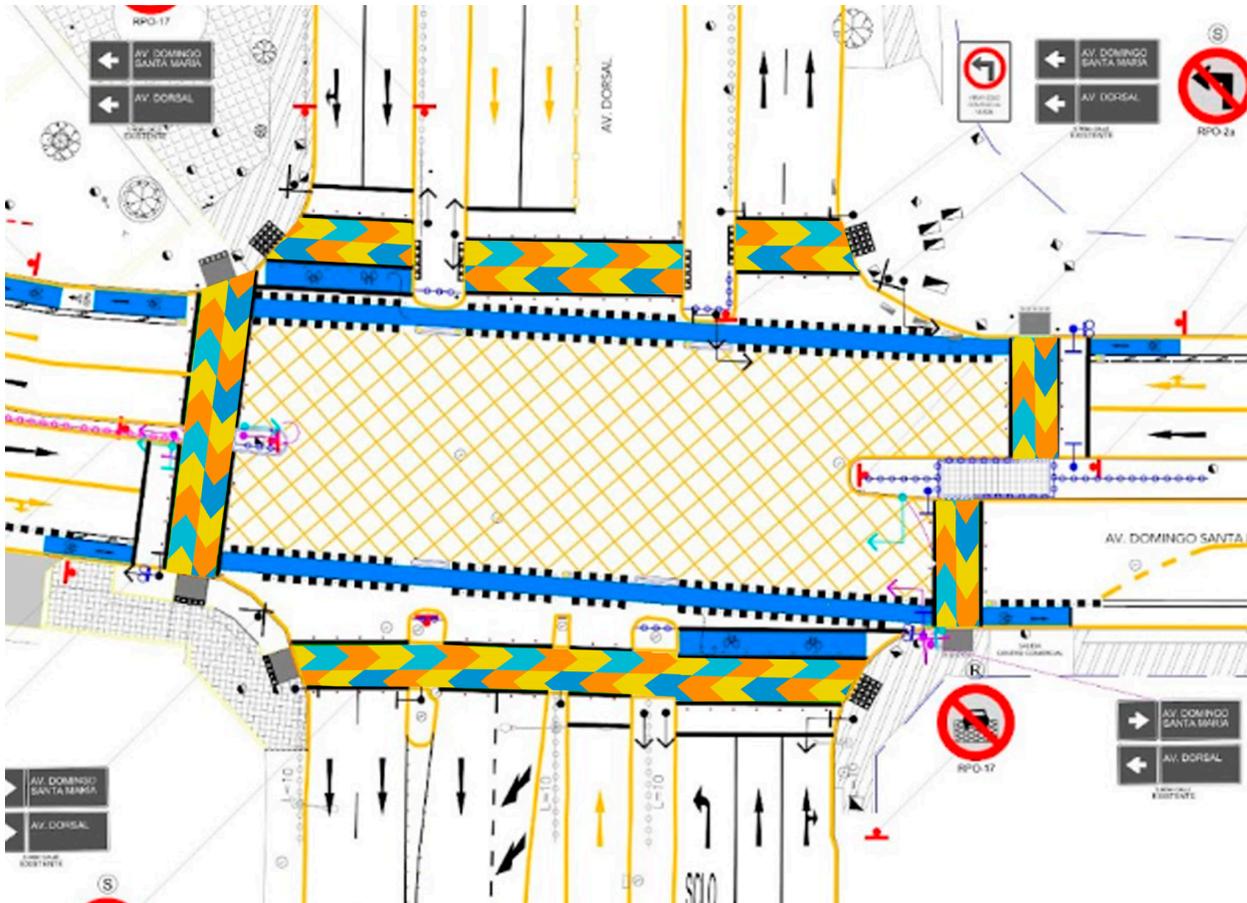
N°	Partida	Resp.	Estado	Costo app.	Pasos a seguir
1	<b>SEMÁFORO</b>	Tránsito	Requiere cotización con nuevo contrato de suministro	\$18.000.000	A la espera de cotización.
2	<b>LUMINARIA</b>	DOM	Cotizado.	\$4.400.000	Emitir SP una vez que todas las cotizaciones estén OK.
3	<b>PAVIMENTOS</b>	DOM	Cotizado (RIC) y con aprobación SERVIU	\$22.000.000	Emitir SP en conjunto con veredas exteriores farmacia comunitaria.
4	<b>DEMARCACIÓN Y SEÑALÉTICA</b>	Tránsito	Requiere cotización con nuevo contrato de suministro	\$6.200.000	A la espera de cotización.

