



Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt

EXPEDIENTES 1º AL 4º

ETAPA I: MODELO DE SITUACIÓN ACTUAL

PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

COMUNA DE PUERTO MONTT

Septiembre 2021



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	6
1º EXPEDIENTE PIMEP: Ajuste metodológico	9
1.1 Memoria Ajuste metodológico	9
2º EXPEDIENTE PIMEP: Recopilación de antecedentes	12
1.2 Recopilación de antecedentes	12
1.2.1 Normativa	12
1.2.2 Instrumentos de planificación.....	14
1.2.3 Antecedentes históricos, socioculturales, medioambientales, económicos y urbanos	23
1.2.4 Antecedentes de proyectos programados y en desarrollo.....	49
1.2.5 Antecedentes de participación ciudadana.....	68
3º EXPEDIENTE PIMEP: Modelo de situación actual	73
1.3 Modelo de situación actual.....	73
1.3.1 Memoria y Planos MSA.....	73
1.3.2 Cálculo de aportes privados.....	109
4º EXPEDIENTE PIMEP: Preparación de la participación ciudadana	121
1.4 Preparación de la participación ciudadana	121
1.4.1 Spot radial	121
1.4.2 Sitio web.....	122
ANEXOS	133
1.5 Anexos.....	133
1.5.1 Anexos 1º Expediente PIMEP.....	133
1.5.2 Anexos 2º Expediente PIMEP.....	133
1.5.3 Anexos 3º Expediente PIMEP.....	175
1.5.4 Anexos 4º Expediente PIMEP.....	175



LISTADO DE FIGURAS

Figura 1 Área de estudio (Bienes nacionales de uso público)	8
Figura 2 Programación estudio	11
Figura 3 Comparación área urbana de Puerto Montt vigente y proyectada	16
Figura 4 Comparación áreas de Densificación PRC Puerto Montt vigente y propuesto.....	17
Figura 5 Comparación áreas de Densificación según destino PRC Puerto Montt vigente y propuesto	17
Figura 6 Áreas verdes con declaratoria de utilidad pública	18
Figura 7 Vialidad estructurante existente y proyectada, según propuesta de actualización PRC.....	19
Figura 8 POBLACIÓN - Tasa media crecimiento anual 2002 – 2017	24
Figura 9 VIVIENDA – Variación intercensal 2002 – 2017	24
Figura 10 Densidad habitacional comparada - Ciudades (viviendas/há).....	25
Figura 11 Tasa de crecimiento intercensal de población urbana, por distrito	26
Figura 12 Tasa de crecimiento intercensal de vivienda urbana, por distrito	27
Figura 13 Personas en situación de pobreza por ingresos, comunas área metropolitana Puerto Montt	28
Figura 14 Personas presentes en el Registro Social de Hogares según tramo de Calificación Socioeconómica (CSE)	29
Figura 15 Personas presentes en el RSH según tramo de CSE,	29
Figura 16 Concentración población en tramo 40% más vulnerable respecto al total, Registro Social de Hogares 2020....	30
Figura 17 Crecimiento histórico de la comuna.....	31
Figura 18 Área operacional sanitaria.....	33
Figura 19 Factibilidad sanitaria de suelo urbano	34
Figura 20 Usos de suelo	35
Figura 21 Áreas con alto valor medioambiental y/o paisajístico.....	37
Figura 22 Sistema de terrazas de Puerto Montt	38
Figura 23 Patrimonio urbano declarado o por declarar	41
Figura 24 Valor de suelo comercial	42
Figura 25 Superficie Obra Nueva aprobada (m2).....	43
Figura 26 Superficie Obra Nueva Aprobada (%).....	44
Figura 27 Superficie Obra Nueva Aprobada (m2) según destinos.....	44
Figura 28 Superficie Obra Nueva aprobada (%)	45
Figura 29 Permisos de edificación destino Habitacional 2010-2019.....	46
Figura 30 Oferta inmobiliaria vigente – marzo 2021.....	47
Figura 31 Montos anuales solicitados por el Anteproyecto Regional de Inversiones (ARI), 2016-2020	49
Figura 32 Proyectos con ficha BIP vigente al año 2020-2021, según etapa de financiamiento.	51
Figura 33 Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt	54
Figura 34 Cartera de proyectos Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas.....	57
Figura 35 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes	63
Figura 36 Unidades Vecinales – Comuna de Puerto Montt.....	70
Figura 37 Unidades Vecinales – Ciudad de Puerto Montt y Alerce	71
Figura 38 Vialidad estructurante, según tipo	76
Figura 39 Vialidad estructurante, existente y proyectada.	78
Figura 40 Estado de las calzadas	79
Figura 41 Flujo total vehículos	80
Figura 42 Grados de Saturación > 90%, Propuesta PRC - Horario punta mañana, Año 2035.....	81
Figura 43 Estado de las veredas por manzana	82
Figura 44 Red de ciclovías existentes y proyectadas.....	83
Figura 45 Recorridos de buses urbanos e interurbanos.....	85
Figura 46 Recorridos de taxis-colectivos	86
Figura 47 Cobertura transporte público mayor	87
Figura 48 Zonas y macrozonas de Puerto Montt	88
Figura 49 Viajes desde Macrozona Centro-Punta Mañana-2020.....	89



Figura 50 Viajes desde Macrozona El Alerce-La Vara-Punta Mañana-2020	90
Figura 51 Viajes desde Macrozona Oriente-Punta Mañana-2020.....	91
Figura 52 Viajes desde Macrozona Mirasol-Punta Mañana-2020.....	92
Figura 53 Viajes desde Macrozona Barrio Industrial-Punta Mañana-2020	93
Figura 54 Viajes desde Macrozona Norte-Punta Mañana-2020.....	94
Figura 55 Viajes hacia Macrozona Centro-Punta Mañana-2020	95
Figura 56 Viajes hacia Macrozona El Alerce-La Vara-Punta Mañana-2020	96
Figura 57 Viajes hacia Macrozona Oriente-Punta Mañana-2020.....	97
Figura 58 Viajes hacia Macrozona Mirasol-Punta Mañana-2020	98
Figura 59 Viajes hacia Macrozona Barrio Industrial-Punta Mañana-2020	99
Figura 60 Viajes hacia Macrozona Norte-Punta Mañana-2020.....	100
Figura 61 Viajes generados Punta Mañana 2020, por macrozonas.	102
Figura 62 Viajes atraídos Punta Mañana 2020, por macrozonas.	103
Figura 63 Espacios Públicos existentes y proyectadas	105
Figura 64 Espacios públicos con y sin declaratoria de utilidad pública	106
Figura 65 Espacios Públicos con declaratoria de utilidad pública según nivel de consolidación.....	107
Figura 66 Estado de áreas verdes.....	108
Figura 67 Cobertura Áreas verdes existentes	109
Figura 68 Predios con potencial de densificación, según normativa	110
Figura 69 Predios con potencial de densificación, según nivel de urbanización	111
Figura 70 Predios con potencial de densificación, según estado de consolidación	112
Figura 71 Predios con superficie mayor o igual a 250 m2.....	113
Figura 72 Predios cuya agrupación supere o iguale una superficie de 1.500 m2.....	114
Figura 73 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según normativa	115
Figura 74 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según uso.....	116
Figura 75 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según valor fiscal suelo.	117
Figura 76 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según valor comercial de suelo.	118
Figura 77 Banner superior e inferior.	122
Figura 78 Página de Inicio.	123
Figura 79 Página <i>Qué es el PIMEP</i>	125
Figura 80 Página <i>Documentos</i>	126
Figura 81 Página <i>Etapas y actividades</i>	127
Figura 82 Página <i>Contáctanos</i>	128
Figura 83 Página <i>Participa</i>	128
Figura 84 Ejemplo Formulario <i>Ideas de proyectos</i>	129
Figura 85 Referencia Mapa interactivo de cartera de proyectos PIMEP Valparaiso.	130
Figura 86 Sitio web en dispositivos móviles.	130
Figura 87 Propuestas de logo para el PIMEP Puerto Montt.....	132
Figura 88 Observaciones relacionadas a la Red vial y estacionamientos	140
Figura 89 Proyecto Conexión Eleuterio Ramírez - Cardonal.....	143
Figura 90 Proyecto Continuación calle Enrique Mac-Iver	143
Figura 91 Proyecto Continuación calle Enrique Mac-Iver	144
Figura 92 Proyecto Mejora Escalera calle Marti.....	144
Figura 93 Estructura taller participativo estudio Levantamiento de ecosistemas Smart City	159
Figura 94 Análisis FODA de análisis interno y externo	166
Figura 95 Mapa temporal Iniciativas Puerto Montt – Puerto Varas, Ecosistemas Smart City regionales.	169



LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Cobertura sanitaria Puerto Montt.....	32
Tabla 2 Usos de suelo	36
Tabla 3 Listado de sitios con valor patrimonial declarado y por declarar de Puerto Montt.....	39
Tabla 4 Listado Proyectos Inmobiliarios en venta - marzo 2021	47
Tabla 5 Presupuesto FNDR Comuna Puerto Montt, MM\$.....	48
Tabla 6 Fondo Común Municipal, Comuna Puerto Montt	49
Tabla 7 Proyectos con ficha BIP vigente al año 2020-2021.....	51
Tabla 8 Proyectos Situación Base STU 2018	54
Tabla 9 Proyectos Plan Maestro de Transporte Urbano 2018.....	55
Tabla 10 Cartera de proyectos Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas	58
Tabla 11 Proyectos de inversión PLADECO 2017-2026	59
Tabla 12 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes (En color gris proyectos con potencial PIMEP)	64
Tabla 13 Procesos de participación ciudadana, período 2010-2021	71
Tabla 14 Modo de transporte según propósito de viaje, horario punta mañana	74
Tabla 15 Ciclovías existentes	84
Tabla 16 Servicios de transporte colectivo mayor	84
Tabla 17 Superficie predial con potencial de densificación, según Zona PRC.....	115
Tabla 18 Aportes estimados según área DOT	119
Tabla 19 Aportes estimados para el período 2021-2031, dentro del área urbana	119
Tabla 20 Análisis FODA PLADECO	134
Tabla 21 Análisis FODA PLADECO	134
Tabla 22 Dimensiones y categorías Taller metropolitano ICES	148
Tabla 23 Resultados Taller metropolitano ICES	149
Tabla 24 Resultados en materia de movilidad y espacio público Taller metropolitano ICES.....	150
Tabla 25 Resultados Análisis de brechas situación actual-modelo objetivo, Estudio Levantamiento de ecosistemas Smart City	161
Tabla 26 Listado de diagnóstico de problemas a nivel local, Comisión asesora Pro movilidad	171
Tabla 27 Medidas para Puerto Montt y Osorno Comisión Pro movilidad	172



INTRODUCCIÓN

La Etapa 1 del estudio “*Elaboración Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, Comuna de Puerto Montt*” define la línea base de las políticas públicas, proyectos de infraestructura de movilidad y espacio público, y proyectos de inversión pública aplicables a la ciudad de Puerto Montt, que servirá para construir un diagnóstico de las necesidades de provisión de infraestructura de movilidad y espacio público de la comuna, mediante una imagen objetivo consensuada a 10 años y una cartera de inversiones priorizada de proyectos movilidad y espacio público que oriente la programación del gasto público proveniente tanto del fondo municipal generado con los aportes de la Ley N°20.958 de Aportes al Espacio Público, como por los fondos provenientes de fuentes de sectoriales y regionales futuras.

El 15 de octubre de 2016 se publicó en el Diario Oficial la Ley N°20.958, que crea un Sistema de Aportes al Espacio Público, modernizando nuestro sistema de planificación urbana y de mitigaciones en transporte urbano. Esta ley, que modifica diversas disposiciones de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y otras leyes, persigue, entre otras innovaciones, que los nuevos desarrollos inmobiliarios aporten en forma obligatoria al desarrollo de los bienes públicos de la ciudad definidos en los planes reguladores, pasando, desde un sistema basado solo en normas que otorgan derechos de construcción a los particulares, a un sistema más integrado que define obligaciones asociadas a la planificación y financiamiento necesario para el desarrollo gradual y programado de las infraestructuras de bienes públicos.

Una de las herramientas centrales que introduce esta ley son los Aportes al Espacio Público, mecanismo que dispone que los proyectos inmobiliarios que generan crecimiento urbano por densificación cumplan la obligación de ceder terrenos establecida en el artículo 70 de la LGUC, ya sea directamente, cediendo superficie de terreno, o a través de un aporte monetario a la municipalidad respectiva. Alternativamente, el aporte podría materializarse a través de la ejecución de estudios de prefactibilidad, proyectos de ingeniería y/o de arquitectura, medidas operacionales para el transporte público o privado, obras de infraestructura pública u otras medidas que estén incluidas en un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP).

Puerto Montt, como capital regional de Los Lagos, es la primera comuna de la región en desarrollar su Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. Con una población de 245.902 habitantes (Censo 2017) y la más alta tasa de crecimiento demográfico anual de las capitales regionales y áreas metropolitanas de Chile, es una de las comunas del país con mayor crecimiento y urgencia para desarrollar un Plan Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, de forma de consolidar un desarrollo urbano sostenible, lo que dependerá de su capacidad de gestionar y materializar una agenda de avenidas, parques y espacios públicos orientados a la movilidad sostenible, la protección ecológica y el encuentro social de sus habitantes.

Esta iniciativa, que se adelanta a otras capitales regionales en la materialización de un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, constituye una oportunidad que no solo beneficiará a los ciudadanos de Puerto Montt, sino que se convertirá en referente para el desarrollo de otras ciudades del país.



En este sentido, las tareas que conforman esta etapa del estudio establecen el marco de políticas públicas que inciden directamente en la elaboración de los PIMEP y, en particular, el correspondiente a la comuna de Puerto Montt, así como la identificación y caracterización de una línea base de trabajo (catastro).

Conforme a la ley, el **Área de Estudio** del plan asume el límite urbano propuesto en la modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Montt (en avanzado trámite). Por lo tanto, el plan abordará las infraestructuras de movilidad y espacio público, entendidas como vialidad estructurante y áreas verdes localizadas en bienes nacionales de uso público¹, las con declaratorias de utilidad públicas establecidas en el PRC, y aquellas declaratorias adicionales que se requiera fijar conforme a las facultades de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades², que se ubiquen al interior de este límite³.

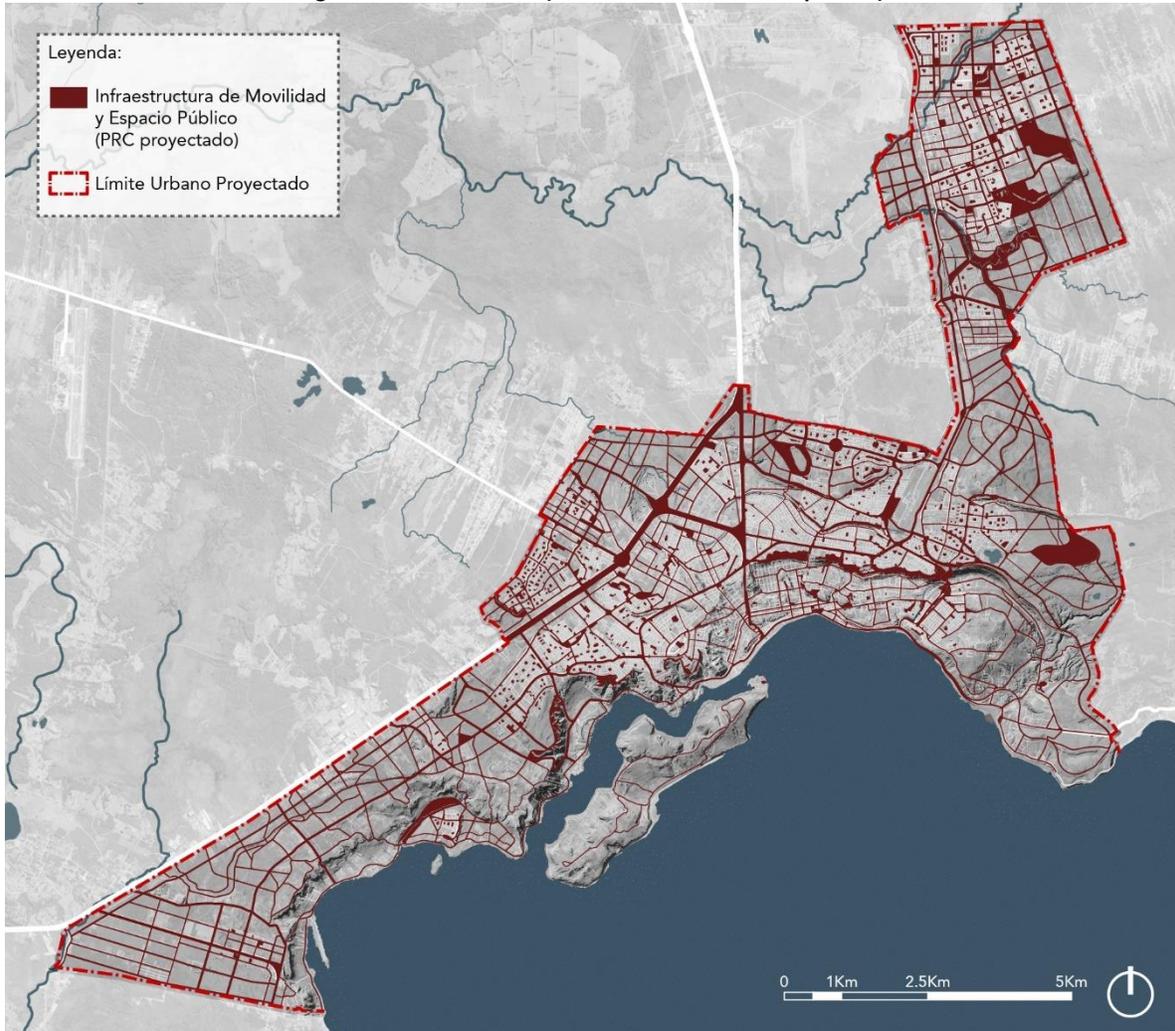
¹ La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones define el concepto “Espacio público” de la siguiente manera: “*bien nacional de uso público, destinado a circulación y esparcimiento entre otros*” (Artículo 1.1.2, OGUC). Por lo tanto, el PIMEP sólo puede abordar los espacios de uso público localizados en bienes nacionales de uso público.

² Artículo N°33 Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, que faculta a los municipios a declarar “*de utilidad pública los inmuebles destinados a vías locales y de servicios y a plazas que hayan sido definidos como tales por el Concejo Municipal a propuesta del alcalde, siempre que se haya efectuado la provisión de fondos necesarios para proceder a su inmediata expropiación.*”

³ La Ley 20.958 que establece un sistema de aportes al espacio público indica que los aportes se pueden utilizar en el pago de las expropiaciones que sean necesarias para la materialización de las obras especificadas en el PIMEP. También aclara que, si el plan no ha sido aprobado dentro de 2 años de haber recibido aportes, se pueden invertir en la expropiación de inmuebles, de acuerdo a lo estipulado en el artículo N°59 de la Ley General de Urbanismo y Construcción.



Figura 1 Área de estudio (Bienes nacionales de uso público)



Fuente: elaboración propia, en base a Anteproyecto de modificación PRC



1º EXPEDIENTE PIMEP: Ajuste metodológico

1.1 Memoria Ajuste metodológico

De acuerdo a los Términos Técnicos de Referencia (TDR), la primera tarea del estudio consistió en una reunión con el mandante para revisar la metodología propuesta inicialmente en la licitación y acordar posibles precisiones.

Dicha actividad, que por motivos de pandemia debió realizarse de manera remota vía plataforma web Zoom, se concretó el día 14 de enero de 2021, a las 16:00 horas, contando con la presencia de los siguientes asistentes:

- Daniel Reyes Asesor Urbanista, Municipalidad Puerto Montt.
- Denisse Cerda Especialista en Planificación Urbana, Municipalidad Puerto Montt.
- Luis Eduardo Bresciani Director del estudio, consultora BL Bresciani.
- Alejandra Vásquez Coordinadora interna del proyecto, consultora BL Bresciani.

Los temas abordados en dicha reunión fueron los siguientes:

- Introducción del equipo de trabajo de la consultora.
- Introducción de la contraparte técnica municipal.
- Presentación introductoria del instrumento a elaborar por parte de la consultora (PIMEP).
- Aclaración de los tiempos de desarrollo de las etapas asociadas.
- Aclaración de los procesos de participación ciudadana asociados.
- Acuerdo de envío de información base.

Al inicio de la actividad, luego de realizar la presentación de los integrantes del equipo de trabajo y de la contraparte municipal, la Consultora presentó la metodología propuesta para el estudio, objetivos, plan de trabajo, proceso de participación, traspaso de información y definiciones metodológicas, luego de los cuales se procedió a compartir información y tomar acuerdos.

Respecto a la actualización del Plan Regulador Comunal (PRC) de Puerto Montt en elaboración, se informó de la realización de una próxima Audiencia Pública, agendada para el 27 de enero 2021. Este instrumento busca modificar las actuales condiciones urbanísticas permitidas en función de promover una densificación equilibrada, además de suplir la carencia de definición de declaratorias de utilidad pública de áreas verdes del PRC vigente.

La contraparte municipal informó que ya se encuentra terminado el Estudio de Capacidad Vial del nuevo PRC, así como se está desarrollando la actualización del Plan de Aguas Lluvias, que será un insumo importante para la identificación y protección de los humedales de la ciudad, los que serán declarados de utilidad pública y se espera que puedan ser incorporados a la red de espacios públicos.

La contraparte municipal informa que los procesos participativos asociados al nuevo PRC han permitido detectar que la ciudad cuenta con mayores demandas y déficits de infraestructura de movilidad y espacio público en los barrios pericentrales y zonas de consolidación (la Municipalidad realizó un estudio de nivel de consolidación de áreas verdes en base a indicadores, el que será enviado), por lo que se plantea el



interés de dar prioridad a la inversión en barrios con déficit de infraestructura por sobre el centro de la ciudad.

La consultora aclara que legalmente el PIMEP está destinado a aquellas áreas en procesos de renovación o densificación, dado que la propia ley establece el principio de proporcionalidad, referido a que “las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto”, por lo cual se asume que, como establece el artículo 176 de la Ley N°20.958, la cartera de proyectos, obras y medidas deben estar “incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a ellos”. A partir de estas limitaciones, el PIMEP debiera concentrarse en obras claramente identificables en el PRC y asociadas a sectores sometidos a procesos de densificación.

La contraparte municipal solicita especial atención en reconocer el impacto del sector de Alerce dentro del área urbana, especialmente en cómo influye en las tendencias de movilidad, crecimiento y/o infraestructuras. Asimismo, se valora la visión del PIMEP como un gran Plan de Ciudad, por lo que se considera favorable incorporar carteras y financiamientos sectoriales (ejemplo: STU y el proyecto de Terrazas interconectadas).

Respecto a las metodologías de evaluación de proyectos, la consultora plantea que, dado que el PIMEP define objetivos de desarrollo urbano de largo plazo, no conviene usar las metodologías de evaluación de proyectos de Sectra o MIDESO para evaluar las iniciativas de su cartera de proyectos, porque podría perjudicar los proyectos de espacios públicos y no permitirían el verdadero propósito de priorización que define al PIMEP. En reemplazo de ellos se recomienda utilizar metodologías más apropiadas para un plan con este horizonte temporal. Al respecto, la contraparte recomienda revisar la propuesta técnica de uno de los competidores de la licitación (Coreal SpA).

Respecto a la difusión del plan, la contraparte plantea la necesidad de desarrollar una estrategia de información muy clara sobre el proceso del PIMEP, aclarando su diferencia e involucramiento con los otros procesos vigentes (PRC, Estrategia regional) de modo de no generar confusión en la ciudadanía. En este contexto, la contraparte informa que el Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) no se encuentra conformado.

Respecto a los Planes de Detalle, se refuerza su rol como instrumentos que permitirán dar factibilidad a los proyectos en tanto son vinculantes para todos los sectores, por lo que cualquier institución pública deberá responder al diseño estipulado en ellos. Al respecto, la contraparte informa que durante el proceso del PRC se definieron varios perfiles viales, los cuales podrían considerarse en Planos de detalle.

La consultora aclara que legalmente la proporción 70% de presupuesto PIMEP para movilidad y 30% para espacio público rige solo para aportes privados, pero como los PIMEP se pueden financiar con aportes mixtos, esa proporción no rige a la cartera.

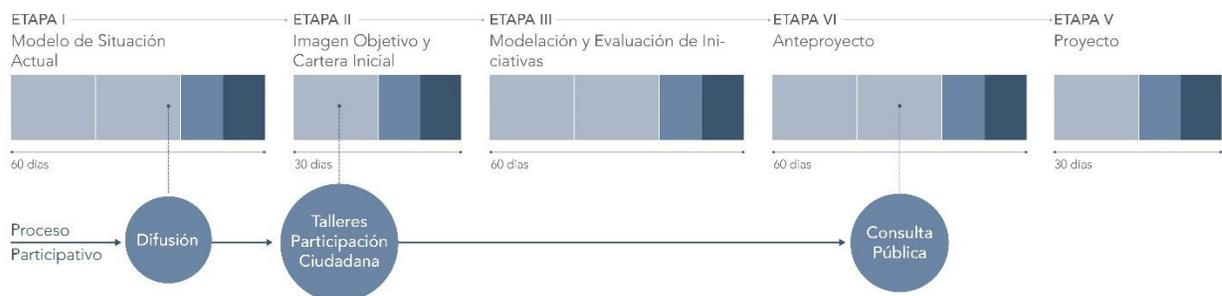
A continuación, se listan los acuerdos alcanzados como parte del Ajuste Metodológico del estudio:

- Fecha de inicio oficial del estudio: 15 enero 2021.
- Se acuerda que el PIMEP se desarrollará en base a la modificación del PRC en trámite.
- Debido a la novedad que reviste el proceso de elaboración de un PIMEP, se plantea flexibilidad frente a la metodología del estudio, a definir en el ajuste metodológico.



- Se acuerda considerar cierto grado de flexibilidad respecto al periodo de ejecución del estudio, que originalmente está planteado en siete meses, dado que el contexto de pandemia podría requerir suspensiones o ampliaciones no presupuestadas. Lo mismo aplica para los períodos de elecciones, en especial cuando estos interferirían con la realización de los talleres de participación ciudadana del Plan.
- Se acuerda poner a disposición del PIMEP el equipo del Programa de Participación Ciudadana de la Dirección de Desarrollo Urbano, que considera dos sociólogos y un antropólogo, el que cuenta con una base de contactos sólida.
- Se acuerda utilizar metodologías de evaluación de proyectos multicriterio.
- En principio, se acuerda que la contraparte hará envío de los siguientes antecedentes:
 - PRC vigente.
 - PRC en trámite.
 - Proyecciones de densificación y aportes al espacio público desarrolladas por la contraparte.
 - Estudio de nivel de consolidación de áreas verdes, en base a indicadores.
 - Diseño de perfiles viales.
- La contraparte municipal se compromete a enviar todos los antecedentes que la consultora solicite vía correo electrónico.

Figura 2 Programación estudio



Fuente: elaboración propia, en base a TDR.



2º EXPEDIENTE PIMEP: Recopilación de antecedentes

1.2 Recopilación de antecedentes

1.2.1 Normativa

Pese a que Chile tiene una larga historia de mecanismos legales de aportes privados al desarrollo Urbano⁴, hasta la aprobación de la **Ley de Aportes al Espacio Público** (Ley N°20.958), ningún mecanismo de financiamiento público y privado de infraestructura urbana había estado asociado y sometido legalmente a un proceso de planificación urbana formal y descentralizado. Por ello, la elaboración de un **Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP)** para la ciudad de Puerto Montt representa un hito en materia de políticas y planificación urbana en Chile.

Este nuevo marco legal busca avanzar hacia un **Sistema de Planificación Urbana Integrada (PUI)**, objetivo definido por la **Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU, 2014)**⁵, entendida como *“aquella [planificación] compuesta simultáneamente por planes de ordenamiento territorial, sistemas de financiamiento y decisiones de inversión, y herramientas de gestión”*.

En sintonía con ello, el Estado de Chile, al suscribir la **Nueva Agenda Urbana (NAU) – ONU Hábitat III**⁶, se ha comprometido a la promoción de enfoques de desarrollo urbano sostenibles e integrados, entre los cuales se especifica **el acceso de sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, integrando planes de transporte y movilidad con planes urbanos y territoriales, mediante cuatro medidas que debieran ser parte de la formulación del PIMEP de Puerto Montt**⁷:

- a) Priorización de las Infraestructuras de transporte público y no motorizados, por sobre el transporte motorizado privado.
- b) Promoción del “Desarrollo Urbano orientado al Transporte Público” (TOD), que permita reducir las distancias de viajes, en particular de los más pobres, donde prime la vivienda de integración social y la mixtura de usos.
- c) Fomento de una planificación urbana que integre transporte y el uso del suelo.
- d) Planificación del transporte urbano de carga que permita un acceso eficiente a los productos y servicio, para contribuir al crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible.

De forma paralela, nuestro país también está comprometido al logro de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de la Organización de Naciones Unidas, para lo cual ha definido la **“Agenda 2030”** con acciones públicas para su cumplimiento⁸. En particular, el **ODS N°11 “Ciudades y Comunidades**

⁴ Por ejemplo: contribuciones privadas de pavimentación (Ley de Pavimentación de Santiago N°4180, de 22 de septiembre de 1927), obligaciones de urbanización (Ley General de Urbanismo y Construcciones, DFL N°458 de 1975, CAPITULO V “De la Subdivisión y la Urbanización del Suelo”) y sistema de concesiones (Ley de Concesiones de Obras Públicas, DFL MOP N°164).

⁵ Decreto Supremo N°78 de V y U, D.O 4 de marzo de 2014.

⁶ Quito, Ecuador, octubre 2016.

⁷ Acuerdo N°14, Nueva Agenda Urbana, ONU Hábitat III, Quito 2016.

⁸ <http://www.chileagenda2030.gob.cl/documentos/acciones>



Sostenibles” busca lograr ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, a través de las siguientes metas 2030, consideradas en el desarrollo del PIMEP de Puerto Montt:

- a) Proporcionar acceso a sistemas de transportes seguros, asequibles, accesibles y sostenibles;
- b) Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, especialmente en relación con la calidad del aire y la gestión de los desechos;
- c) Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles;
- d) Apoyar vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales;
- e) Promover el uso eficiente de los recursos para la mitigación y adaptación frente al cambio climático, sumado a la resiliencia y gestión integral de riesgos de desastre.

Para la implementación de estos compromisos, el PIMEP de Puerto Montt deberá resolver importantes desafíos de política pública, especialmente en cuatro aspectos centrales⁹:

- a) Integración de las políticas de usos del suelo y movilidad, permitiendo fomentar tendencias de desarrollo urbano más compacto, densos, mixtos en usos y sostenibles.
- b) Respaldo a visiones multisectoriales, mediante coordinación de acciones públicas y privadas que permitan superar la visión sectorial de los ministerios, lo cual ha sido la principal barrera para una planificación y gestión eficiente y efectiva de los procesos de desarrollo urbano de nuestras ciudades.
- c) Modernización de la evaluación de proyectos, avanzando hacia proyectos que se evalúen como parte de una visión ciudadana, un plan e indicadores de sostenibilidad amplios.
- d) Aumento de la participación y descentralización en la planificación integrada.

En este contexto, y de acuerdo a los Términos de Referencia del estudio, el objetivo del PIMEP de Puerto Montt es constituirse *“en un instrumento de planificación basado en consideraciones técnicas y ciudadanas, para que las iniciativas públicas y privadas de densificación puedan cumplir con las nuevas obligaciones establecidas por el artículo 70 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, aportando monetariamente o con estudios y/o proyectos, en un marco sistematizado de proyectos, obras y medidas que en su conjunto sean más que la mera suma de sus partes y que permitan mejorar las condiciones de movilidad y la calidad de los espacios públicos de áreas consolidadas de la ciudad”*¹⁰.

En línea con lo dispuesto por el Título V. de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el Capítulo 8 de su Ordenanza General, el Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano, y los instrumentos de planificación territorial, comunal y sectorial vigentes y en trámite, el PIMEP Puerto Montt se constituirá en un instrumento:

- **Participativo**, construido a partir de la opinión y percepción de la comunidad;
- **Coherente** con los diferentes instrumentos de planificación local, regional y nacional;

⁹ Estos desafíos están expresados en múltiples informes de política pública urbana, tales como el Informe de la Comisión Presidencial “PROMOVILIDAD URBANA”, de diciembre de 2014, o el Informe del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano “PROPUESTAS PARA IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA”, CNDU, Capítulo II “Elementos de diagnóstico sobre la Planificación Territorial y Urbana”, de enero 2018.

¹⁰ Términos Técnicos de Referencia, estudio “Elaboración Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público”, Comuna de Puerto Montt, agosto 2020.



- **Flexible**, capaz de adaptarse con fluidez a las nuevas condicionantes que se presenten a lo largo del tiempo;
- **Estratégico** en la definición de una imagen objetivo y lineamientos de desarrollo futuro articulado y coordinado; y
- **Operativo**, contribuyendo a la toma de decisiones y a servir como guía para un conjunto de acciones públicas.

1.2.2 Instrumentos de planificación

Por ley, los “Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público” (PIMEP) deben asociarse a los instrumentos de planificación territorial vigentes, tanto comunales (PRC) como intercomunales (PRI), por lo que deben basarse en sus disposiciones y actualizarse ante cada modificación que se realice a dichos instrumentos.

Sumado a ello, se espera que el PIMEP Puerto Montt integre y consolide en un mismo instrumento las visiones de desarrollo e iniciativas de las diferentes políticas de desarrollo urbano existentes para el territorio, por lo cual se hace necesario recopilar los antecedentes que servirán de insumo para la elaboración del PIMEP.

1.2.2.1 **Plan Regulador Comunal de Puerto Montt**

El escenario base para el desarrollo del Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt es la nueva propuesta de modificación del Plan Regulador Comunal Puerto Montt 2030, instrumento que se encuentra en avanzado proceso de tramitación.

El Plan Regulador Comunal de Puerto Montt (PRC) vigente fue aprobado el año 2009¹¹ y corresponde a una actualización del PRC de 1990. Posterior a ello, ha sido objeto de un Seccional Vial (Plano Seccional Circunvalación Avenida Presidente Ibáñez- Costanera Puerto Montt, 2011¹²) y una Enmienda¹³.

Este instrumento se encuentra en avanzado proceso de actualización desde el año 2016¹⁴, con el fin de resolver las problemáticas de desarrollo urbano que presenta la ciudad, además de adaptarlo a los Objetivos de la Nueva Agenda Urbana ONU (2016), la Política Nacional de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014) y el PLADECO 2017-2026.

Las principales problemáticas de desarrollo urbano que motivan la presente actualización del PRC de Puerto Montt son las siguientes:

- **Crecimiento por extensión**: el PRC vigente incrementó en un 35% la superficie de área urbana de la ciudad respecto a su instrumento predecesor, definiendo un área urbana de 8.469

¹¹ Promulgado por Resolución Afecta N° 124 del 20.10.2009 del Gobierno Regional de Los Lagos y publicada en el Diario Oficial con fecha 12.11.2009.

¹² Aprobado por Decreto Exento N° 1858 del 11 de febrero de 2011.

¹³ Decreto Exento N° 13.945 del 22 de septiembre de 2016.

¹⁴ A la fecha de entrega de este informe, el proceso de tramitación de la Modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Montt se encuentra en etapa de consulta pública del Anteproyecto definitivo, tras la audiencia pública efectuada el día 27.01.2021.



hectáreas¹⁵. Su gran extensión ha fomentado un crecimiento urbano por extensión de baja densidad, lo que ha tenido impactos en materia de segregación socioeconómica e inequidad de acceso a bienes públicos, equipamientos y servicios, así como ausencia de vialidad estructurante que conecte los diferentes sectores de la ciudad.

- Incorporación de Alerce Norte: el traspaso del área de Alerce Norte desde la comuna de Puerto Varas a Puerto Montt realizado el año 2013 significó que esta área quedara al margen de la planificación urbana realizada para el Plan Regulador Comunal del año 2009, quedando desconectada física y socialmente con el resto de la ciudad.
- Desprotección ambiental de elementos de la estructura físico-ambiental de la ciudad, particularmente bosques nativos, cauces naturales, laderas vegetadas y humedales.
- Desprotección de patrimonio cultural: necesidad de aumentar las zonas e inmuebles de protección de elementos de valor cultural de la ciudad.

En este contexto, la modificación del PRC de Puerto Montt apunta al desarrollo de **un modelo de Ciudad Policéntrica Compacta** que busca la consolidación de centralidades multiescalares, interconectadas y complementarias, *“basado en conectividad estratégica, accesibilidad justa, densidades equilibradas y mix de uso flexible”*¹⁶.

Como contexto de desarrollo del PIMEP de Puerto Montt, la modificación del PRC define siete lineamientos clave a considerar:

a. Permanencia del límite urbano

La modificación al PRC mantiene intacto el límite urbano vigente, sólo formalizando la incorporación de las 140 hectáreas de Alerce Norte¹⁷, dado que cuenta con suficiente oferta de suelo urbanizable para el adecuado desarrollo de la demanda proyectada de la ciudad de Puerto Montt al 2046¹⁸.

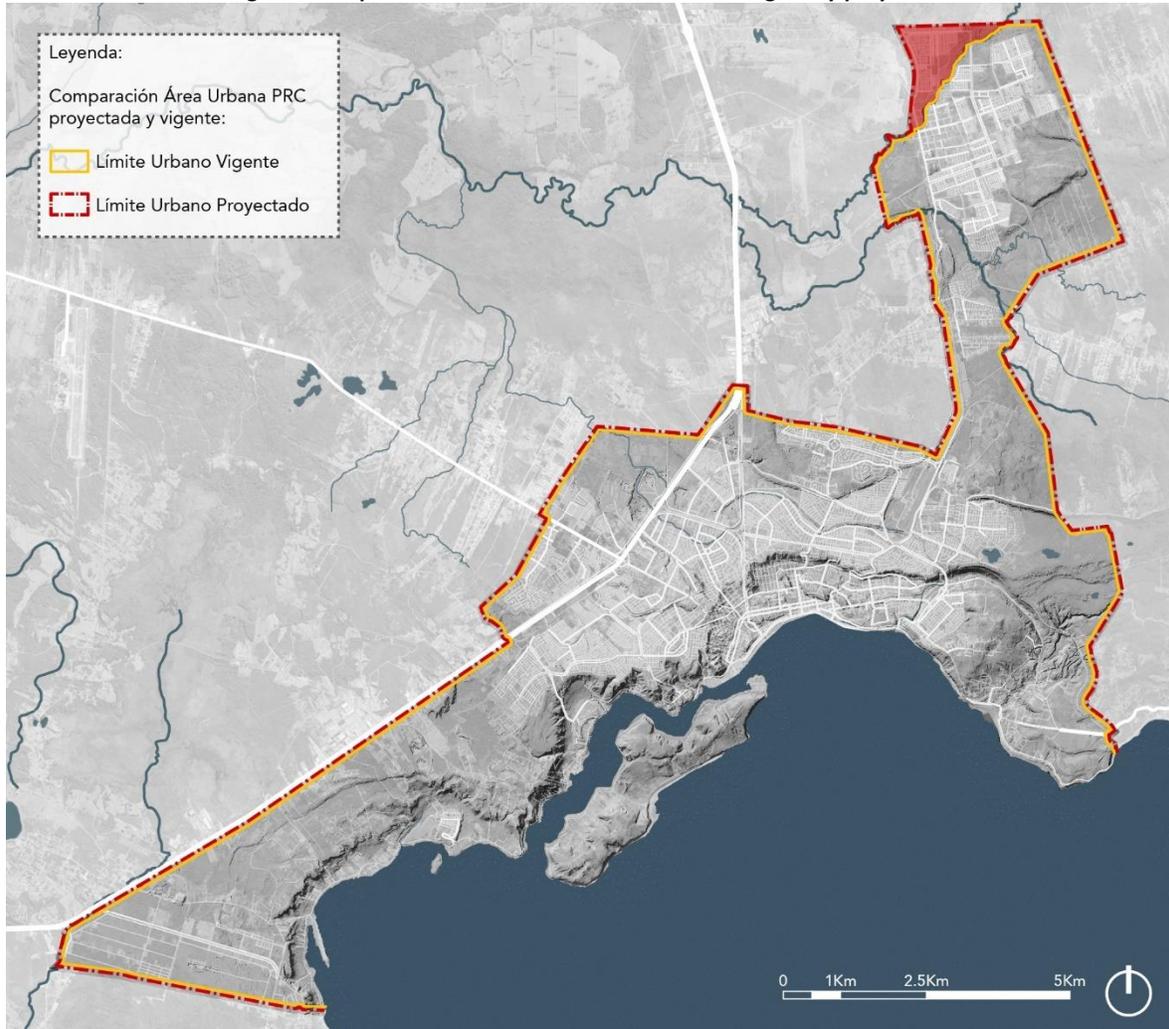
¹⁵ Memoria Modificación PRC Puerto Montt, 2021.

¹⁶ Memoria Modificación PRC Puerto Montt, 2021, p. 234.

¹⁷ El sector Alerce Norte pertenecía a la comuna de Puerto Varas hasta el año 2013, año en que fue traspasado a la comuna de Puerto Montt. Por esta razón no fue incorporado al PRC de Puerto Montt del año 2009.

¹⁸ Estudio de crecimiento urbano desarrollado (IDOM, 2016), Memoria Alternativas de Estructuración Territorial, Modificación Plan Regulador Comunal de Puerto Montt, 2020.

Figura 3 Comparación área urbana de Puerto Montt vigente y proyectada



Fuente: elaboración propia en base a PRC Puerto Montt vigente y Anteproyecto Modificación PRC Puerto Montt.

b. Reducción de las áreas con potencial de densificación

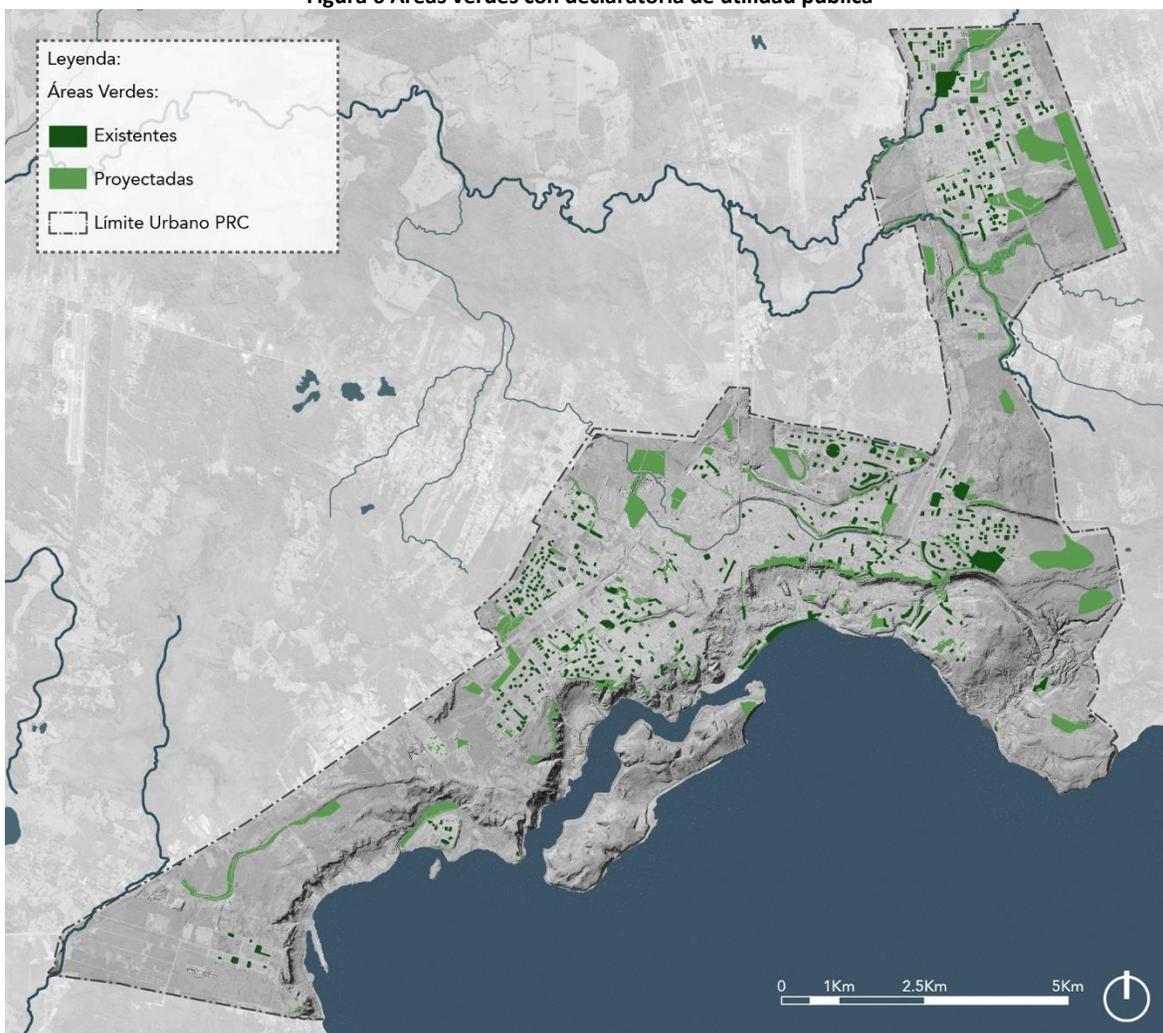
El nuevo PRC modifica la zonificación y normas de edificación de la ciudad con el objetivo de lograr una mayor compactación y densificación de áreas estratégicas de la ciudad, lo que se materializa en una redistribución de las densidades máximas y alturas de edificación, especialmente en las áreas de extensión urbana, equilibrando las áreas con potencial de densificación¹⁹, de acuerdo a las demandas proyectadas y concentrándose en las zonas céntricas y de consolidación mixta (barrios existentes), definidas por el proyecto de PRC.

¹⁹ Se consideran áreas con potencial de densificación aquellas en que la normativa urbanística permite proyectos residenciales y/o equipamiento (de las clases científico, comercio, culto y cultura, deporte, educación, esparcimiento, salud, seguridad, servicios y social), con altura permitida superior a 3 pisos de altura y densidad superior a 250 hab/há.

d. Reconocimiento y protección normativa a elementos de valor natural.

Con el propósito de mejorar el equilibrio medioambiental de la ciudad y lograr un estándar de 10m² de áreas verdes por habitante, se definen zonificaciones especiales de protección a elementos de valor ambiental, como bosques nativos, borde costero, humedales urbanos y cauces naturales, asociados tanto a Parques Urbanos y Áreas Verdes con declaratoria de utilidad pública como a parques y áreas verdes privadas (normadas según el art. 2.1.31 de la OGUC).