Se estima que la ejecución de esta obra tendrá un costo total de **\$50.600.000 app.** Todas estas obras serán financiadas con los fondos recaudados mediante concepto de Ley de Aportes.

### Ciclovía Ruta La Chimba

La ciclovía Ruta La Chimba es la primera ciclovía intercomunal de la zona norte. Esta iniciativa es impulsada por el GORE, y esta infraestructura se adicionará a esta intersección. Actualmente la ciclovía cuenta con RS de ejecución de MIDESOF. Se espera que la toma de razón por CGR y la licitación se realicen entre marzo y abril del 2025. Se estima inicio de obras para junio del 2025.

### **Imagen 10. Anteproyecto de cruce Dorsal con ciclovía La Chimba**



*\*El diseño y colores de la demarcación al interior del encauce peatonal son referenciales y están sujetos a modificación.*

La construcción de la ciclovía La Chimba implica modificaciones en la vereda sur oriente de la intersección, afectando el proyecto del cruce a desarrollar en este punto. Sin embargo, el GORE está al tanto de esta intervención y tiene considerada la restitución de esta porción del cruce tras la ejecución de la ciclovía. Esta no afecta al proyecto del cruce en ningún otro aspecto.

## 3.2 Proyectos de Espacio Público

### 3.2.1 Áreas verdes

El mejoramiento de áreas verdes consiste en una plaza por macrozona, priorizadas en 3 grupos. Dentro de estos tres grupos, el PIIMEP considera en una primera prioridad el diseño de las áreas verdes y en una segunda prioridad su ejecución. El hecho de que ambas partidas estén contempladas facilita avanzar en la consolidación de dichos proyectos. A continuación se establece el estado y avance tanto en el diseño como en la ejecución de las áreas verdes seleccionadas.

#### Primera prioridad

**Tabla 17. Estado y avance áreas verdes primera prioridad**

MZ	Área verde	Requerimiento	M2	Estado	Programa - Financiamiento	Avance
1	Plaza Los Faguinos con Los Atacameños	Rediseño integral	611	PENDIENTE DISEÑO	Plan calles sin violencia (SUBDERE)	Proyecto de iluminación ejecutado e inaugurado el 13 de septiembre de 2024. Sin avances rediseño integral.
2	Plaza Rayén Quitral	Rediseño integral	497	PENDIENTE DISEÑO	Plan calles sin violencia (SUBDERE)	Proyecto de iluminación en ejecución en Sept - Oct 2024. Sin avances rediseño integral.
3	Plaza Puerto Octay	Rediseño integral	840	PENDIENTE DISEÑO	Plan calles sin violencia (SUBDERE)	Proyecto de iluminación en ejecución en Sept - Oct 2024. Sin avances rediseño integral.
4	Plaza de La Cultura (Oscar Castro)	Mejoramiento básico	3200	EN EJECUCIÓN	Mejoramiento 7 Plazas + Plan calles sin violencia (SUBDERE)	En ejecución desde noviembre de 2024. Incluye mejoras en: iluminación + accesibilidad universal + pavimentos + zonas de juegos + áreas verdes. Se está solicitando aumento de plazo y de obra SUBDERE (puesta a tierra por inducción de líneas de alta tensión y un toldo). Debería quedar ejecutada durante el primer semestre del 2025.
5	Plaza Germán Tenderini	Rediseño integral	1650	PENDIENTE DISEÑO	Plan calles sin violencia (SUBDERE)	Proyecto de iluminación en ejecución en Sept - Oct 2024. Sin avances rediseño integral.
6	Plaza Pampa	Mejoramiento básico	500	EJECUTADO	Mejoramiento 14 plazas.	Ejecutada con suministro de mobiliario, alumbrado, tránsito y áreas verdes. Inaugurada el 6 de noviembre de 2024.
7	Plaza Victoria	Rediseño integral	615	EJECUTADO	Mejoramiento 14 Plazas - co financiado CCU (\$11 M)	Ejecutada con suministro de mobiliario, alumbrado, tránsito y áreas verdes.