Figura 6 Áreas verdes con declaratoria de utilidad pública

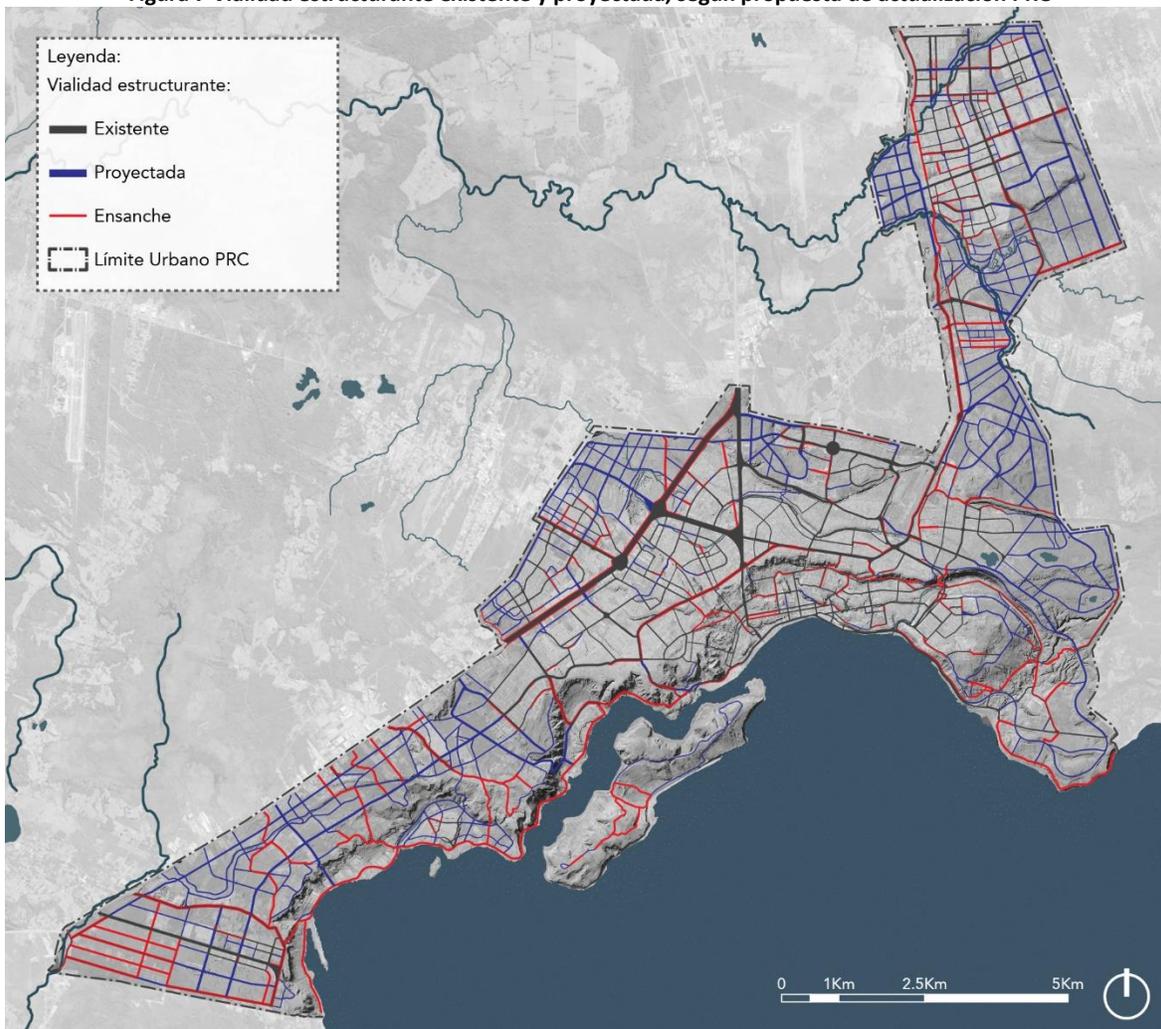


Fuente: elaboración propia en base a PRC Puerto Montt vigente y Anteproyecto Modificación PRC Puerto Montt

e. Modificaciones a la vialidad estructurante

El plan redefine los trazados de la red vial estructurante, estableciendo de una red vial macro, media y micro que asegure una conectividad completa y eficiente de las actuales y futuras zonas urbanas de la ciudad, en complemento con las zonas de equipamiento compactas, para así satisfacer las necesidades básicas y secundarias de las zonas residenciales desde la escala de barrio hasta la escala supracomunal. A ello se suma la redistribución de la red vial estructurante de modo de permitir el uso compartido del espacio público, especialmente en el centro histórico.

Figura 7 Vialidad estructurante existente y proyectada, según propuesta de actualización PRC



Fuente: elaboración propia en base a PRC Puerto Montt vigente y Anteproyecto Modificación PRC Puerto Montt

f. Protección a elementos de valor patrimonial y cultural

Con el fin de identificar y resguardar el patrimonio inmueble de la ciudad, el plan incorpora nuevas zonas e identifica un mayor número de inmuebles de conservación histórica. A nivel normativo, se definen un total de 6 zonas de conservación histórica (ZCH), la Zona Típica Barrio Puerto (ZTPB) y otros Monumentos Nacionales (MH1 y MH2).

g. Reconocimiento de zonas de riesgo

Por primera vez en la comuna, la modificación al PRC pretende reconocer el factor de riesgo en el desarrollo de la ciudad. Para ello, se establecen zonas condicionadas al desarrollo urbano, tales como zonas de peligro (remoción de masas, anegamiento, inundaciones, riesgo de tsunami e incendios), protección ambiental (bosques, humedales cuerpos de agua, protección de cauces y playas) y áreas no edificables (aeródromos, líneas de alta tensión, helipuertos y fajas de ferrocarriles).



1.2.2.2 Plan de Desarrollo Comunal

El Plan de Desarrollo Comunal 2017-2021 (PLADECO 2017) definió una Imagen Objetivo comunal sostenida en tres ejes estratégicos: (1) Desarrollo humano, cultura, seguridad, calidad de vida; (2) Desarrollo territorial y medioambiente; y (3) Desarrollo turístico y diversificación económica.

De ello, constituyen lineamientos importantes para la elaboración del PIMEP Puerto Montt los siguientes objetivos de desarrollo comunal:

- **Desarrollo urbano:** una de las líneas de acción definidas por el PLADECO es *“Desarrollar Instrumentos que promuevan la ciudad compacta, consolidando su rol de centro metropolitano prestador de servicios y asegurando accesibilidad, conectividad y movilidad eficiente entre las diferentes zonas de la comuna”*.
- **Integración Social:** el PLADECO se plantea el objetivo de *“Asegurar una cobertura equitativa de los espacios públicos, la infraestructura y el equipamiento de la comuna”*.
- **Equilibrio ambiental:** el PLADECO plantea el objetivo de *“Contribuir a mitigar el impacto de las actividades humanas en el territorio, protegiendo los elementos de valor natural y cultural”*.
- **Institucionalidad y Gobernanza:** al respecto, el PLADECO plantea el objetivo de *“Planificar el territorio comunal de una manera integral, privilegiando el bien común y la coordinación intersectorial a modo de potenciar el rol de Puerto Montt como líder del sistema urbano sur austral, regional, intercomunal y metropolitano”*. Asimismo, plantea como objetivo *“Promover la participación ciudadana, la integración social y comunitaria que propicie la construcción de una comunidad cohesionada y con identidad local”*.

1.2.2.3 Plan Maestro de Transporte Urbano SECTRA

La Actualización del Plan de Transporte Urbano desarrollado el año 2018 por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), a través del Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA), definió las principales orientaciones del desarrollo y de la gestión del Sistema de Transporte Urbano de Puerto Montt, actualizando los proyectos de infraestructura vial, transporte público, transporte de carga y modos no motorizados, de manera de generar un plan de transporte integral y actualizado para la ciudad territorial (ver listado de proyectos en Capítulo 1.2.4).

Este plan definió una Imagen Objetivo de Transporte, la que reconoce el rol estratégico de la ciudad en términos de conectividad continental y portuaria, que debe potenciar sus atributos de accesibilidad y conectividad local y metropolitana *“a través un sistema de transporte público eficiente, inclusivo y de calidad, con una estructuración vial acorde a la escala y complejidad de los sistemas de actividades y que resuelve adecuadamente las relaciones centro periferia, enfatizando la conformación de soluciones peatonales y la integración de los diferentes niveles topográficos que condicionan la movilidad urbana. Una ciudad conformada por centros y sub-centros urbanos complementarios que favorecen la accesibilidad y la intensificación urbana, la compacidad y la mixtura funcional en un espacio público pensado en la movilidad y en el encuentro ciudadano”*²⁰.

A partir de esta Visión de Futuro de Ciudad, el Plan definió los siguientes objetivos:

²⁰ SECTRA, 2018,



- **Revalorización del Borde Costero:** Valorizar el Borde Costero en su rol integrador y en su interacción con el ámbito marítimo y portuario, reforzando su imagen urbana como elemento estructurante de identidad y patrimonio local.
- **Reconocer la Dimensión Metropolitana y Múltiple:** Reconocer la dimensión metropolitana y las diferentes entidades urbanas que componen el sistema metropolitano de Puerto Montt.
- **Destaca el rol de los Sistemas Naturales en la Estructura Urbana:** Revalorizar y potenciar el rol de la topografía y laderas como elementos centrales del carácter y la estructura de la ciudad, y como elementos de espacio público y valor escénico.
- **Mejorar las Conexiones Estratégicas:** Mejorar los niveles de conectividad por medio de conexiones estratégicas y facilidades para transporte público.
- **Incentivar Caminata y Modos no Motorizados:** Generar espacios seguros y atractivos que fomenten caminata y uso de bicicleta.
- **Potenciar la Centralidad:** Promover mejoramiento integral de Área Central de la ciudad entendida como centro extendido y de escala metropolitana.

1.2.2.4 Plan Regulador Intercomunal

A la fecha no existe un Plan Regulador Intercomunal que norme el territorio, a pesar de existir a lo menos tres iniciativas que no han logrado completar su tramitación: Estudios Previos Plan Regulador Intercomunal Ribera Lago Llanquihue (1992), Plan Regulador Intercomunal Puerto Montt-Puerto Varas (1992), Estudios Previos PRI Lago Llanquihue e Hinterland Puerto Montt (2005)²¹.

No obstante, es deseable que el PIMEP Puerto Montt se plantee en línea con los objetivos del PRI Ribera Lago Llanquihue e Hinterland Puerto Montt, considerando su probable aprobación a futuro. En esa línea, los objetivos de este PRI que servirán de referencia al desarrollo del PIMEP Puerto Montt son los siguientes:

- Configurar una estructura vial de nivel intercomunal, al servicio de los objetivos planteados.
- Reconocer las áreas de protección de recursos de valor natural, que sean a su vez, reconocidas por el ordenamiento jurídico vigente, aportando a su protección.
- Definir la complementación entre los centros urbanos y el ámbito rural, en función de la especialización y calidad de sus recursos y servicios.

1.2.2.5 Estrategia de Desarrollo Regional

La Estrategia de Desarrollo Regional de Los Lagos (ERD Los Lagos), publicada el año 2009 y prontamente a ser actualizada²², es el instrumento de planificación estratégica de escala regional que sienta los ejes para el desarrollo de la región en el mediano y largo plazo.

En relación con el ámbito de acción del PIMEP Puerto Montt, la ERD enfatiza su papel como centro urbano regional, cuya influencia repercute mucho más allá de su límite político-administrativo, y propone

²¹ La última novedad al respecto ha sido la reciente licitación de la adecuación de los estudios del PRI a Infracon SA, en noviembre 2019.

²² Recientemente se adjudicó la actualización de la Estrategia de Desarrollo Regional de Los Lagos 2021-2030 a Serex UC (octubre 2020), encontrándose a la fecha de este informe en su primera etapa, realizando cerca de 30 talleres de participación ciudadana.



que el centro urbano de Puerto Montt se transforme en una ciudad amigable, que tienda al uso peatonal mediante su compactación e integración social.

Los lineamientos estratégicos de la ERD que sirven de referencia al desarrollo del PIMEP Puerto Montt son los siguientes:

- Mejoramiento en la accesibilidad hacia Puerto Montt y entre las otras ciudades que conforman la zona a través del mejoramiento del sistema de transporte y de la infraestructura vial, contribuyendo positivamente a la conexión y articulación entre distintas ciudades.
- Promoción de planes de gestión integrada que faciliten el proceso de toma de decisiones y con ello reforzar la gobernabilidad y la administración de espacios territoriales en función de las nuevas dinámicas espaciales.
- Valorizar y reconocer el patrimonio ambiental y riqueza natural que posee el territorio, con el fin de proteger la biodiversidad y ecosistemas existentes en la región.

1.2.2.6 Plan Regional Los Lagos 2018-2022

Plan Regional que cuenta con una inversión público-privada de US\$5.784 millones en ocho años, en base a cuatro lineamientos estratégicos: Infraestructura y conectividad, Mejor calidad de vida, Un territorio seguro y Economía regional competitiva.

Para el caso específico de Puerto Montt, se identifican dos proyectos de inversión relacionados a las infraestructuras de movilidad y espacio público de la comuna:

- Renovación del Puente Gómez N°3: considera una inversión aproximada de 1.125 millones de pesos y beneficiaría a 238.455 personas. Esta iniciativa se encuentra fuera del área urbana y por lo tanto del ámbito de acción del PIMEP.
- Construcción del Parque Metropolitano: contempla recuperar 4,3 hectáreas en la ciudad de Puerto Montt, con una inversión de 3.200 millones de pesos. Esta iniciativa se encuentra dentro del área urbana y por lo tanto del ámbito de acción del PIMEP.

1.2.2.7 Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas

Este plan de carácter metropolitano e indicativo, publicado en 2020 por el Banco Interamericano del Desarrollo (BID) y la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE), tiene el objetivo de *trabajar anticipadamente en la planificación del crecimiento del Área Metropolitana de Puerto Montt y Puerto Varas, con el Programa Iniciativas para Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), que busca generar iniciativas coherentes con su territorio, sus condiciones de riesgo, dinámica de movilidad, mejorando de este forma la calidad de vida de los habitantes*²³.

²³ Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas (BID, SUBDERE, 2020)



El plan cuenta con una evaluación de la condición urbana, en base a la metodología CES²⁴, y culmina con la elaboración de un Plan de acción para la sostenibilidad de las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas, en base a propuestas concretas de inversión, distribuidas en tres ejes estratégicos: 1. Planificación integral urbano-territorial, 2. Administración y gestión pública eficiente y 3. Innovación para la competitividad territorial (ver más en Capítulo 1.2.4).

1.2.3 Antecedentes históricos, socioculturales, medioambientales, económicos y urbanos

1.2.3.1 Población y vivienda

Tanto la comuna como la ciudad de Puerto Montt crecen a tasas mayores a las de la región y el país, superando a todas las capitales regionales y áreas metropolitanas, lo que refuerza su condición de capital regional. No obstante, las mayores tasas de crecimiento las presenta la localidad de Alerce, cuya variación intercensal tanto en población como en vivienda puede calificarse de explosiva.

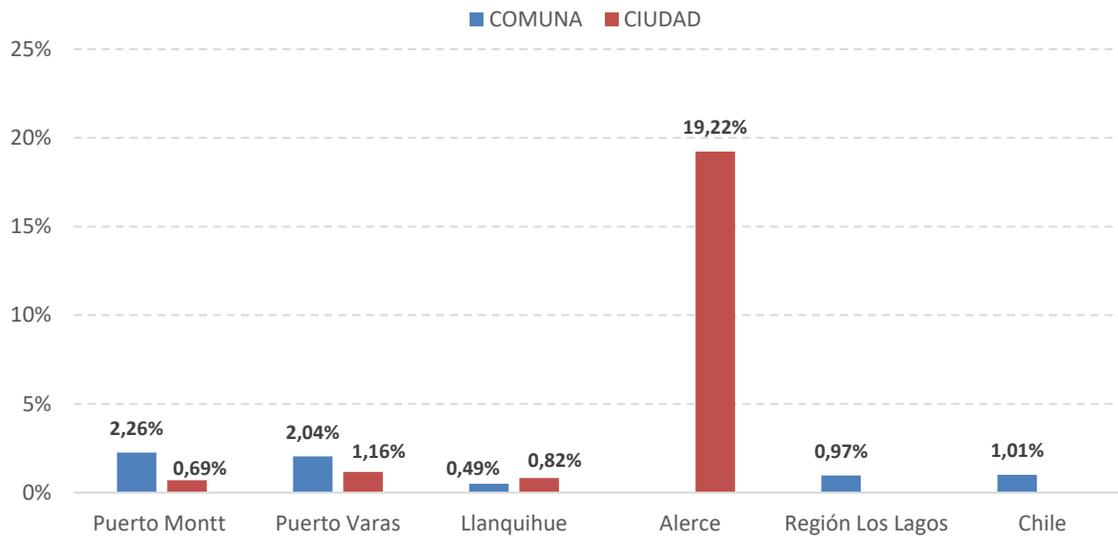
Mientras la comuna de Puerto Montt tiene una población de 245.902 habitantes, la ciudad propiamente tal posee 169.736 habitantes (Censo 2017), lo que corresponde al 69% de la población comunal.

Con una tasa de crecimiento demográfico anual de 2,26%, la población comunal crece por sobre la tasa regional y nacional, superando también la tasa de crecimiento de las vecinas comunas de Puerto Varas y Llanquihue, con las que conforma el sistema metropolitano conocido como Área Metropolitana de Puerto Montt. Similar situación se observa respecto al crecimiento de las viviendas, lo cual confirma el preponderante rol de Puerto Montt como *“líder del sistema urbano sur austral, regional, intercomunal y metropolitano”*, según declara en su PLADECO.

²⁴ Metodología de asistencia técnica y financiera a los gobiernos de ciudades intermedias de ALC que presentan una gran dinámica de crecimiento demográfico y económico. Esta metodología de evaluación permite la identificación, organización y priorización de proyectos de infraestructura de corto, mediano y largo plazo.



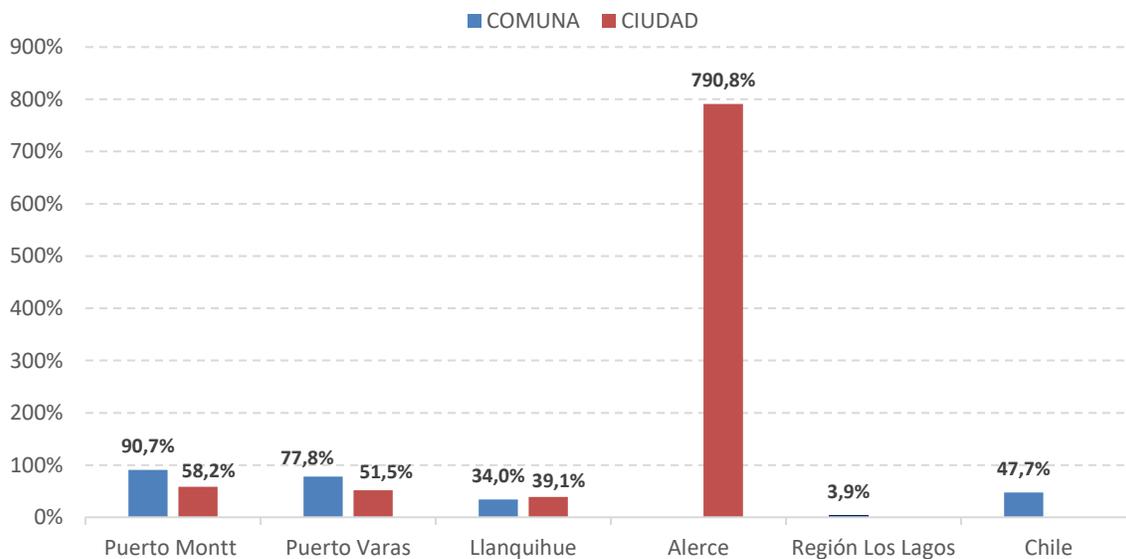
Figura 8 POBLACIÓN - Tasa media crecimiento anual 2002 – 2017
Comparación Comunas / Ciudades



Fuente: elaboración propia, en base a Censos 2002 y 2017 (INE).

En este contexto, destaca y preocupa el explosivo crecimiento demográfico y de vivienda que ha presentado en el último período intercensal la localidad de Alerce, superando ampliamente las tendencias comunales, regionales y nacionales. A su vez, este sector de la comuna presenta también la mayor densidad de viviendas por hectárea de las ciudades de la conurbación (ver siguiente Figura) y una alta concentración de segmentos sociales vulnerables (ver capítulo 1.2.3.2), lo cual obliga a poner especial atención en la provisión de bienes públicos de esta zona de la ciudad.

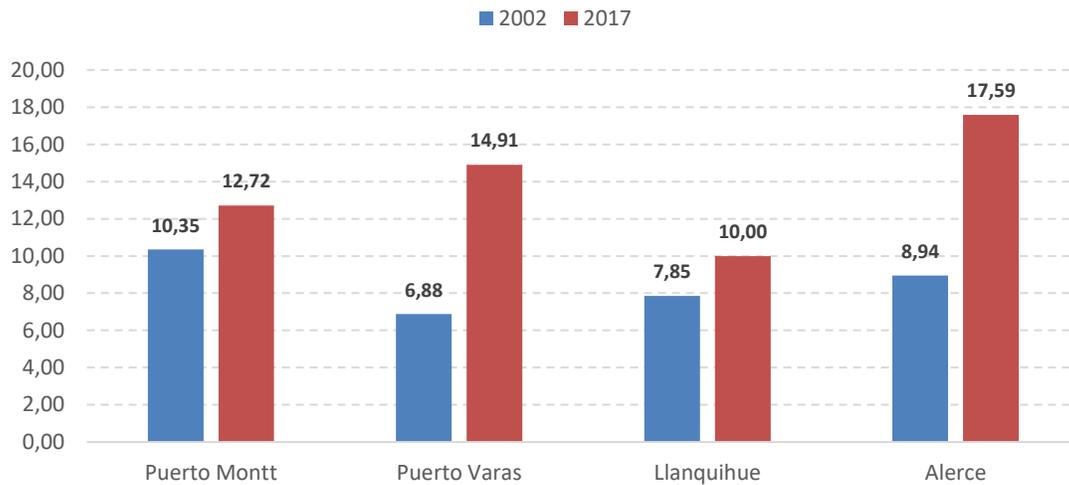
Figura 9 VIVIENDA – Variación intercensal 2002 – 2017
Comparación Comunas / Ciudades



Fuente: elaboración propia, en base a Censos 2002 y 2017 (INE).



**Figura 10 Densidad habitacional comparada - Ciudades (viviendas/há)
Variación 2002 – 2017**

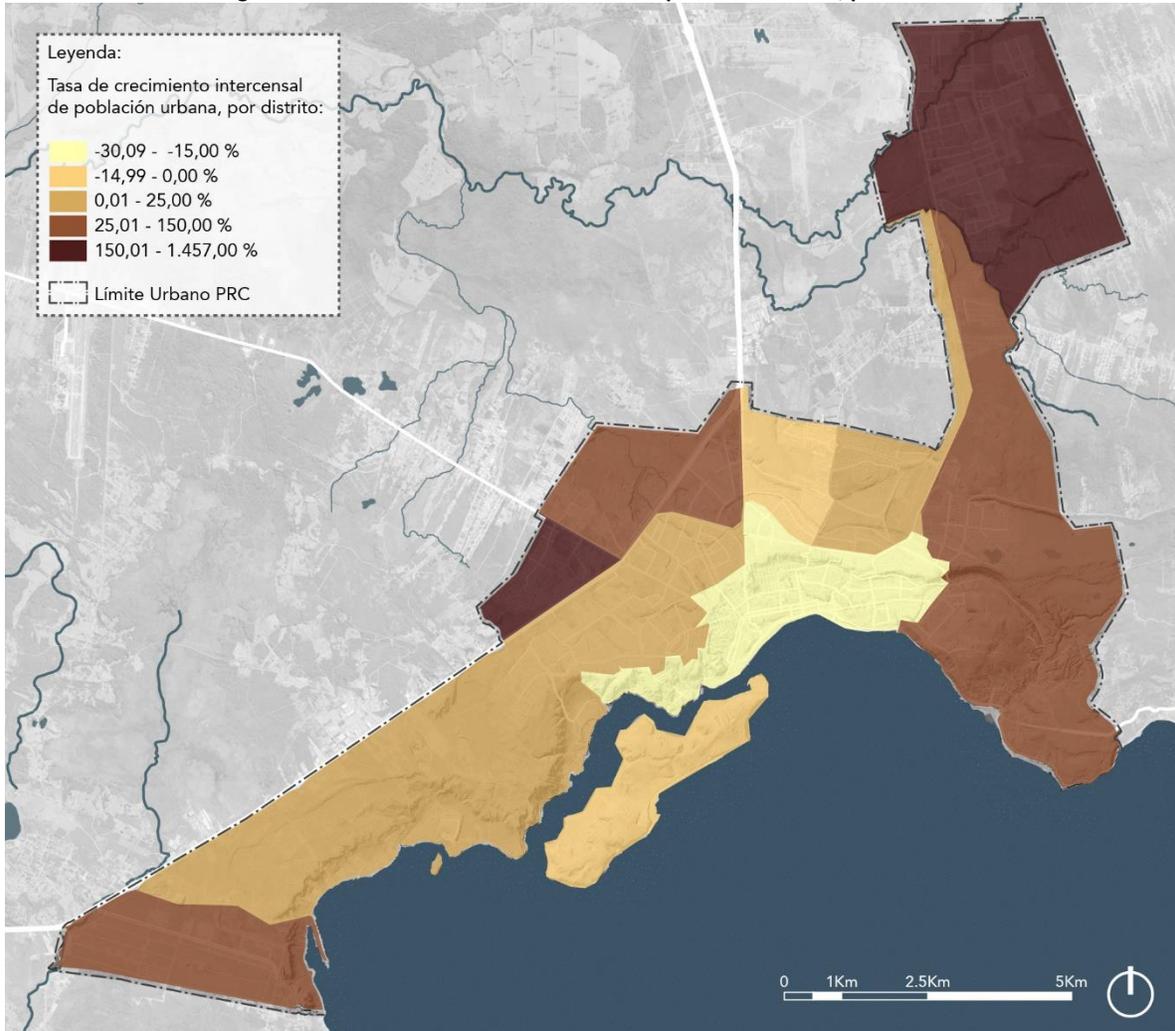


Fuente: elaboración propia, en base a en base a Censos 2002 y 2017 (INE).

A nivel de distrito, en el área urbana, además del explosivo crecimiento de la localidad de Alerce, también se identifica un alto crecimiento poblacional y de viviendas en los sectores oriente y poniente de la ciudad, relacionado al proceso de extensión urbana que enfrenta la comuna (ver capítulo 1.2.3.3), por medio de barrios de vivienda unifamiliar, tales como Valle Volcanes, Pichi Pelluco, Puerta Sur y Bosquemar (ver imágenes a continuación).

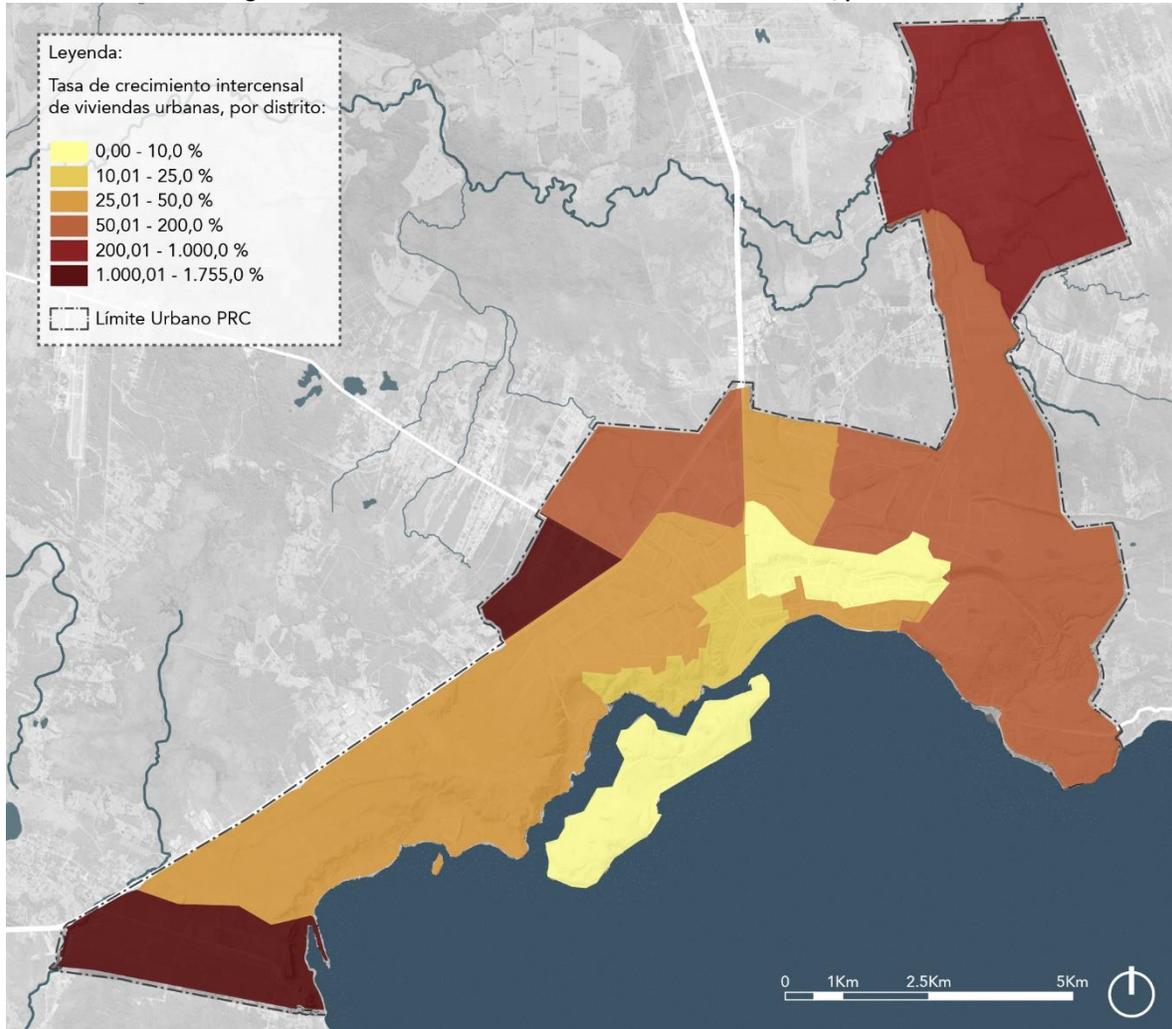


Figura 11 Tasa de crecimiento intercensal de población urbana, por distrito



Fuente: elaboración propia en base a datos INE (Censo 2002-2017)

Figura 12 Tasa de crecimiento intercensal de vivienda urbana, por distrito



Fuente: elaboración propia en base a datos INE (Censo 2002-2017)

Otros datos relevantes para este estudio y sobre todo para las instancias de participación ciudadana, tienen que ver con la caracterización de la población. Según los resultados del Censo 2017, del total de la población comunal, poco más del 50% son mujeres (124.883 mujeres y 121.019 hombres), la edad promedio es de 33,6 años (8,5% de la población son adultos mayores), solo el 1% de la población son inmigrantes de otros países y el 22% de la población se siente perteneciente a algún pueblo originario - lo que se sitúa por sobre el promedio nacional (13%), aunque bajo el regional (28%)-. De la población comunal identificada con algún pueblo originario, 96% lo hace con el pueblo Mapuche.

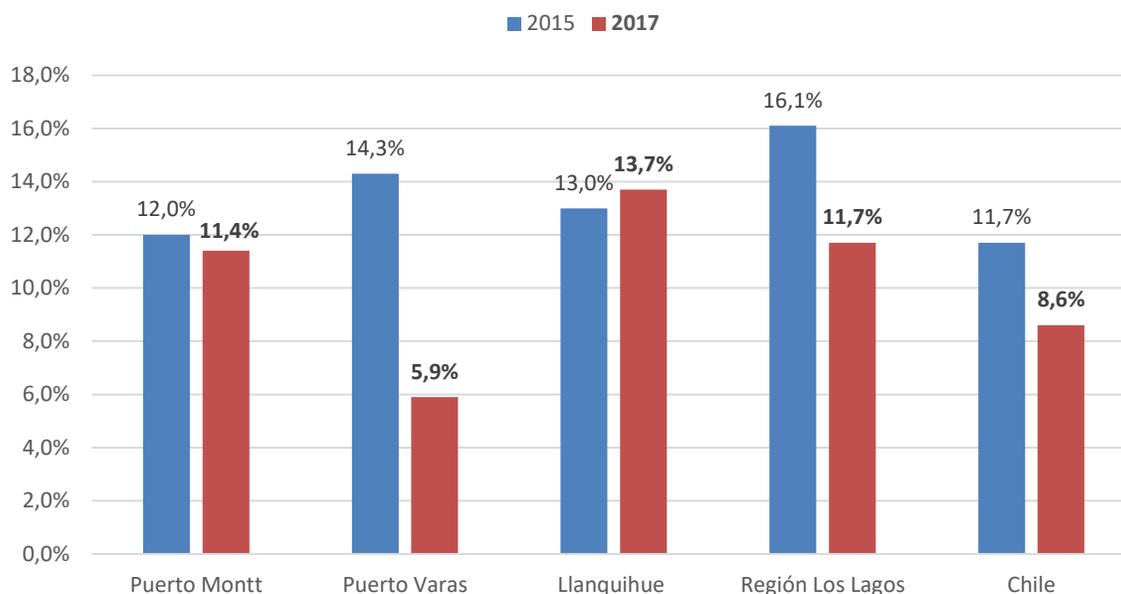
1.2.3.2 Composición socioeconómica

La comuna de Puerto Montt presenta niveles de pobreza significativos, superiores a la media nacional. Casi toda la ciudad presenta altas concentraciones de familias vulnerables, aunque las mayores concentraciones se localizan hacia las zonas periféricas de la ciudad, especialmente en el sector de Alerce.



De acuerdo a la encuesta CASEN 2017, 11,4% de la población comunal de Puerto Montt vive en condiciones de pobreza²⁵, lo que muestra un leve retroceso de 0,6% en comparación a la encuesta CASEN 2015. El Puerto estándar de pobreza de la comuna es similar al de la región de Los Lagos, aunque bastante mayor al de la comuna de Puerto Varas, que ha visto un retroceso muy significativo de sus cifras de pobreza.

**Figura 13 Personas en situación de pobreza por ingresos, comunas área metropolitana Puerto Montt
Comparación CASEN 2015-2017**



Fuente: elaboración propia, en base a en base a datos de estimación SAE²⁶, SIIST-MDS

En cuanto a la calificación socioeconómica (CSE²⁷) de la población de Puerto Montt, 82% de sus habitantes se encuentran inscritos en el Registro Social de Hogares (RSH), de los cuales 58% pertenece a los segmentos sociales de mayor vulnerabilidad social (40% más pobre). Ello sitúa a la comuna ligeramente bajo la media nacional y regional (60% y 62% respectivamente). En el otro extremo, los segmentos de mayores ingresos (3 últimos deciles) representan el 19% de las personas inscritas en el RSH, mientras en el contexto nacional representan el 18%.

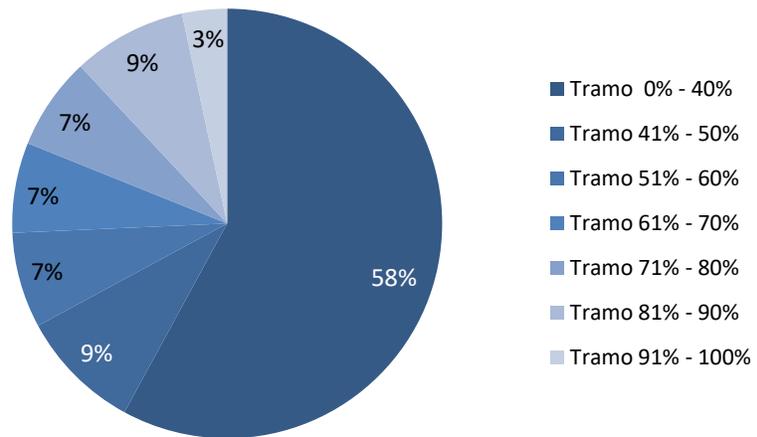
²⁵ Dato de Personas en situación de pobreza por ingresos según estimación SAE. Fuente: <http://siist.ministeriodesarrollosocial.gob.cl>

²⁶ La estimación SAE es una estimación generada empleando metodología de estimación de áreas pequeñas (SAE), que combina datos de la Encuesta Casen, registros administrativos y censales. Ella permite estimar resultados de la encuesta CASEN a escala comunal.

²⁷ La Calificación Socioeconómica (CSE) es un instrumento de apoyo a la selección de beneficiarios de un conjunto amplio de prestaciones sociales que otorgan distintas instituciones del Estado. La CSE es una medida que indica el nivel socioeconómico de los hogares que forman parte del Registro Social de Hogares. Los hogares quedan clasificados en uno de los siete tramos que componen la Calificación Socioeconómica, desde el primer tramo que identifica al 40% de hogares de menores ingresos o mayor vulnerabilidad socioeconómica hasta el tramo 91%-100% que agrupa a hogares de mayores ingresos o menor vulnerabilidad socioeconómica (Fuente: SIIS-T, MDS).

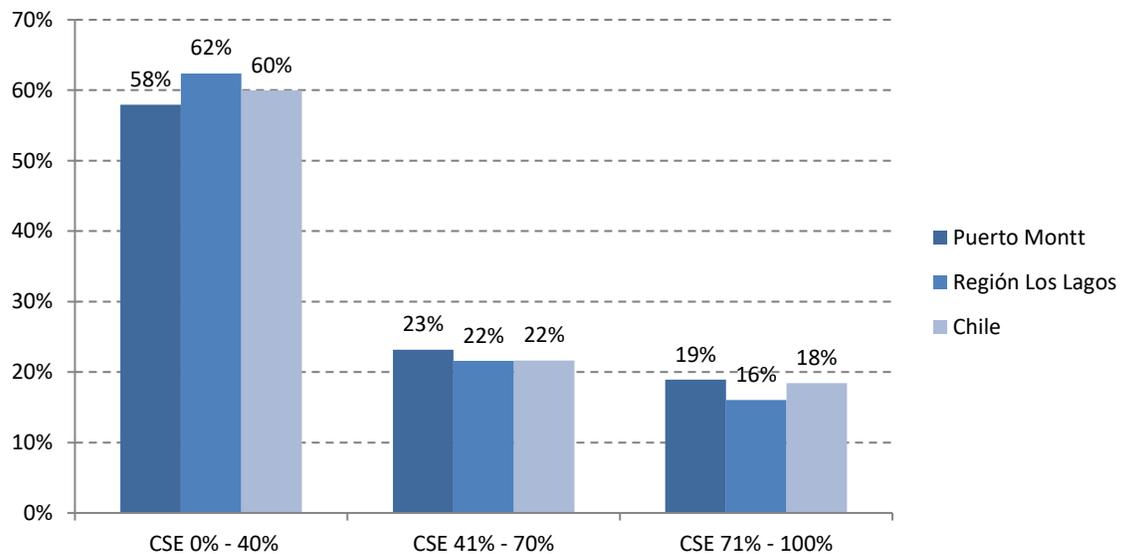


Figura 14 Personas presentes en el Registro Social de Hogares según tramo de Calificación Socioeconómica (CSE) Comuna Puerto Montt, diciembre 2020



Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos en el SIIS-T, Ministerio Desarrollo Social

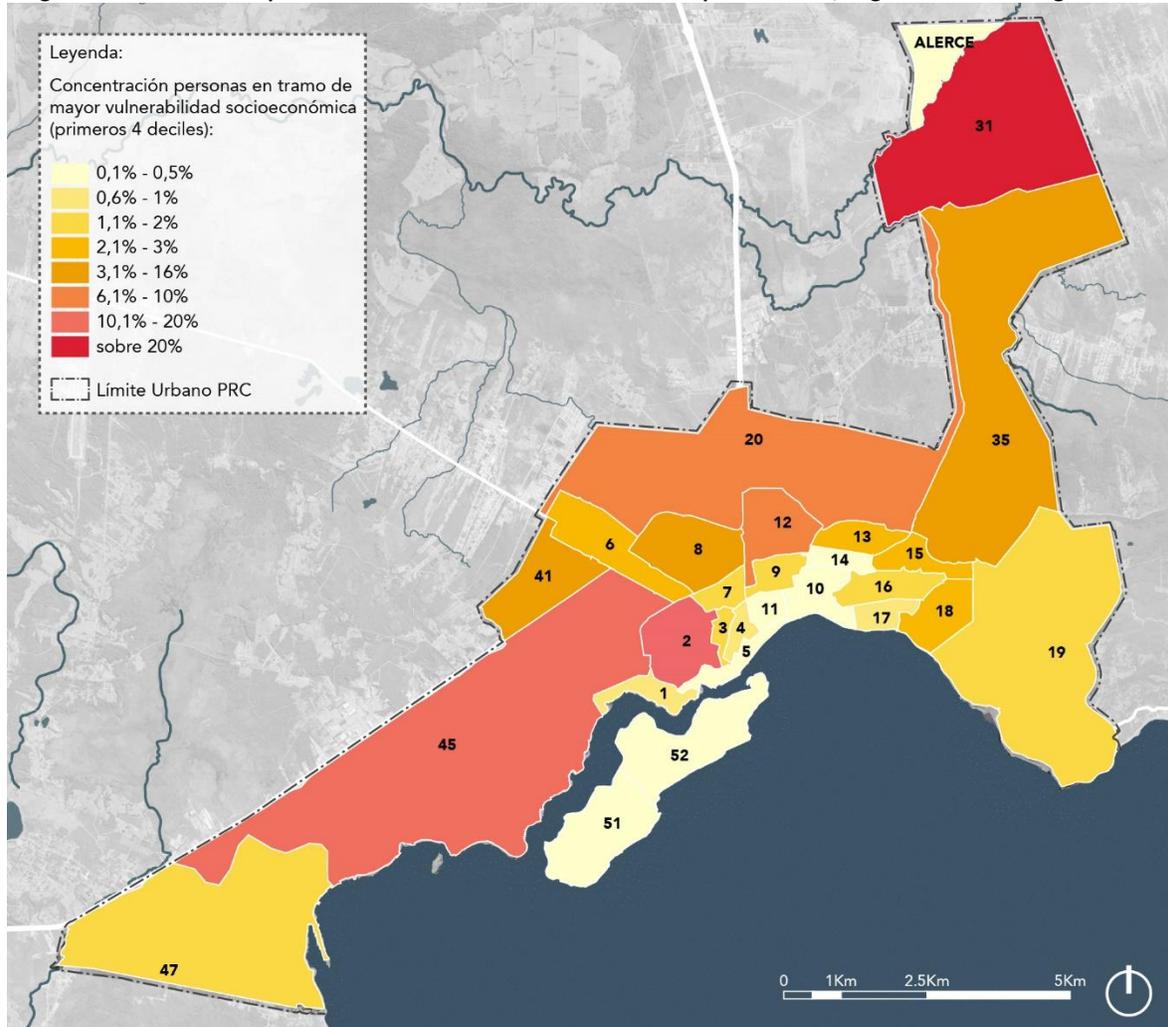
Figura 15 Personas presentes en el RSH según tramo de CSE, diciembre 2020, comparado



Fuente: elaboración propia en base a datos obtenidos en el SIIS-T, Ministerio Desarrollo Social

Al analizar la distribución espacial de la concentración de familias de los deciles de menores ingresos por cada unidad vecinal de la ciudad, se observa que la mayor concentración de vulnerabilidad se localiza en las zonas de la periferia de la ciudad, especialmente en el sector de Alerce.

Figura 16 Concentración población en tramo 40% más vulnerable respecto al total, Registro Social de Hogares 2020



Fuente: elaboración propia, en base a indicador "Personas presentes en el RSH según tramo CSE", SIIST-MDS.

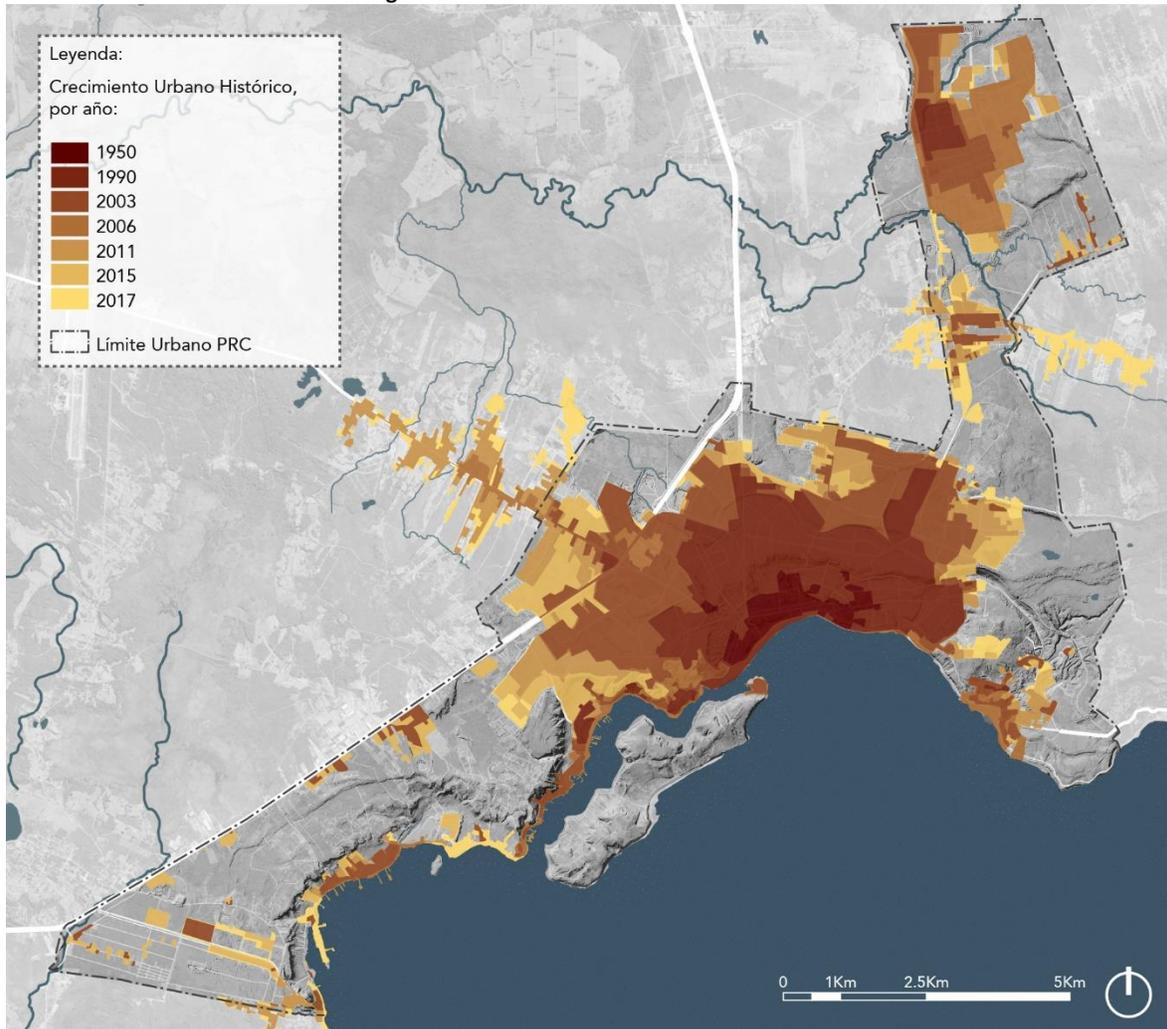
1.2.3.3 Crecimiento urbano

El acelerado proceso de expansión urbana que ha sufrido la ciudad de las últimas dos décadas ha provocado un déficit de infraestructura de movilidad y espacio público en zonas periféricas, con la consiguiente sobre carga y saturación de la infraestructura existente en las áreas consolidadas, materias que debe abordar el PIMEP.

Durante las últimas décadas, la ciudad de Puerto Montt ha presentado un acelerado proceso de crecimiento, que no solo se refleja en el aumento poblacional, sino que también en el proceso de extensión del área urbanizada, aumentando su superficie de 1.990 Há a 3.194 Há, entre 2002 y 2017 (1.163 Há de crecimiento), con un crecimiento acumulado de 57% y una velocidad anual promedio de

3,06%; lo que la posiciona como la segunda capital regional de mayor porcentaje de crecimiento del país²⁸.

Figura 17 Crecimiento histórico de la comuna



Fuente: elaboración propia, en base a información Municipalidad Puerto Montt y MINVU.

De acuerdo a datos municipales, si bien el crecimiento de la superficie urbana ha sido sostenido durante los últimos sesenta años, ha alcanzado sus mayores índices durante las últimas dos décadas, con un aumento de 122 hectáreas por año en el período comprendido, entre los años 2003 y 2016; casi el doble del promedio de los últimos 58 años²⁹.

Más allá de los problemas generados por el crecimiento en extensión (incremento de viajes en transporte, baja densidad, insuficiente dotación de servicios y centros de empleo, entre otros), para efectos de este Plan, este proceso es sumamente relevante debido al déficit de infraestructuras de movilidad y espacios públicos en zonas periféricas consolidadas, la congestión de las infraestructuras

²⁸ Informe Metodología para medir el crecimiento físico de los asentamientos humanos en Chile (MINVU, INE, 2019).

²⁹ Memoria Anteproyecto PRC



existentes que dan acceso a los centros y la amenaza que este proceso ejerce sobre áreas de valor medioambiental o paisajístico con alto potencial de constituirse en áreas verdes comunales.

1.2.3.4 Territorio operacional sanitario

Mientras 20% del área operacional sanitaria de la ciudad aún está disponible para el desarrollo urbano, constituyendo suelo óptimo para densificar, cerca de la mitad del área urbana de Puerto Montt todavía no se encuentra dentro del territorio operacional de la empresa sanitaria, quedando a contratos de factibilidad sanitaria amparados en el artículo 52-bis del DFL N°382/88.

La cobertura sanitaria de Puerto Montt está en manos de tres empresas sanitarias. La principal participación la tiene ESSAL, que abastece al 95% de la población, abarcando 44,7% del área urbana de la ciudad, incluyendo Alerce. La segunda mayor cobertura territorial la presenta Empresa de Servicios Sanitarios San Isidro (ESSI), que abarca 6,2% del área urbana, en el sector de Panitao. Finalmente, la empresa Aguas San Pedro, con 1,8% del territorio, en el sector Parque los Fundadores del sector de La Vara, abastece a un 1,2% de la población. Sólo 3,5% de la población no es atendida por alguna de estas empresas. En paralelo, menos del 1% de la población urbana accede a servicio de agua potable mediante APR, principalmente en el sector de Alto Bonito - Costa Tenglo y Senda sur – La Vara.