De las 7 plazas de primera prioridad, aquellas correspondientes a las macrozonas 1, 2, 3 y 5 tiene un proyecto de iluminación ejecutado, asociado al Plan Calles Sin Violencia de la SUBDERE. Sin embargo, no cuentan con avances respecto al rediseño integral de las mismas.

En cuanto a la Plaza la Pampa y La Victoria de la macrozona 6 y 7 respectivamente, formaron parte del plan municipal de Mejoramiento de 14 Plazas del 2024, que incluyó intervenciones mediante 4 contratos de suministro, esto es, alumbrado, mobiliario, áreas verdes y tránsito, y se encuentran ejecutadas e inauguradas. Por último, La Plaza de La Cultura forma parte del plan municipal de Mejoramiento de 7 Plazas del 2024, el cual considera una intervención mayor y más financiamiento que los casos anteriores, y se encuentra en ejecución. Se proyecta su inauguración durante el primer semestre del 2025. Por ende, respecto a la áreas verdes de primera prioridad, es necesario avanzar en el rediseño integral de las 4 plazas que en la actualidad solo cuentan con proyecto de iluminación.

### Segunda prioridad

**Tabla 18. Estado y avance áreas verdes segunda prioridad**

MZ	Área verde	Requerimiento	M2	Estado	Programa	AVANCE
1	Plaza El Cerro con Ignacio Carrera Pinto	Rediseño integral	567	PARCIALMENTE EJECUTADO	PMG DIMAO 2023	Se reubicaron juegos y mejoran los suelos. Pendiente rediseño integral.
2	Plaza Villa Astra	Mejoramiento integral	810	PENDIENTE DISEÑO	No aplica.	Sin avance.
3	Plaza Patagua	Rediseño integral	429	APROBADO	PMG DIMAO 2023 + FRIL 2024	PMG: Uso de mobiliario reutilizado y plantación de especies vegetales de bajo consumo. FRIL: Diseñado y aprobado. Ejecución 2do semestre del 2025. Pendiente firma de convenio con GORE.
4	Plaza El Corcho	Mejoramiento integral	1500	SIN DETERIORO	No aplica.	Iluminado con financiamiento municipal en 2023. En general, en buen estado, pero existe ocupación irregular (personas en situación de calle) en zona norte de plaza.
5	Plaza Marta Colvin	Mejoramiento integral	1300	EJECUTADO	PMU + Mejoramiento 14 plazas + Co financiamiento CCU (\$21 m)	Multicancha ejecutada con fondos PMU. Otras partidas ejecutadas con suministro y co-financiadas por CCU.
6	Plaza Tanume con Iloca	Rediseño integral	445	EJECUTADO	PMU + FRIL (\$88 M)	PMU iluminación ejecutado en 2023. FRIL ejecutado e inaugurado en marzo 2025.
7	Plaza Los Aromos 1	Rediseño integral	899	PARCIALMENTE EJECUTADO	PMG DIMAO 2024	Mejoramiento general que incluye mobiliario reutilizado, reposición de solerillas, maicillo, vegetación, etc.

Las áreas verdes de segunda prioridad tienen un avance importante, debido especialmente a que varias de ellas fueron intervenidas por DIMAO como parte de sus metas del 2023 y 2024. Sin embargo, no hay avances mayores en cuanto a un rediseño integral de las áreas verdes correspondientes a las macrozonas 1 y 7, razón por la cual se consideran parcialmente ejecutadas.

Adicionalmente, las plazas Patagua, Marta Colvin y Tanume con Iloca, correspondientes a las macrozonas 3, 5 y 6 respectivamente, consideran financiamiento externo (FRIL, PMU) y las últimas dos se encuentran ejecutadas e inauguradas. La Plaza El Corcho no presenta deterioro en términos de infraestructura, pero se requiere abordar la situación de ocupación irregular por parte de personas en situación de calle en la zona norte de la plaza. Finalmente, la Plaza Villa Astra es la única de la segunda prioridad que se encuentra sin avance y pendiente de diseño.

### Tercera prioridad

**Tabla 19. Estado y avance áreas verdes tercera prioridad**

MZ	Área verde	Requerimiento	M2	Estado	Programa	AVANCE
1	Triángulo Los Helechos con Apóstol Santiago	Rediseño integral	750	EJECUTADO	PMG DIMAO + Quiero mi Barrio MINVU	Se realizó mejoramiento de iluminación y paisajismo. Obras de confianza ejecutadas por contrato de suministro.
2	Iluminación Plaza Chile Israel	Mejoramiento básico	4372	APROBADO	PMB SUBDERE + Mejoramiento 7 plazas	Postulado a PMB para iluminación. Aprobado por SUBDERE, a espera de financiamiento.
3	Bandejón General Freire	Mejoramiento básico	1427	EJECUTADO	PMG DIMAO 2023 + Plan calles sin violencia.	DIMAO realizó: reparación de solerillas, resiembra de césped, recarpeteo de maicillo, entre otros. Proyecto de iluminación ejecutado.
4	Plaza Santa Emilia (ID 434)	Mejoramiento integral	460	DISEÑADA	PMU/FRIL	Se va a postular a un PMU/FRIL para ejecución.
5	Plaza Grumete Díaz	Mejoramiento básico	1450	FINANCIAMIENTO EXTERNO	Incorporado proyecto Delegación Poniente	Se ejecutará como parte de delegación poniente, por lo que no se desarrollará con recursos PIIMEP.
6	Bolardos para parque Clotario Blest	Mejoramiento básico	135	EJECUTADO <i>*Requiere evaluación</i>	No aplica.	Parque en buen estado ya que tuvo intervención previa Ya se instalaron bolardos aunque vecinos quieren más. Se debe evaluar si esto es realmente necesario.
7	Plaza Nicanor Fajardo con Juan Pablo II	Rediseño integral	200	PENDIENTE DISEÑO	Fondo Concursable JVV San Mauricio (\$2 M - 2022)	Se pintaron juegos e hicieron otras intervenciones menores para hermosear. Sin avance rediseño integral.

Las áreas verdes de tercera prioridad cuentan con un importante avance, siendo la Plaza Nicanor Fajardo con Juan Pablo II de la macrozona 7 la única con diseño pendiente. Las intervenciones proyectadas para las macrozonas 1, 3 y 7 ya se encuentran ejecutadas con financiamiento municipal (PMG DIMAO) y/o externo (SUBDERE). Además, la iluminación de la Plaza Chile Israel cuenta con aprobación de la SUBDERE y está a la espera de asignación de recursos, mientras que la plaza Santa Emilia se encuentra diseñada y

se postulará a un PMU o FRIL para su ejecución. Finalmente, la Plaza Grumete Diaz está asociada a la ejecución de la Delegación Poniente por lo que no será ejecutada con recursos PIIMEP.

En términos generales, en cuanto a la cartera de proyectos de espacio público, ha habido un avance considerable en el desarrollo de las áreas verdes. Varias de ellas se encuentran ejecutadas con financiamiento externo y/o municipal, mientras que otras han tenido avances parciales, con partidas específicas ejecutadas como iluminación, mobiliario, paisajismo, entre otras, aunque en general en estas plazas no hay avance en cuanto al rediseño integral del área verde.

#### **4. Seguimiento**

El seguimiento realizado por el Departamento de Asesoría Urbana incorporó la coordinación con las diferentes unidades municipales que postulan a fondos y ejecutan proyectos de inversión en espacio público e infraestructura de movilidad, para procurar que las carteras de proyectos se armonicen con el Plan. El mecanismo para establecer este seguimiento consiste en el desarrollo de reuniones cada 15 días con los equipos involucrados en el desarrollo de proyectos (eg. Proyectos SECPLAN, Tránsito, etc), además de reuniones bilaterales en caso de ser necesario y controles de seguimiento de la cartera.

Este reporte de seguimiento debe publicarse anualmente, tal como se indica en el capítulo 9 del PIIMEP aprobado para incluir dicha información en la Cuenta Pública anual del Alcalde. En este se actualizan los ingresos recaudados por concepto de Aportes al Espacio Público en la cuenta bancaria municipal, la cantidad de permisos de edificación otorgados y el avance de los proyectos prioritarios de la cartera de proyectos del PIIMEP.

Este reporte será enviado a todas las unidades municipales, incluyendo al Alcalde y el Concejo Municipal, además de publicar un resumen ejecutivo en la página web de la Municipalidad. Complementariamente, este será publicado en el portal de transparencia de la Municipalidad de acuerdo a lo establecido en el art. 180 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.