En suma, 47% del área urbana de Puerto Montt no cuenta con cobertura sanitaria, lo que implica que los proyectos que ahí se desarrollen no contarán con factibilidad sanitaria, debiendo desarrollar soluciones particulares de agua potable y alcantarillado.

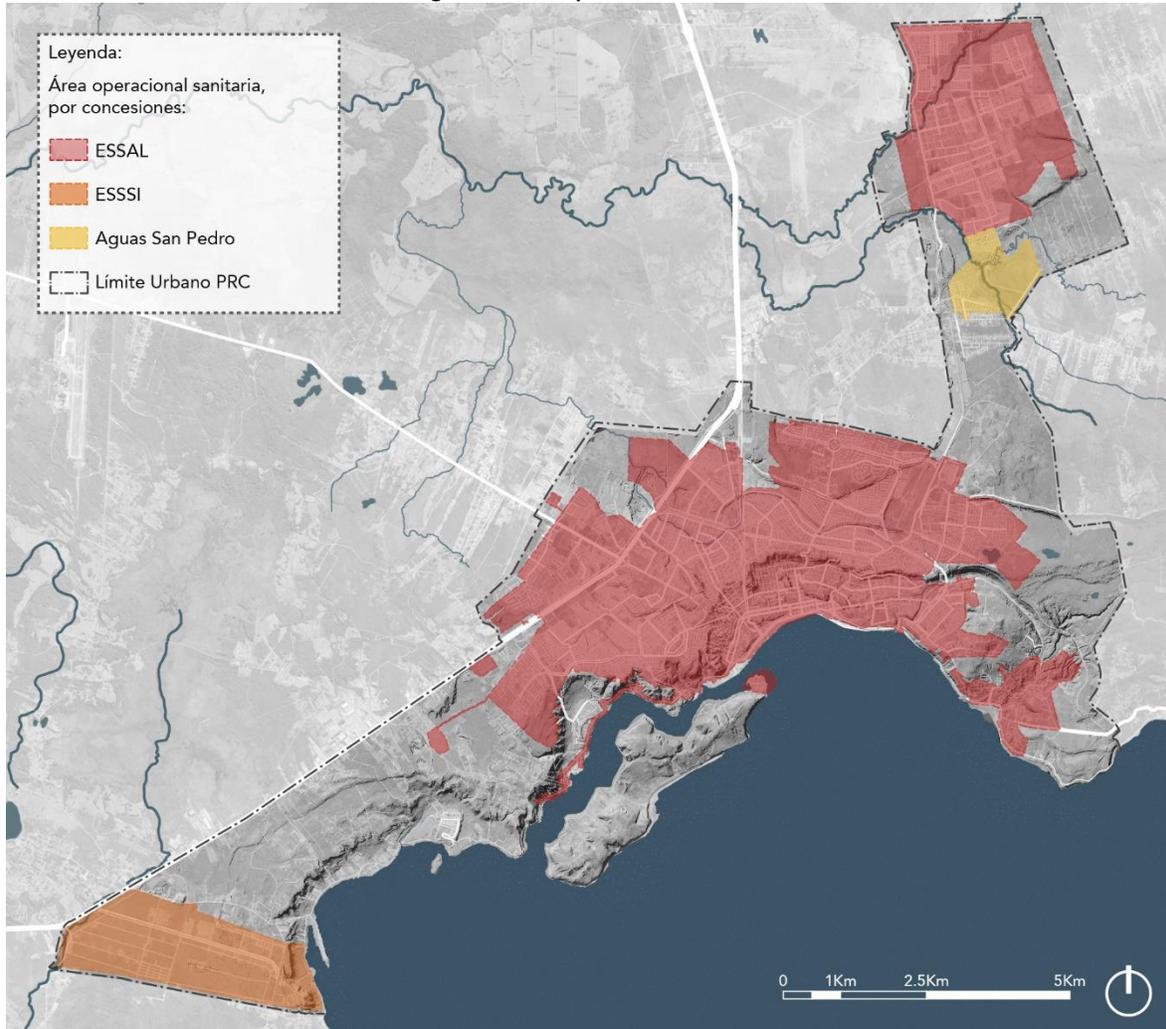
Tabla 1 Cobertura sanitaria Puerto Montt

EMPRESA	ÁREA OPERACIONAL		POBLACIÓN ATENDIDA	
	hectáreas	%	habitantes	%
ESSAL	3.993 ³⁰	44,6	204.124	95
Aguas San Pedro	161	1,8	2.663	1,2
ESSI	557	6,2	574	0,3
Área urbana con concesión	4.711	52,7	207.361	96,5
Área urbana sin concesión	4.231	47,3	7.594	3,5
TOTAL	8.942	100	214.955	100

Fuente: elaboración propia en base a Estudio de Factibilidad Sanitaria del PRC de Puerto Montt, junio 2020.

³⁰ Esta superficie considera el territorio de Alerce, con 862 hectáreas.

Figura 18 Área operacional sanitaria

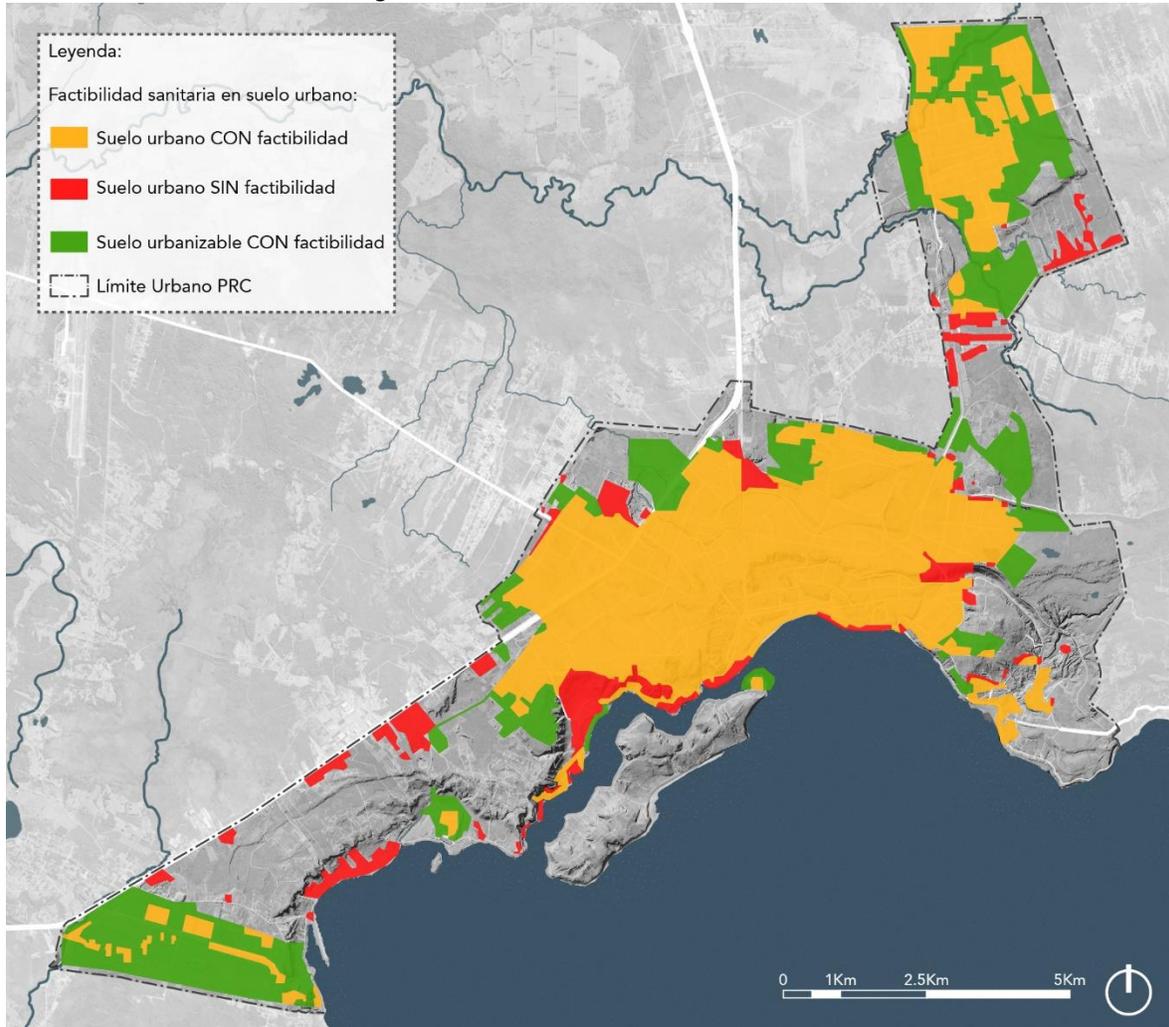


Fuente: elaboración propia, en base a SIEDU-INE 2018.

Al comparar el territorio operacional sanitario con la mancha urbana³¹ se observa que, del total del área urbana de Puerto Montt, 19% (alrededor de 1.700 hectáreas) corresponden a territorios aún sin urbanizar y que cuentan con factibilidad sanitaria, por lo que constituye suelo óptimo para el desarrollo urbano. En contraposición, 5,5% del territorio urbano (490 hectáreas) corresponden a suelo ya urbano que no cuenta con factibilidad sanitaria.

³¹ También llamada "huella urbana" en el Estudio de Factibilidad Sanitaria del PRC de Puerto Montt, junio 2020.

Figura 19 Factibilidad sanitaria de suelo urbano



Fuente: elaboración propia, en base a Estudio de Factibilidad Sanitaria del PRC de Puerto Montt, junio 2020.

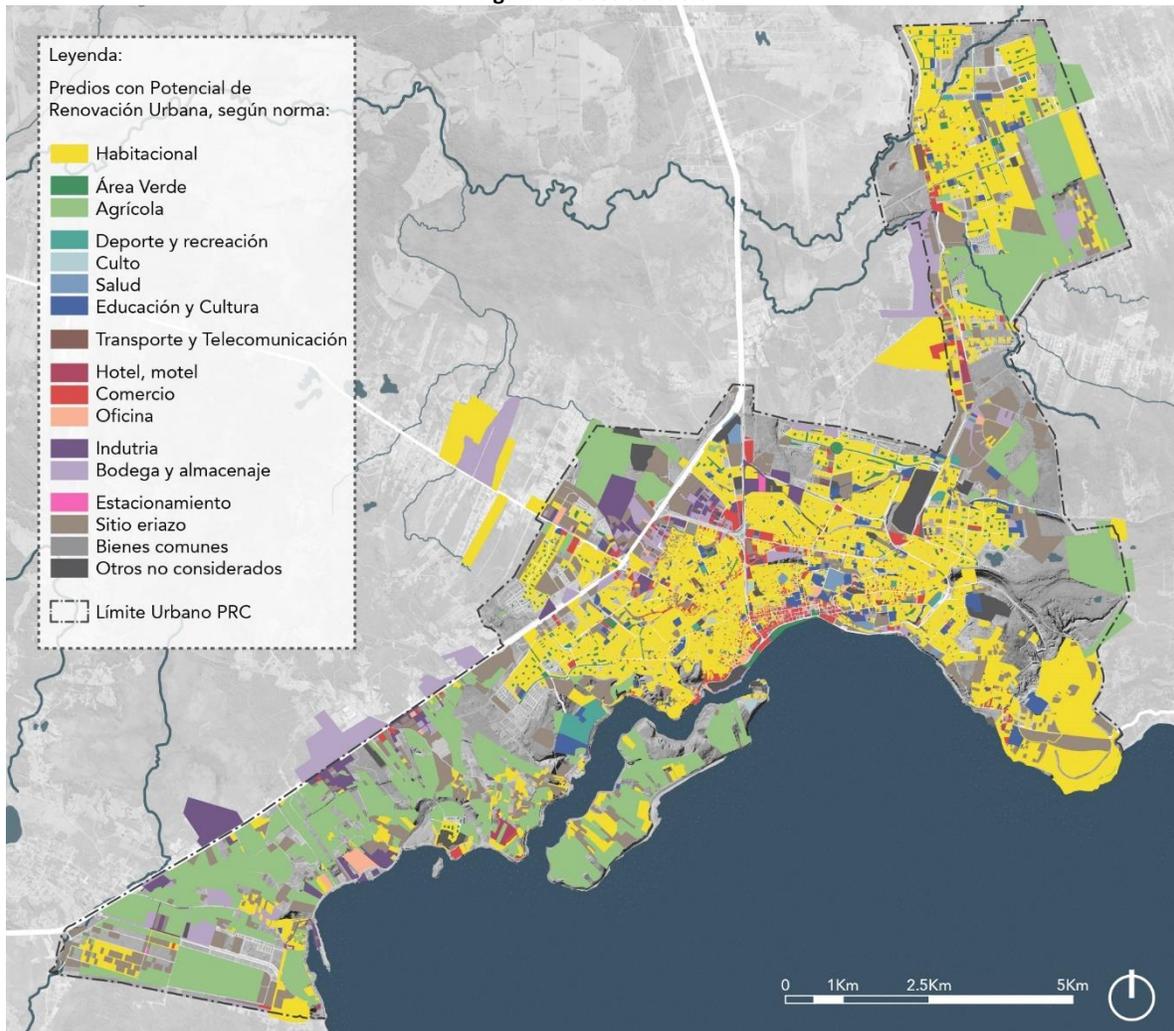
1.2.3.5 Usos de suelo

La amplia oferta de servicios de la ciudad se concentra en su centro histórico, lo que dificulta su accesibilidad. Ello hace necesario potenciar otras subcentralidades y la densificación del centro, lo que constituye uno de los desafíos del nuevo Plan Regulador Comunal en trámite.

Si bien la ciudad de Puerto Montt cuenta con una amplia oferta de servicios, comercio y otros equipamientos, lo que constituye un importante polo atractor de viajes intrarregionales, se reconoce una acentuada concentración de estos usos de suelo en el centro histórico de la comuna (calles Benavente, Urmeneta, Antonio Varas y avenidas Diego Portales y Juan Soler Manfredini) y a lo largo del eje Av. Salvador Allende -principal acceso a la ciudad desde la Ruta 5-, en particular en torno a la Rotonda Puerto Montt.

Dado el bajo crecimiento demográfico y de vivienda de los distritos céntricos, se identifica una baja accesibilidad a equipamientos desde los barrios residenciales de la comuna, obligando a los habitantes a trasladarse a los sectores céntricos de la ciudad, aumentando la congestión y tiempos de viaje, los que si bien tienen un tiempo promedio de viajes diarios de 27 minutos hacia el centro³², en horario punta mañana alcanzan los 60 minutos promedio en toda la ciudad (75 minutos promedio en transporte público)³³.

Figura 20 Usos de suelo



Fuente: elaboración propia, en base a SII e información municipal.

³² Tiempo promedio de viaje (min). Modo: todos, propósito: todos, periodo: todo el día (SECTRA, 2019).

³³ Tiempos de viaje en la comuna de Puerto Montt, hora punta mañana, indicados en el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (<http://siedu.ine.cl/>). El estándar deseado es de hasta 60 minutos de viaje en periodo punta mañana, para todos los transportes y transporte público (SIEDU, 2018).



La distribución de usos de suelo en la comuna y en la ciudad, al año 2018, era la siguiente:

Tabla 2 Usos de suelo

Uso de suelo	Comuna		Ciudad	
	M2 Construidos	%	M2 Construidos	%
Habitación	4.625.026	54,0%	4.413.641	56,9%
Comercio	633.028	7,4%	614.832	7,9%
Bodega	623.375	7,3%	556.943	7,2%
Otros	614.062	7,2%	555.107	7,2%
Educación	460.816	5,4%	429.120	5,5%
Sin considerar	679.752	7,9%	400.940	5,2%
Servicios	384.361	4,5%	359.992	4,6%
Industria	387.633	4,5%	270.837	3,5%
Salud	156.837	1,8%	155.314	2,0%
TOTAL	8.564.890	100%	7.756.726	100%
% COMUNA	100%		90,60%	

Fuente: Estudio de Capacidad Vial, SII 2019.

1.2.3.6 Áreas con alto valor medioambiental y/o paisajístico

Puerto Montt cuenta con atributos ecológicos y paisajísticos de enorme valor, con gran potencial de integración al sistema recreativo de áreas verdes y espacios públicos de la comuna, que deben ser protegidos para evitar su degradación.

Una de las mayores fortalezas del área de estudio son sus innumerables atributos ecológicos y paisajísticos, asociados al borde costero, laderas, cauces naturales y bosques en la sub-subcuenca del río Maullín, los cuales conforman y complementan el patrimonio local y atractivo turístico, con un alto potencial de integrarse al sistema de áreas verdes y espacios públicos de la comuna. Dentro del área urbana destacan el borde costero, el río Arenas (sector Alerce), los esteros Lobos, Las Camelias, Larraín, Las Garzas, Pichipelluco, Chinquihue (y su humedal), Pelluco y Chávez, los humedales Laguna Mansa, Laguna Antifiñir, Laguna Llantén, El Roble, Volcanes A, B y C, Lagunitas A, B y C, San Francisco, Artesanos y Rupallán -estos dos últimos en el sector de Alerce- y las laderas que constituye el sistema de terrazas que caracteriza a la ciudad^{34,35}. Además de lo anterior, dentro del límite urbano se encuentra el Santuario de la Naturaleza Bosque Fósil de Punta Pelluco (Decreto N°48, 17-01-1978), ubicado en el balneario de Pelluhuín.

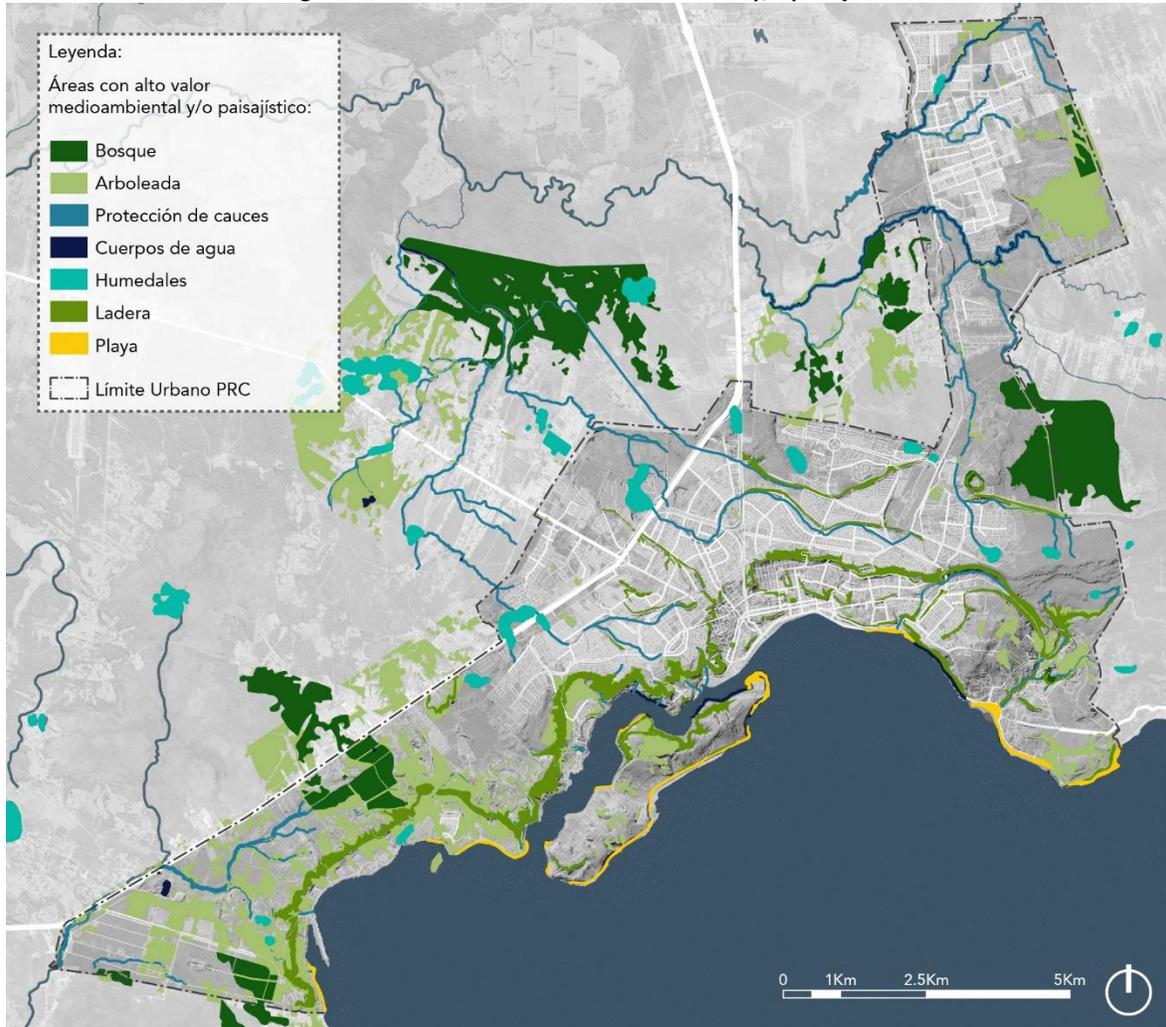
No obstante lo anterior, ya sea por la falta de un marco normativo que proteja de forma efectiva estos atributos, las dificultades de fiscalización y/o el déficit de infraestructuras que promuevan el recreo y la educación ambiental entorno a estos, existe una alta pérdida y degradación del patrimonio natural y cultural de la ciudad, lo que se refleja en el desarrollo inmobiliario en áreas aledañas a humedales, laderas y quebradas, la intervención antrópica de cuerpos de agua, la remoción de áridos, disposición de basurales ilegales, entre otras causas³⁶.

³⁴ Estudio Humedales 2019

³⁵ Informe Ambiental PRC Puerto Montt

³⁶ Estudio Humedales 2019

Figura 21 Áreas con alto valor medioambiental y/o paisajístico



Fuente: elaboración propia, en base a Anteproyecto de modificación del PRC e información CONAF.

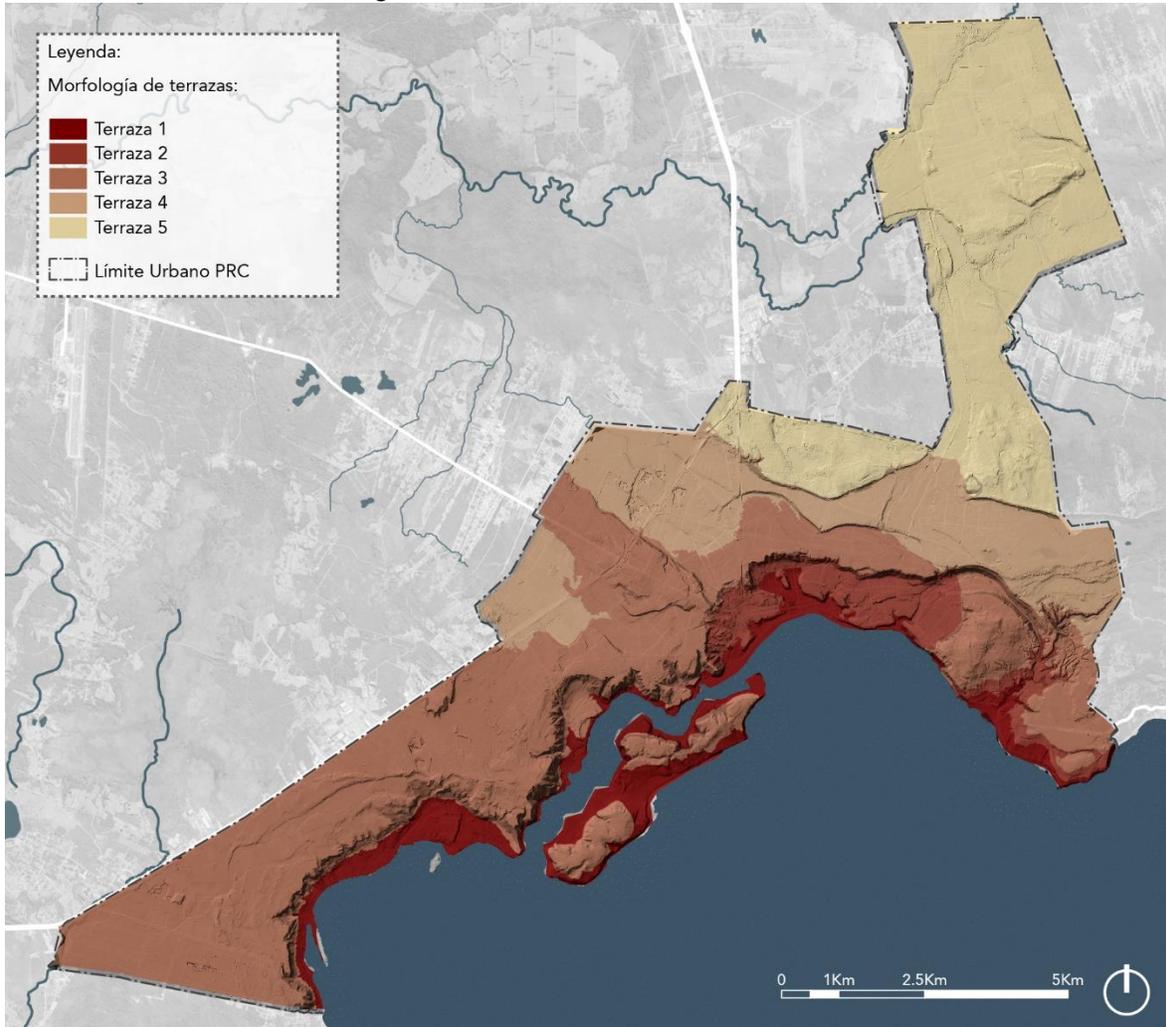
El sistema de terrazas -formaciones geomorfológicas que conforman cinco terrazas o escalonamientos naturales en Puerto Montt³⁷- tiene especial relevancia en la red de infraestructuras de movilidad y espacio público de la ciudad. Por un lado, las altas pendientes de sus laderas obstaculizan la adecuada movilidad interterrazas (calles y caminos que las conectan cuentan con pendientes en 6 y 10%³⁸), pero por otro, son corredores de alto valor medioambiental y paisajístico, que atraviesan la ciudad en sentido oriente-poniente y aseguran vistas notables hacia la costa³⁹, constituyendo una oportunidad a la hora de consolidar una red de áreas verdes y espacios públicos de la ciudad. A ello se suma el alto consenso que existe por constituir una red de movilidad no motorizada interterrazas, por medio de soluciones de movilidad como rampas, ascensores, teleféricos u otros (ver Capítulo 1.2.4).

³⁷ Memoria Anteproyecto PRC

³⁸ STU 2018

³⁹ El actual anteproyecto de modificación del PRC considera modificaciones a las alturas máximas permitidas en el área urbana, con el objetivo de que la edificación nueva no obstaculice las privilegiadas vistas que otorga el sistema de terrazas naturales de Puerto Montt. En esa línea, el Informe ambiental complementario del Anteproyecto propone como altura óptima de edificación 14 metros desde el nivel del mar.

Figura 22 Sistema de terrazas de Puerto Montt



Fuente: elaboración propia, en base a Memoria Anteproyecto Modificación al PRC.

1.2.3.7 Patrimonio urbano

Puerto Montt cuenta con un amplio y valioso patrimonio urbano, el que se concentra casi exclusivamente en torno a su casco histórico.

Además del amplio patrimonio natural de la ciudad, se reconocen múltiples zonas, hitos y edificaciones de valor cultural e histórico, entre ellos 3 Monumentos Nacionales, 5 Zonas de Conservación Histórica y numerosos Inmuebles de Conservación Histórica y Monumentos Públicos. El 90% de las edificaciones con valor patrimonial estarían emplazadas en el casco antiguo de la ciudad⁴⁰ y, de acuerdo con el Inventario de Patrimonio Cultural Inmueble (I. Municipalidad de Puerto Montt, 2017), existirían 112 inmuebles y 11 zonas de valor patrimonial, de los cuales cerca de la mitad serían declarados Inmuebles de Conservación Histórica o Zonas de Conservación Histórica en el nuevo PRC⁴¹.

⁴⁰ Inventario del Patrimonio Cultural Inmueble de Chile, Edificación Patrimonial de la X Región (MOP, 2001),

⁴¹ Memoria y Ordenanza Anteproyecto PRC



Lo anterior se debe a la rica diversidad y sincretismo cultural de la comuna, cuya historia e identidad mestiza está marcada por la presencia del pueblo Mapuche-Williche, colonos alemanes y chilotes, lo que se traduce en inmuebles con una marcada arquitectura local, además de costumbres, fiestas, gastronomía, entre otros^{42 43}.

Tabla 3 Listado de sitios con valor patrimonial declarado y por declarar de Puerto Montt

Categoría	Nombre	Zona Anteproy. PRC
Monumento Nacional	Torre Campanario del Colegio San Francisco Javier	MH1
	Casa Pauly	MH2
	Zona Típica Barrio Puerto	ZTBP
Zona de Conservación Histórica	Cementerio Católico	ZCH1
	Cementerio General	
	Población Egaña	ZCH2
	Animitas	ZCH3
	Cerro San Javier	ZCH4
	Población Kennedy	ZCH5
Inmuebles de Conservación Histórica	Casa Burchkart	ICH1
	Casa Ebel	
	Casa Langlois	
	Casa Malaquias Concha	
	Casa Otey	
	Casa Cárdenas	
	Egaña 342	
	Ex Universidad Santo Tomás	
	Bilbao 255	
	Serrano 238	
	Casa Fernández	
	Guillermo Gallardo 334	
	Casa Brown	
	Urmeneta 912	
	Casa Galindo	
	Casa Bahamonde	
	Esmeralda 136	
	Casa Arteaga	ICH3
	Casa Resinghoff	
	Casa Pavéz	
	Casa Binder	
	Edificio Comercial Rancur	
	Casa Krebs	
	Antonio Varas 974	
	Illapel 52	ICH4
Liceo de Hombres Manuel Montt		
Municipalidad	ICH5	

⁴² Pladeco 2017-2026.

⁴³ Decreto N° 21 (2019) del Consejo de Monumentos que declara Monumento Nacional a la Zona Típica Barrio Puerto.



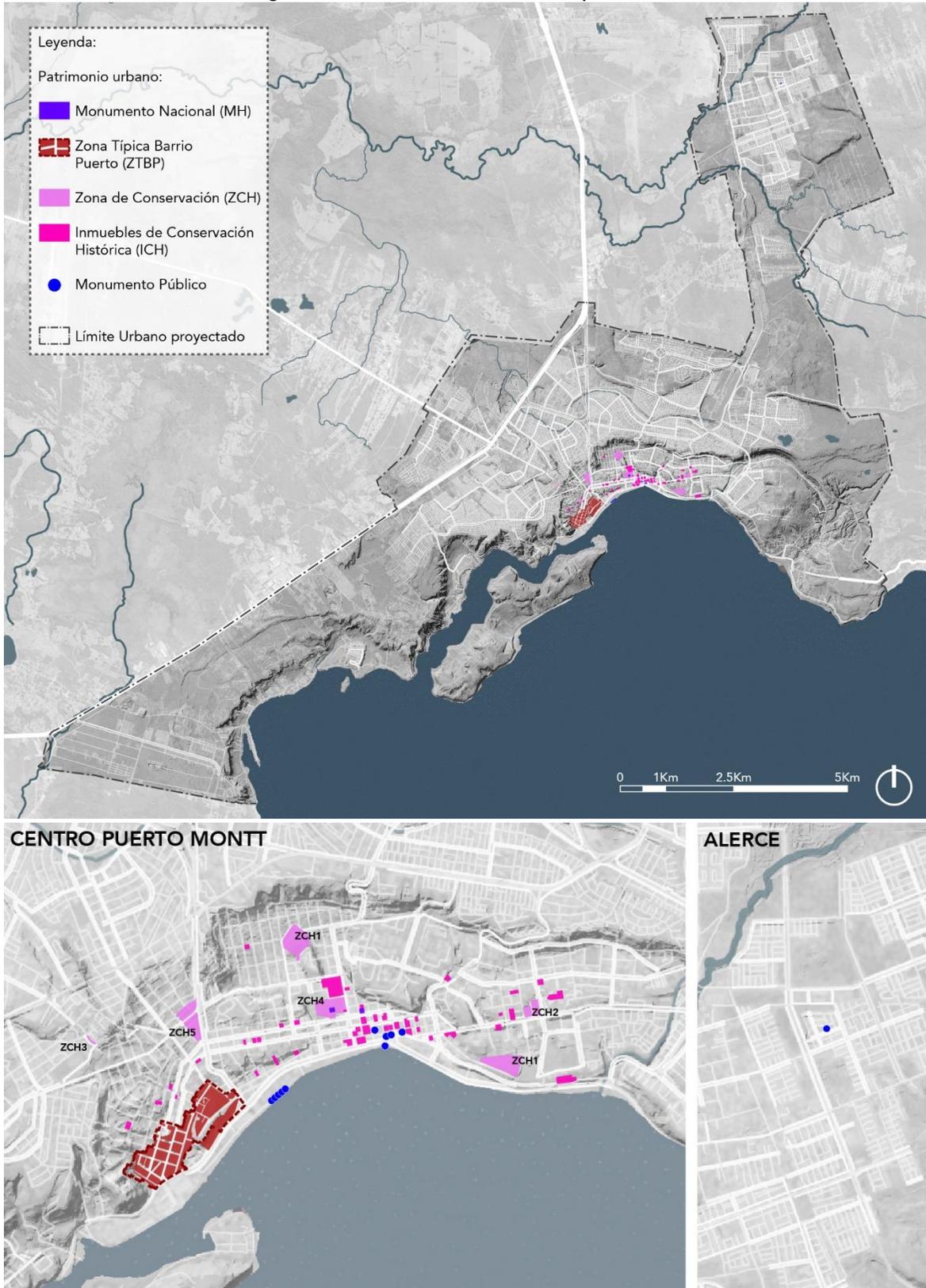
Categoría	Nombre	Zona Anteproy. PRC
	Edificio Ebensperger	
	Ex Gendarmería	
	BBVA (Ex Banco Central)	
	Edificio Oelckers	
	Antonio Varas 179	
	Ex PDI	ICH6
	Casa del Arte Diego Rivera	ICH7
	Catedral	
	Hotel Don Vicente	
	Gobernación Provincial	
	Ex Banco Osorno y La Unión	
	Biblioteca Regional de Los Lagos	
	Banco Estado	
	Cuartel General de Bomberos	
Silos de la Ex E.C.A.	ICH8	
Monumento Público	Busto "Bernardo O'Higgins"	N/A
	Busto "Gabriela Mistral"	N/A
	Busto "Buenaventur A. Martínez Díaz"	N/A
	Escuela "A los inmigrantes alemanes"	N/A
	Busto "Teniente Hernán Merino"	N/A
	Busto "Arturo Prat"	N/A
	Busto "Vicente Pérez Rosales"	N/A
	Busto "Ignacio Carrera Pinto"	N/A
	Busto "Dagoberto Godoy"	N/A
	Escultura "Lonko Cayenel"	N/A
	Muro "Bernard Eunom Philippi"	N/A

Fuente: elaboración propia, en base a Anteproyecto Modificación PRC

Al analizar el emplazamiento de los sitios de valor patrimonial de la ciudad se confirma su concentración en torno al centro histórico de la ciudad, casi exclusivamente en la primera y segunda terraza (ver siguiente Figura).



Figura 23 Patrimonio urbano declarado o por declarar.



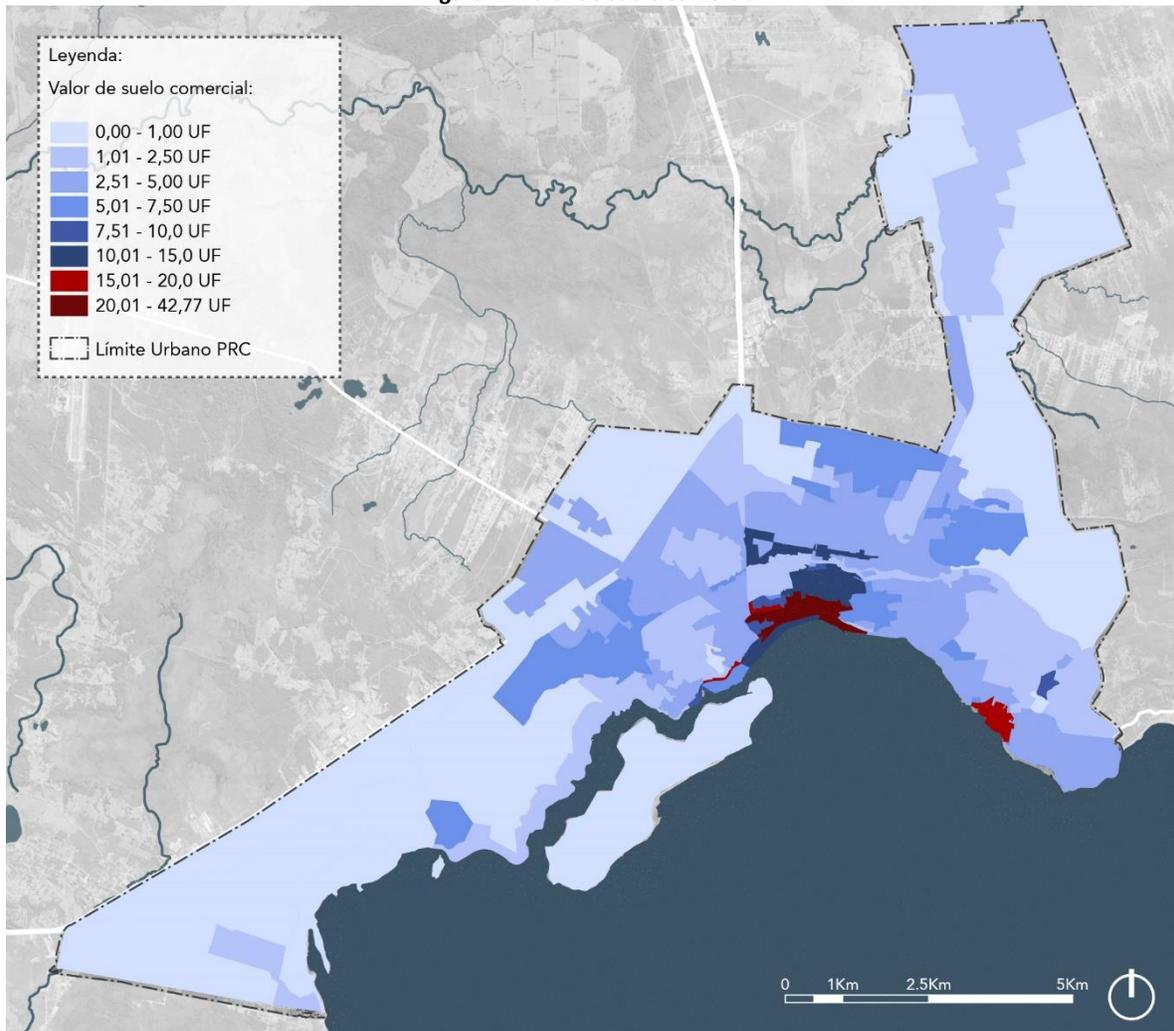
Fuente: elaboración propia, en base a CNM y Anteproyecto Modificación PRC.

1.2.3.8 Valor de suelo

El valor comercial del suelo en Puerto Montt se mueve en un rango muy amplio, lo que refleja amplias brechas en términos de valoración y dinamismo urbano al interior de la ciudad, afectando a su vez las tendencias de localización de las viviendas.

Las áreas de mayor demanda por suelo corresponden al centro cívico comercial de la comuna, donde el precio llega a 42UF por metro cuadrado, y el sector de playa Pelluco, que alcanza las 20 UF/m². Ello se contrapone a los valores de suelo que presentan algunos sectores periféricos, como Alerce, donde el valor de suelo ronda las 2 UF/m².

Figura 24 Valor de suelo comercial



Fuente: elaboración propia, en base a Observatorio de Mercado de Suelo 2020 (SII).



1.2.3.9 Desarrollo inmobiliario

El desarrollo inmobiliario en densificación de Puerto Montt presenta una tendencia al alza en los últimos años, lo que permite proyectar un aumento de la superficie edificada de 24% al año 2030.

La actividad inmobiliaria de Puerto Montt⁴⁴ ha vivido ciclos de variación positiva y negativa durante la última década, presentando una tendencia al alza en los últimos años. De acuerdo a estas tendencias, se proyecta que al año 2030 la superficie edificada comunal ronde los 310.000 m² anuales.

**Figura 25 Superficie Obra Nueva aprobada (m²)
Todos los destinos**



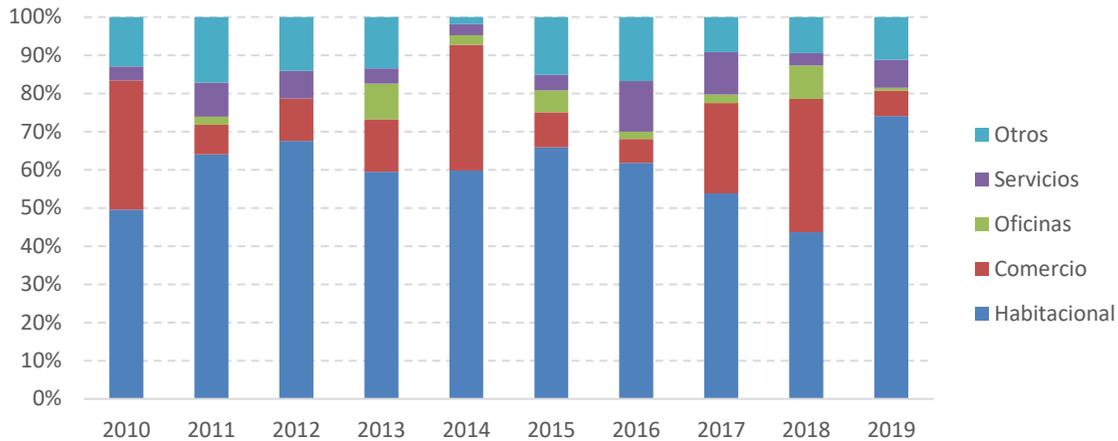
Fuente: elaboración propia en base a datos Permisos de Edificación INE

Al analizar las cifras de obra nueva aprobada, es posible constatar que históricamente el grueso del stock edificado ha tenido destino Habitacional (60% de la superficie edificada del periodo observado), seguido por Comercio (20%) y Servicios (6%). El destino Oficinas representa solo el 3,6% de la superficie de obra nueva aprobada durante la última década.

⁴⁴ Análisis realizado a partir de las bases históricas de permisos de edificación publicadas por el INE. Se analizan los permisos de Obra Nueva de toda el área comunal, tanto en área urbana como rural, dado que las series de algunos años no distinguen a qué área corresponden los datos.

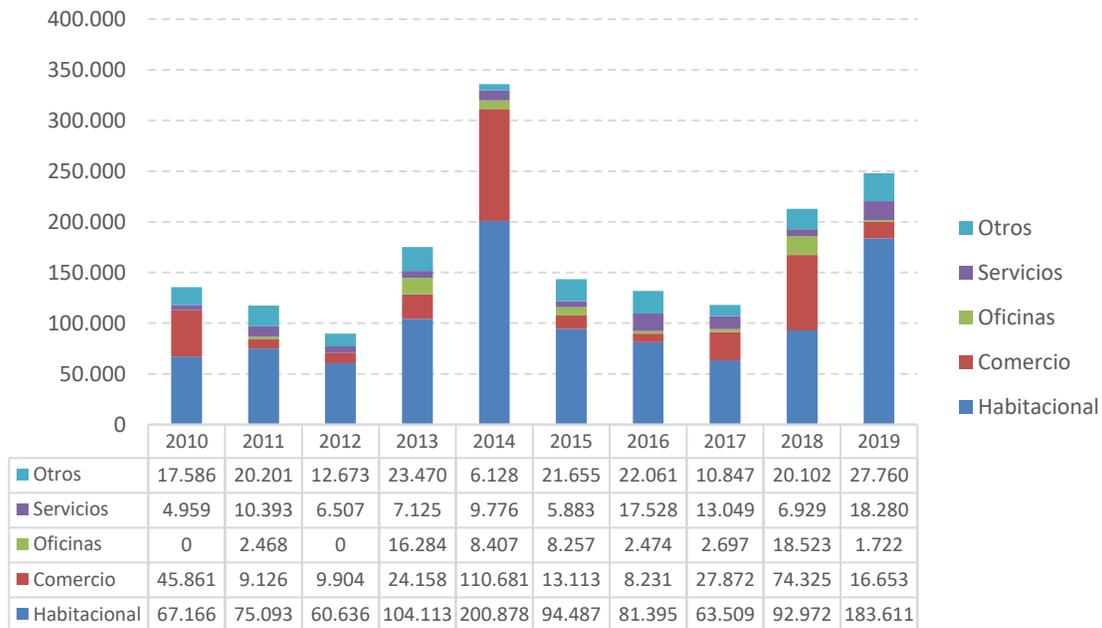


Figura 26 Superficie Obra Nueva Aprobada (%) Según destinos⁴⁵



Fuente: elaboración propia en base a datos Permisos de Edificación INE

Figura 27 Superficie Obra Nueva Aprobada (m2) según destinos



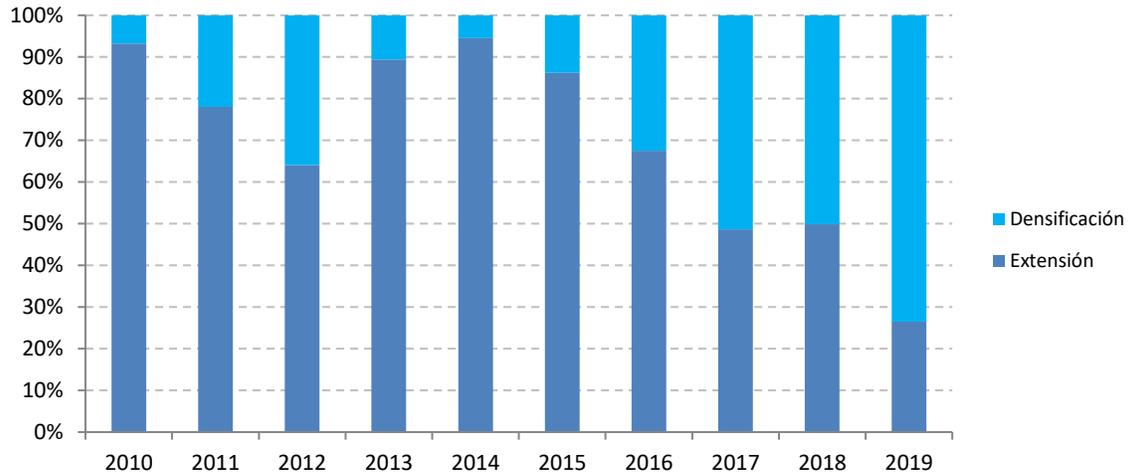
Fuente: elaboración propia en base a datos Permisos de Edificación INE

Respecto a la edificación con destino habitacional, a pesar del marcado dominio del desarrollo de vivienda en extensión (aislada, pareada y continua) por sobre la edificación en altura, esta última ha presentado una sostenida tendencia al alza desde el año 2014, llegando a superar la vivienda en extensión el año 2019. Esta tendencia coincide con las de otras grandes ciudades, donde producto al crecimiento en extensión y el incremento de los tiempos de viajes, muchos hogares están optando por localizaciones más centrales.

⁴⁵ La categoría "Otros" agrupa los destinos Industria (4,2%), Transporte y Almacenamiento (4%), además de otros destinos asociados a infraestructura (Comunicaciones, Electricidad, Gas) y Agrícola.



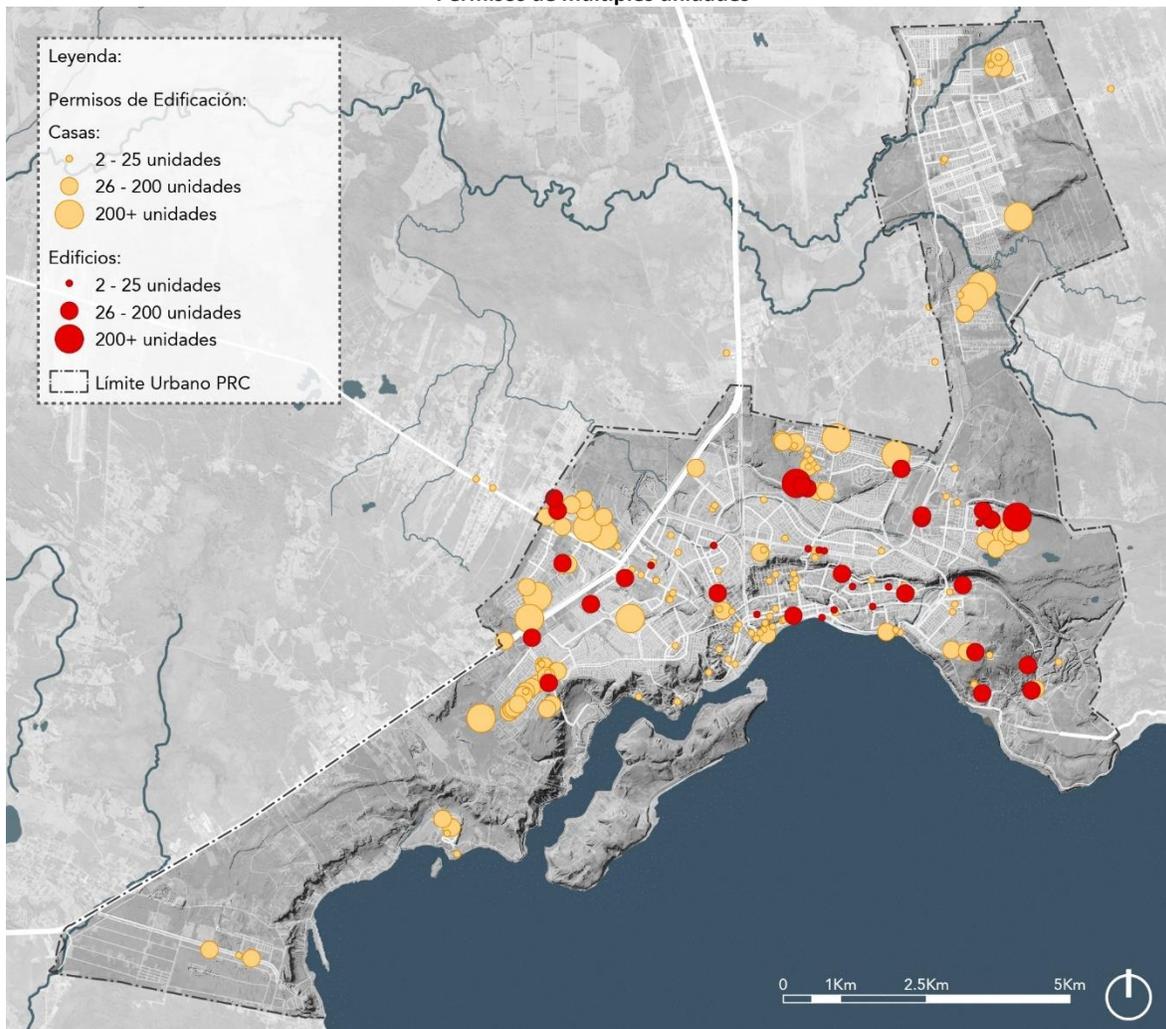
**Figura 28 Superficie Obra Nueva aprobada (%)
Destino Habitacional según tipología**



Fuente: elaboración propia en base a datos Permisos de Edificación INE

La observación de la geolocalización de los permisos de edificación habitacionales permite concluir que los proyectos de densificación se localizan exclusivamente en el área urbana consolidada de la ciudad de Puerto Montt, con un patrón de distribución principalmente desconcentrado. Por otra parte, se evidencia una completa ausencia de proyectos de densificación en el sector de Alerce.

Figura 29 Permisos de edificación destino Habitacional 2010-2019.
Permisos de múltiples unidades



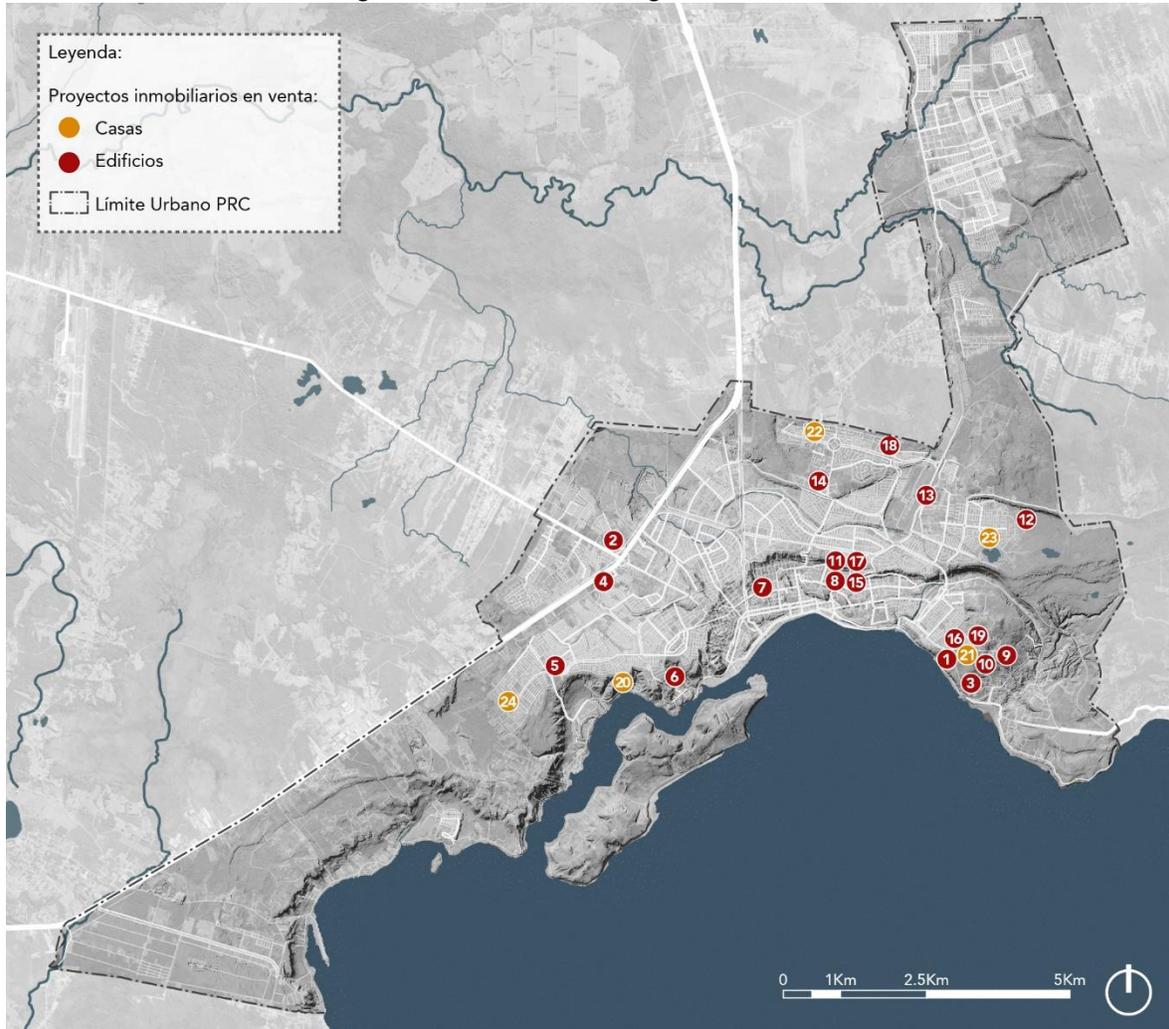
Fuente: elaboración propia, en base a INE.

Respecto a la oferta inmobiliaria vigente, a marzo de 2021 se identificaron 24 proyectos inmobiliarios en venta en la comuna de Puerto Montt. De ellos, 79% corresponden a proyectos de densificación (departamentos), mientras que 21% a vivienda en extensión.

A nivel general, es posible observar que la oferta de proyectos de densificación es muy variada, con superficies de unidades que fluctúan entre 31m² y 161m², y una **superficie promedio de 70 m²**.

Al analizar la distribución espacial de la oferta inmobiliaria se observa que la totalidad de los proyectos en venta – tanto en densificación como en extensión - se localizan exclusivamente en el área urbana consolidada de Puerto Montt. La mayor parte de los proyectos en altura se desarrollan en terrenos disponibles, aunque también se observan proyectos de renovación urbana en áreas consolidadas con fuertes atributos de centralidad (2da Terraza). Por su parte, los proyectos inmobiliarios en extensión siguen el patrón usual de desarrollo de terrenos en la periferia urbana de la ciudad.

Figura 30 Oferta inmobiliaria vigente – marzo 2021



Fuente: elaboración propia, en base a información obtenida vía Portal Inmobiliario.

Tabla 4 Listado Proyectos Inmobiliarios en venta - marzo 2021

Nº	Categoría	Nombre Proyecto	Dirección
1	Departamentos	Reserva Lomas	Bellavista 1090
2	Departamentos	Condominio Puerta Sur	Camino Tepual, Km 1.5
3	Departamentos	Condominio Terramar	Puerto Montt 1650
4	Departamentos	Viento Sur	Calle Diego De Almagro Norte S/n
5	Departamentos	Volcán Calbuco	Av. Los Notros Esquina Av. Alto Bonito
6	Departamentos	Condominio Punta Tenglo	Av. Jorge Alessandri 2460, Terrazas De Angelmó
7	Departamentos	Edificio Ochagavía	Ochagavía 875
8	Departamentos	Avantgarde	Ejército 381
9	Departamentos	Vista Madero	Vía Azul 761
10	Departamentos	Condominio Lomas de Reloncaví	Vía Azul 1071
11	Departamentos	Jardines de Padre Harter - Etapa 2	Padre Harter 175a
12	Departamentos	Vista Cordillera	Diagonal Laguna S/n
13	Departamentos	Condominio Bosque Pucalán	Volcán Corcovado 5820



Nº	Categoría	Nombre Proyecto	Dirección
14	Departamentos	Alta Vista Condominio Departamentos	Av. Sargento Silva Esquina Monseñor Munita
15	Departamentos	Edificio Buin	Buin 349
16	Departamentos	Smart Reloncaví	Vía Azul 920
17	Departamentos	Jardines de Padre Harter	Avenida Padre Harter 175
18	Departamentos	Condominio Terraza Mirador	Av. Austral 1727
19	Departamentos	Alto Reloncaví Departamentos	Vía Azul 950
20	Casas	Costa Chinguio 7	Camino Chinguíhue Km 8
21	Casas	Alto Reloncaví Norte Etapa II	Vía Azul 950-4
22	Casas	Condominio Reserva Mirador	Av. Austral 1340
23	Casas	Santuario de La Laguna	Los Pimientos 4729
24	Casas	Mirador de Volcanes 5	Av. Alto Bonito S/n Esq. Av. Los Notros

Fuente: elaboración propia, en base a información obtenida vía Portal Inmobiliario.

1.2.3.10 Gasto público en infraestructura

Como referencia para el desarrollo y programación de la cartera de proyectos del PIMEP Puerto Montt, los montos de inversión pública regional y sectorial destinados a la comuna en materia de infraestructura se mueven en un rango anual promedio de 50.000 millones de pesos.

Un antecedente de contexto relevante para el PIMEP Puerto Montt son los montos de inversión pública ejecutados anualmente, los que entregan un marco de referencia realista respecto a la capacidad de ejecución de la carpeta del PIMEP.

En este contexto, resulta útil conocer que el compromiso presupuestario del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) para el año 2021 es de 3.119 millones de pesos, mientras el promedio de los 3 últimos años ronda los cuatro mil millones de pesos.

Tabla 5 Presupuesto FNDR Comuna Puerto Montt, MM\$

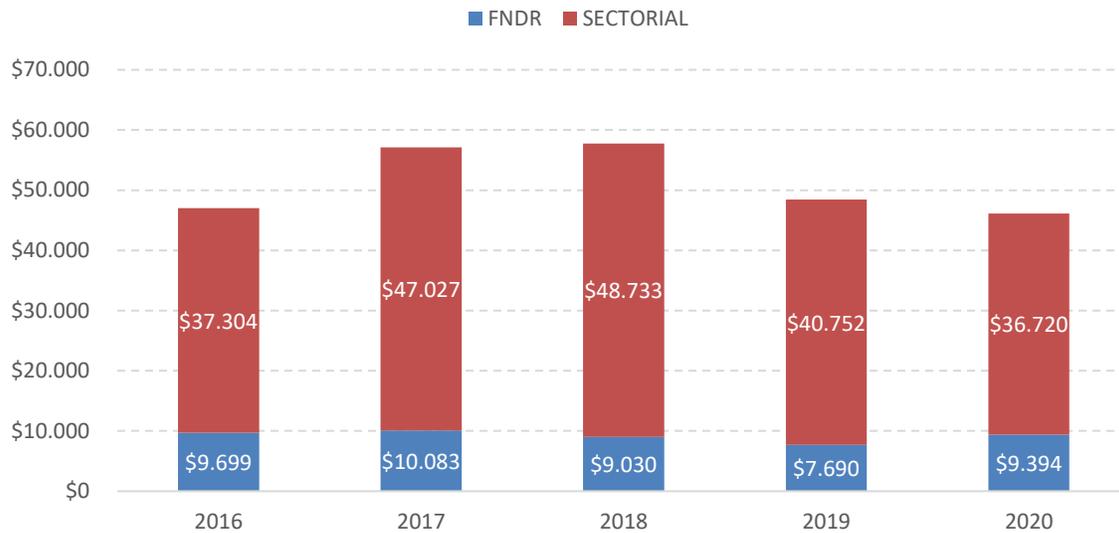
AÑO	COSTO	COMPROMISO ANUAL	PPTO FUTURO
2019	\$34.242	\$6.849	\$11.983
2020	\$30.943	\$2.098	\$19.300
2021	\$19.941	\$3.119	\$16.154
Promedio	\$28.375	\$4.022	\$15.812

Fuente: Proyecto de Presupuesto FNDR 2021, Región de los Lagos, diciembre 2020

Complementariamente, el análisis de los montos anuales del Anteproyecto Regional de Inversiones (ARI) del Gore Los Lagos permite ver que el promedio de monto de inversión pública de los últimos cinco años asciende a \$51.300 millones de pesos, 18% de los cuales corresponden a fondos regionales (FNDR) y 82% a fondos sectoriales.



Figura 31 Montos anuales solicitados por el Anteproyecto Regional de Inversiones (ARI), 2016-2020



Desagregado según fuente de financiamiento en MM\$

TOTAL ANUAL	2016	2017	2018	2019	2020
	\$ 47.003	\$ 57.110	\$ 57.762	\$ 48.442	\$ 46.114

Fuente: Gore Los Lagos, División de Planificación y Desarrollo Regional, Informe de iniciativas ARI, 2016 -2020.

1.2.3.11 Autonomía y gestión municipal

Poco más de un tercio de los ingresos municipales totales provienen del Fondo Común Municipal (descontando las transferencias), con una participación de 35,39% (SIEDU, 2018), lo que supera el estándar deseado de hasta 30%⁴⁶, indicando una leve dependencia financiera, en relación con los recursos con que cuenta la Municipalidad para asegurar una adecuada gestión.

A la fecha de este informe, la participación preliminar del FCM en el ingreso total (descontando las transferencias) alcanzaba el 36,44%, no obstante, la brecha sigue siendo baja respecto al país, que contaría con una participación del 57,8% (SINIM)⁴⁷.

Tabla 6 Fondo Común Municipal, Comuna Puerto Montt

Información	Unidad medida	Comunal	Nacional
Monto Percibido por Fondo Común Municipal (FCM), Transferido por TGR	M\$	18.010.759	1.562.303.090
Dependencia del Fondo Común Municipal sobre los Ingresos Propios	%	41,37	63,76
Participación del Fondo Común Municipal en el Ingreso Total	%	35,22	47,19
Participación del FCM en el Ingreso Total (descontadas las transferencias)	%	36,44	57,80

Fuente: SINIM, abril 2021⁴⁸.

⁴⁶ Indicador DE_3 Porcentaje de participación del Fondo Común Municipal en el Ingreso Municipal Total

⁴⁷ De acuerdo a lo indicado por SINIM (30 de abril 2021), la información de ejecución presupuestaria correspondiente al año 2020 no puede ser totalizable, dado que corresponde a la publicación de la primera edición y aún hay un conjunto importante de municipalidades que no ha remitido la información correspondiente.

⁴⁸ Idem



1.2.4 Antecedentes de proyectos programados y en desarrollo

Dado que el PIMEP tiene como objetivo definir y orientar las obras de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público, es necesario reconocer la cartera vigente de proyectos de inversión pública que se encuentren en elaboración y/o pueden ser incorporados al Plan:

Para la elaboración y selección de la cartera vigente de proyectos de movilidad y espacio público de la ciudad de Puerto Montt, se consideraron las siguientes fuentes:

1. Cartera de proyectos de instituciones públicas:
 - a. Banco Integrado de proyectos: Proyectos de movilidad y espacio público con ficha BIP vigente para los años 2020 y 2021.
2. Cartera de proyectos Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (STU 2018):
 - a. Situación Base STU⁴⁹: Cartera de proyectos elaborada a partir de una revisión general de los planes de inversión de distintas instituciones públicas (MINVU, MOP, GORE, Municipio, entre otras), cuyas características reunieran condiciones de factibilidad técnica y económica.
 - b. Cartera de Proyectos STU: Cartera de proyectos al año 2030, compuesta por Estudios de prefactibilidad, Ideas mejoramientos vialidad mixta, Facilidades transporte público, Proyectos especiales, Proyectos movilidad integrada.
3. Cartera de proyectos Plan de Acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas (2020):
 - a. Proyectos de infraestructura de movilidad y espacio público, pertenecientes a los Ejes estratégicos 1. Planificación integral urbano territorial y 3. Innovación para la competitividad territorial (No se reconocieron proyectos de infraestructura de movilidad o espacio público en el Eje estratégico 2).
4. PLADECO 2017-2026:
 - a. Proyectos con injerencia en movilidad y espacio público, dentro del área urbana de Puerto Montt.

1.2.4.1 **Cartera de proyectos públicos vigentes (BIP)⁵⁰**

De acuerdo al Banco Integrado de Proyectos, se reconocen 21 proyectos de inversión pública en obras de movilidad y espacio público en el área urbana de Puerto Montt, **que pueden acogerse al sistema establecido por la nueva Ley de Aportes⁵¹ y cuya vigencia perdura al año 2020 o 2021⁵².**

⁴⁹ Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (2018)

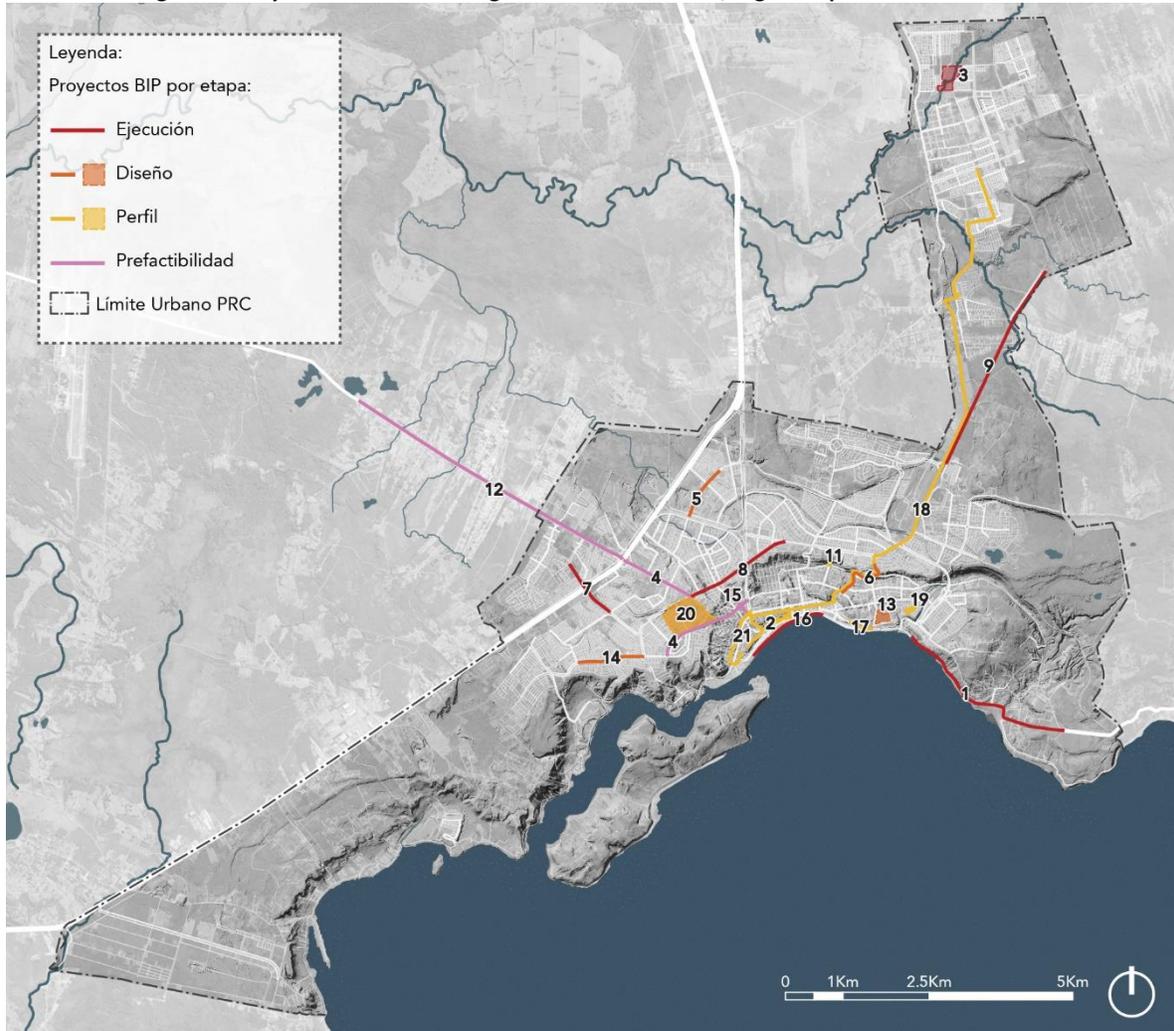
⁵⁰ Ver Anexo 1.5.2.1 Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)

⁵¹ Obras de construcción o mejoramiento de infraestructuras de movilidad y espacio público. Es decir, que no corresponden a obras de conservación.

⁵² Debido a la fecha de elaboración de este informe (marzo 2021), además de los proyectos con vigencia a 2021, se consideraron aquellos proyectos con ficha BIP hasta el año 2020, dado que existe la posibilidad de que aun este pendiente la actualización de su ficha al año 2021.



Figura 32 Proyectos con ficha BIP vigente al año 2020-2021, según etapa de financiamiento.



Fuente: elaboración propia, en base a Banco Integrado de Proyectos (BIP).

Tabla 7 Proyectos con ficha BIP vigente al año 2020-2021⁵³

Nº	Cod. BIP	Nombre	Última postulación	Etapas actual	Etapas a la que postula	Institución Formuladora	Costo total (M\$)
1	30070432	AMPLIACION RUTA 7 - SECTOR: RIO PUELICHE- PELLUCO, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Ejecución	Ejecución	Dirección de Vialidad	16.885.592
2	30072731	MEJORAMIENTO CALLE ANTONIO VARAS, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Perfil terminado	Ejecución	Municipalidad de Puerto Montt	8.300.331
3	30081481	CONSTRUCCION PARQUE RIO NEGRO, ALERCE, COMUNA DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-EJECUCION	2020	Ejecución	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	5.835.607

⁵³ Ver más información en Anexos 2º Expediente PIMEP, 1.5.2.1 Puerto Montt_Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)



Nº	Cod. BIP	Nombre	Última postul ación	Etap a actual	Etap a a la que postula	Institución Formuladora	Costo total (M\$)
4	30092104	MEJORAMIENTO INTERCONEXION VIAL CENTRO PONIENTE, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-DISEÑO	2021	Prefactibilidad terminada	Diseño	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	519.586
5	30127010	MEJORAMIENTO CALLE EL TENIENTE, BARRIO INDUSTRIAL DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-EJECUCION	2020	Diseño terminado	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	3.773.721
6	30283230	MEJORAMIENTO AVDA. EJERCITO, TRAMO YURASZECK-SEMINARIO, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Diseño terminado	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	11.909.403
7	30283374	MEJORAMIENTO AVDA. ALESSANDRI TRAMO MACKENNA-GODOY, PUERTO MONTT. Año y Etapa a Financiar: 2020-EJECUCION	2020	Ejecución	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	6.777.006
8	30283474	MEJORAMIENTO AVDA. PTE IBAÑEZ DE PTO MONTT, TRAMO CARDONAL-INDUSTRIA Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Ejecución	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	29.041.319
9	30291173	MEJORAMIENTO INTERCONEX ALERCE-PTO MONTT, SENDA CENTRAL-AV AUSTRAL Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Ejecución	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	14.349.837
10	30343529	NORMALIZACION DE SEMAFOROS CIUDAD DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-EJECUCION	2020	Ejecución	Ejecución	Unidad Operativa de Control de Tránsito	442.430
11	30437675	CONSTRUCCION CONECTIVIDAD INTERTERRAZAS PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-DISEÑO	2020	Perfil terminado	Diseño	SECTRA	594.546
12	30458053	MEJORAMIENTO RUTA 226 SECTOR: RUTA 5 - LAGUNITAS, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-DISEÑO	2021	Prefactibilidad terminada	Diseño	Dirección de Vialidad	923.910
13	40004334	CONSTRUCCION PARQUE METROPOLITANO, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-DISEÑO	2020	Diseño	Diseño	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	163.802
14	40005113	AMPLIACION AVENIDA LOS NOTROS, TRAMO PUERTO LARA-PRESIDENTE IBAÑEZ DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-DISEÑO	2021	Diseño	Diseño	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	163.434
15	40005125	MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD SECTORES NORPONIENTE CENTRO DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-PREFACTIBILIDAD	2021	Prefactibilidad	Prefactibilidad	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	212.193
16	40012220	MEJORAMIENTO PARQUE COSTANERA DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Ejecución	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	14.146.503



Nº	Cod. BIP	Nombre	Última postulación	Etapas actual	Etapas a la que postula	Institución Formuladora	Costo total (M\$)
17	40012877	MEJORAMIENTO CALLE ESPAÑA, ENTRE CALLE QUEPE Y AVENIDA JUAN SOLER MANFREDINI, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Perfil terminado	Ejecución	Municipalidad de Puerto Montt	401.054
18	40014850	MEJORAMIENTO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CENTRO - ALERCE, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-PREFACTIBILIDAD	2020	Perfil terminado	Prefactibilidad	SECTRA	205.199
19	40022442	MEJORAMIENTO PLAZA INCLUSIVA POBLACIÓN 18 DE SEPTIEMBRE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2020-EJECUCION	2020	Perfil terminado	Ejecución	Municipalidad de Puerto Montt	99.346
20	40023914	MEJORAMIENTO BARRIO BERNARDO OHIGGINS, PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-EJECUCION	2021	Perfil terminado	Ejecución	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	468.482
21	40026872	MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT Año y Etapa a Financiar: 2021-PREFACTIBILIDAD	2021	Perfil terminado	Prefactibilidad	Seremi Vivienda Región de Los Lagos	175.010

Fuente: elaboración propia, en base a Banco Integrado de Proyectos (BIP).

1.2.4.2 Cartera de proyectos Plan Maestro de Transporte Urbano (STU 2018)⁵⁴

El Plan Maestro de Transporte Urbano Puerto Montt 2030 es uno de los principales productos del estudio “Actualización Plan de Transporte Puerto Montt, Etapa II”, el cual fue publicado durante el año 2018 por la Secretaría Regional de Transporte (SECTRA, MTT). Este estudio se enmarca en *un conjunto de análisis técnicos del sistema de transporte urbano (STU) en distintas ciudades de tamaño medio del país (entre 100.000 y 500.000 habitantes)*, el cual bajo un extenso trabajo de catastro, encuestas de movilidad, modelos de transporte e instancias de consulta ciudadana define y prediseña un Plan de transporte integral y actualizado, técnicamente factible y socialmente rentable, que es acorde a la Imagen objetivo de Transporte, construida a partir de criterios estratégicos para el desarrollo global de la ciudad y su identidad⁵⁵. En este sentido, además de potenciar y priorizar obras que mejoren las condiciones de movilidad de las personas, también se busca ser un *ejemplo en el futuro de planificación y de una relación armoniosa entre peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas*⁵⁶.

Entre las principales propuestas del plan se encuentra el Proyecto Interterrazas (sistema de ascensores, funiculares y rampas que conectará la ciudad en sentido norte-sur), la implementación de zonas calmas, la consolidación de una red de 18 km de ciclovías, la incorporación de taxis marítimos y 21,4 km de vías priorizadas para el transporte público⁵⁷. El listado de iniciativas se grafica y enumera a continuación:

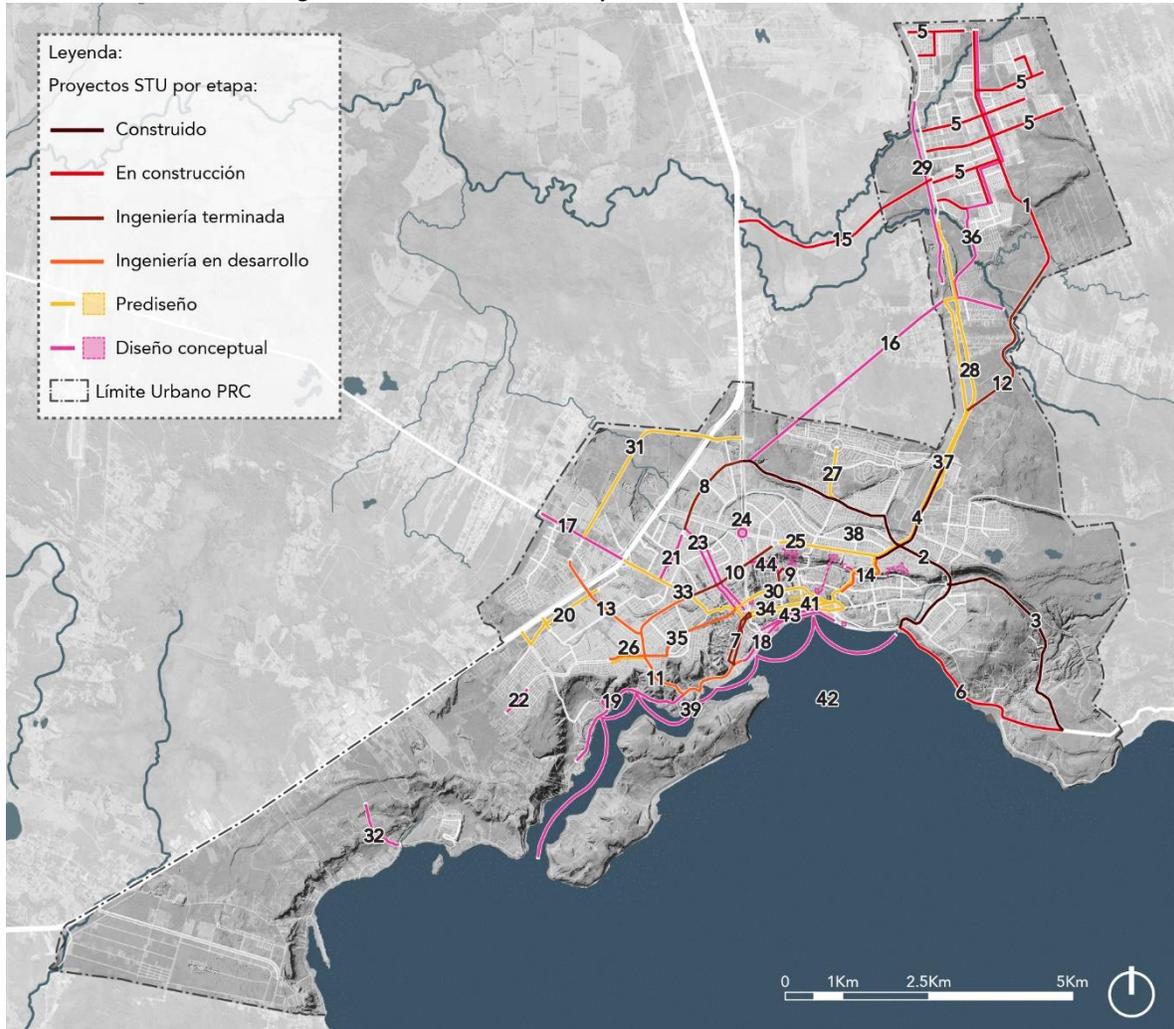
⁵⁴ Ver Anexo 1.5.2.1 Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)

⁵⁵ Informe de difusión del estudio “Actualización Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa II” (SECTRA, 2018)

⁵⁶ <https://www.mtt.gob.cl/archivos/18382>

⁵⁷ Idem

Figura 33 Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt



Fuente: elaboración propia, en base a SECTRA

Tabla 8 Proyectos Situación Base STU 2018⁵⁸

Nº	Código	Nombre del proyecto	Tipo STU	TRAMO		Tuición	Presupuesto (UF)	Estado al año 2020
				Desde	Hasta			
1	SB-00	Mejoramiento Interconexión Vial Sector Alerce Tramo 1 (Zurita - Ruta V625)	SB	Salvador Zurita	Ruta V-625	MINVU	207.022	Ejecutado
2	SB-01	Construcción Conexión Vial Ruta 5 - Ruta 7	SB	Ruta 5	Ruta 7	MOP	219.209	Ejecutado
3	SB-02	Mejoramiento Calle Regimiento	SB	Marathon	Ruta 7	MINVU	55965,62 (2da etapa)	Ejecutado
4	SB-03	Mejoramiento Avda. Pdte Ibáñez Etapa 1.1	SB	Ejercito	Austral	MINVU	279.004	Ejecutado
5	SB-04	Análisis Accesibilidad al Transporte Público, Alerce	SB	Mejoras y/o paradas en varios ejes		MINVU	s/i	Ejecutado
6	SB-05	Ampliación Ruta 7, Sector Río Puelche - Pelluco	SB	Río Puelche	Pelluco	MOP	575.258	Ejecución

⁵⁸ Ver más información en Anexos 2º Expediente PIMEP, 1.5.2.1 Puerto Montt_Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)



Nº	Código	Nombre del proyecto	Tipo STU	TRAMO		Tuición	Presupuesto (UF)	Estado al año 2020
				Desde	Hasta			
7	ING-01	Mejoramiento Gestión de Tránsito, Ecuador-Chorrillos	SB	Independencia	Salvador Allende	MINVU	5.962	Perfil terminado ⁵⁹
8	ING-02	Mejoramiento Calle el Teniente, Barrio Industrial	SB	Camino a Chinchin	Puelche	MINVU	128.563	Ejecución
9	ING-03	Mejoramiento Padre Harter	SB	G. Gallardo	Blanco Encalada	MINVU	40.347	Diseño terminado
10	ING-04b	Mejoramiento Avda. Pdte Ibáñez Etapa 1.2b	SB	Parque Industrial	Cardonal	MINVU	989.380	Ejecución
11	ING-05	Mejoramiento Avda. Pdte Ibáñez Etapa 2	SB	Cardonal	Portales	MINVU	18.386	Perfil terminado
12	ING-06	Mejoramiento Interconexión Vial Sector Alerce Tramo 2	SB	Ruta V-625	Austral	MINVU	488.870	Ejecución
13	ING-07	Construcción Av. Alessandri Tramo Mackenna - Godoy	SB	Mackenna	Godoy	MINVU	230.879	Ejecución
14	ING-08	Ampliación Av. Ejército	SB	Presidente Ibáñez	Seminario	MINVU	405.730	Diseño terminado
15	ING-09	Conexión Alerce - Ruta 5	SB	Ruta 5	Camino a Alerce (V-505)	MOP	19.419	Ejecutado

Fuente: elaboración propia, en base a SECTRA y actualizado en base a BIP.

Tabla 9 Proyectos Plan Maestro de Transporte Urbano 2018

Nº	Código	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo STU	TRAMO		Longitud (Km)	Tuición	Presupuesto (UF)	Estado al año 2020
				Desde	Hasta				
16	PF-02	Mejoramiento Interconexión Centro - Oriente (Las Torres y Otras)	Diseño conceptual	Ruta 5	Interconexión Alerce (V-625)	8,1	MOP /MINVU	495.302	Ejecución
17	PF-03	Ampliación Ruta 226 Cruce Longitudinal (Puerto Montt - El Tepual)	Diseño conceptual	Pasado Límite Urbano	Ruta 5	1,4	MOP	97.300	Prefactibilidad
18	PF-04a	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Central	Diseño conceptual	Independencia	Copiapó	2,1	MOP	228.575	Prefactibilidad
19	PF-04b	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Poniente	Diseño conceptual	Chinquihue	Alessandri	2,9	MOP	440.553	Prefactibilidad
20	ID-06	Diego de Almagro y Conexiones a Caletera Sur de Ruta 5 Poniente	Prediseños	Caletera Ruta 5	Futura Avda Diego de Almagro	2,4	MINVU	118.440	Perfil
21	ID-10	Conexión Vicuña Mackenna - El Teniente	Diseño conceptual	Vía Índico	Los Pelúes	1,4	MINVU	180.440	Perfil
22	ID-11	Prolongación de Avda. Los Notros	Diseño conceptual	Las Arboledas	Avda. Trapen	7,1	MINVU	704.025	Perfil
23	ID-21	Par Vial Calbuco-San Antonio, con Santa Inés-F. Oelckers-V. Pérez Rosales	Diseño conceptual	El Teniente	Chorrillos	3,6	MINVU	208.002	Prefactibilidad
24	ID-22	Desnivel Presidente Allende / Parque Industrial	Diseño conceptual	Intersección (bajan expresas de S. Allende)		1,4	MOP	237.547	Perfil
25	ID-26	Avda. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses)	Prediseños	Parque Industrial	Ejercito	1,7	MOP	362.099	Perfil terminado

⁵⁹Este proyecto tuvo diseño terminado, pero se declaró obsoleto y se solicita rehacer Perfil.



Nº	Código	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo STU	TRAMO		Longitud (Km)	Tuición	Presupuesto (UF)	Estado al año 2020
				Desde	Hasta				
26	ID-27	Segunda Calzada Avda. Los Notros	Prediseños	Puerto Lara	Av. Presidente Ibañez	0,6	MINVU	126.551	Diseño
27	ID-28	Segunda Calzada Avda. Sargento Silva	Prediseños	Avda. Austral	Monseñor Ramón Munita	1	MINVU	161.863	Perfil
28	ID-30a	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Oriente	Prediseños	Obispo Juan González	Cuarta Terraza	4,2	MINVU	337.411	Perfil
29	ID-30b	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Poniente	Diseño conceptual	Las Torres	Obispo Juan González	4,5	MINVU	357.504	Perfil
30	ID-31	Santa María - Dorsal - Germania (Anillo Central-Tramo Norte)	Prediseños	Vicente Pérez Rosales	Egaña	2,8	MINVU	429.658	Diseño
31	ID-32	Dagoberto Godoy - Austral	Prediseños	Avda. El Tepual	Salvador Allende	3,9	MINVU	495.915	Diseño
32	ID-33	Conexión Bahía Chincú	Diseño conceptual	Los Notros	Avda. Chinquihue	1,1	MINVU	91.488	Perfil
33	TP-02b	Corredor Transporte Público Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales	Prediseños	Ruta 5 (Camino a Pargua)	Urmeneta	2,8	MINVU	277.985	Diseño
34	TP-11	Pistas Solo Bus Par Urmeneta - Benavente	Prediseños	Salvador Allende	Ejercito	3,2	MINVU	323.076	Diseño
35	TP-14	Pista Solo Bus Los Notros - Crucero - Par Pérez Rosales-San Antonio	Prediseños	Avda. Presidente Ibañez	Par Urmeneta - Benavente	3,3	MINVU	240.751	Diseño
36	TP-15	Pista Solo Bus Alerce	Diseño conceptual	Salvador Zurita	Las Torres	5,8	MINVU	180.044	Diseño
37	TP-16	Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) - Ibañez - Ejercito	Prediseños	Las Torres	Urmeneta - Benavente	6,3	MINVU	142.061	Perfil terminado
38	ES-01	Análisis Evaluación y Diseño Conectividad Interterrazas	Diseño conceptual	Prefactibilidad Terminada (1,4 Km equipamiento especial)		1,4		367.777	Prefactibilidad
39	ES-04	Proyecto Transporte Marítimo Sustentable (Taxis Acuáticos)	Diseño conceptual	Definición Conceptual Plan Maestro (KM red completa)		23,5		70.181	Perfil
40	MI-02	Red de Ciclorutas	Diseño conceptual	Situación Base / Prediseños / Complementarias		13,4	MINVU	127.221	Perfil
41	MI-04	Tráfico Calmado Centro de Puerto Montt	Prediseños	Circuitos peatonales interior perímetro central (30 há)		3,3	MINVU	184.503	Diseño
42	MI-05	Estacionamientos Exteriores al Centro de Puerto Montt (No se modela)	Diseño conceptual	Borde Perímetro Central (6 lugares)		0		761.520	Perfil
43	MI-07	Boulevard Antonio Varas	Diseño conceptual	Ingeniería Terminada (Tratamiento especial)		1,5	MINVU	181.582	Diseño terminado
44	MI-08	Otras Conexiones Interterrazas (Complemento a ES-01)	Diseño conceptual	tras Escaleras, Ascensores, Funiculares		1,4		367.777	Perfil terminado

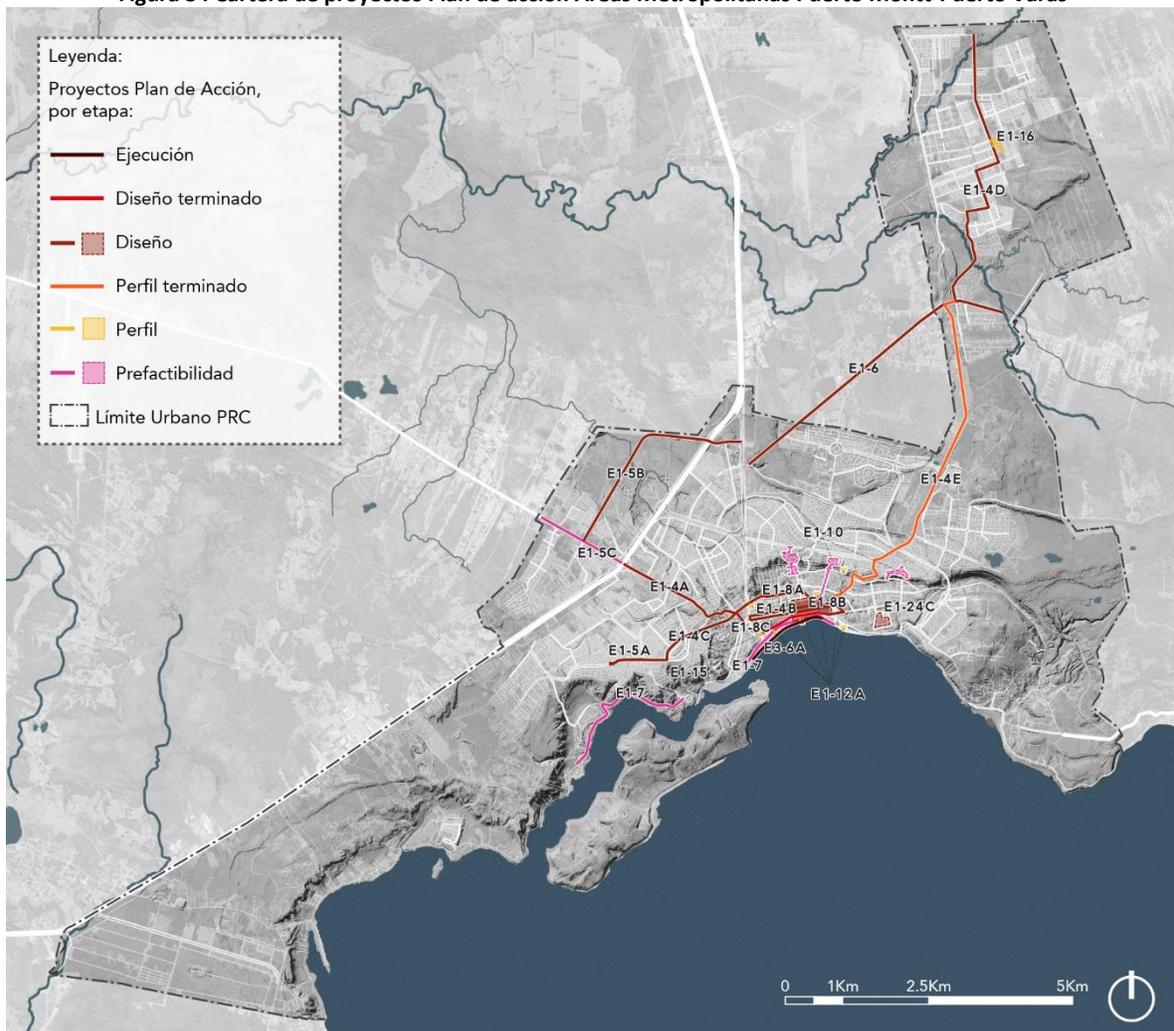
Fuente: elaboración propia, en base a SECTRA y actualizado en base a BIP.



1.2.4.3 Cartera de proyectos Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas (2020)⁶⁰

El Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas define un importante número de proyectos de inversión para la comuna de Puerto Montt, cuyas fuentes son el Plan Maestro de Transporte Urbano Puerto Montt 2030 (STU 2018), la cartera de proyectos públicos del BIP, la guía de intervenciones urbanas realizadas por la oficina Gehl Architects (2016) y la consultoría de espacio público realizada por el MetroLAB de la Universidad Técnica de Viena (2016), por nombrar algunas. De las iniciativas propuestas, se identificaron 19 proyectos de inversión pública en obras de movilidad y espacio público en el área urbana de Puerto Montt, que pueden acogerse al sistema establecido por la nueva Ley de Aportes.

Figura 34 Cartera de proyectos Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas



Fuente: elaboración propia, en base a Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas (2020).

⁶⁰ Ver Anexo 1.5.2.1 Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)



Tabla 10 Cartera de proyectos Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas

Código (Estrateg-Acción)	Acciones: programa, proyecto, actividad	Actores estratégicos preliminares	Etapas	Costo estimado preinversión MM\$ (CLP)	Costo estimado inversión MM\$ (CLP)	Posibles líneas de financiamiento
E1-4A	Infraestructura para el transporte público y no motorizado - Corredor Transporte Público Cardonal -Las Quemadas -V. Pérez Rosales	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	378		FNDR MINVU
E1-4B	Infraestructura para el transporte público y no motorizado - Pistas Solo Bus Par Urmeneta-Benavente	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	323		FNDR MINVU
E1-4C	Infraestructura para el transporte público y no motorizado - Pista Solo Bus Los Notros -Cruce -Par V.P.Rosales-San Antonio	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	241		FNDR MINVU
E1-4D	Infraestructura para el transporte público y no motorizado - Pista Solo Bus Alerce	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	180		FNDR MINVU
E1-4E	Infraestructura para el transporte público y no motorizado - Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) -Ibañez-Ejercito	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	142		FNDR MINVU
E1-5A	Transporte privado e infraestructura complementaria - Segunda Calzada Avda. Los Notros	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	127		FNDR MINVU
E1-5B	Transporte privado e infraestructura complementaria - Dagoberto Godoy - Austral 3	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt - condicionar a los desarrollos privados y mitigaciones que tienen que desarrollar	Diseño	496		FNDR MINVU
E1-5C	Ampliación Ruta 226 Cruce longitudinal - Tramo desde Pasado límite urbano hasta Ruta 5	GORE -MOP - MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	500		FNDR MOP
E1-6	Mejoramiento Interconexión Centro Oriente (Las Torres y Otras)	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	300	14500	FNDR MINVU
E1-7	Mejoramiento Av. Costanera	MTT - MINVU - MOP - Municipalidad de Puerto Montt	Diseño		25000	FNDR MINVU
E1-8A	Transporte privado e infraestructura complementaria - Santa María-Dorsal - Germania (Anillo Central-Tramo Norte)	MTT - MINVU - SERVIU -Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	430		FNDR MINVU
E1-8B	Mejoramiento de la red peatonal existente - Tráfico Calmado centro de Puerto Montt	MINVU-MTT - Municipalidad de Puerto Montt	Diseño			Intersectorial
E1-8C	Mejoramiento de la red peatonal existente - Paseo Antonio Varas	Municipalidad de Puerto Montt	Ejecución		5000	FNDR
E1-10	Conexión interterrazas Puerto Montt	MTT- GORE - MINVU - Municipalidad de Puerto Montt	Estudio	368	1500	FNDR MINVU
E1-11	Planes Maestros de Ciclovías para las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas	MINVU-SECTRA-GORE- Municipalidad de Puerto Montt -	Estudio	255		MTT SECTRA



Código (Estrateg-Acción)	Acciones: programa, proyecto, actividad	Actores estratégicos preliminares	Etapas	Costo estimado preinversión MM\$ (CLP)	Costo estimado inversión MM\$ (CLP)	Posibles líneas de financiamiento
		Municipalidad de Puerto Varas				
E1-15	Piloto Gehl Puerto Montt	MINVU-MTT	Estudio		80	SUBDERE PMU
E1-16	Estrategia urbana Alerce: Plaza central Llafkelen y Parque Reloncaví	MINVU-MTT	Estudio		200	FNDR MINVU
E1-24C	Parque Huasco comuna Puerto Montt	GORE - Municipalidad de Puerto Montt	Diseño/ Ejecución	150	3018	FNDR MINVU
E3-6A	Mejoramiento Borde Costero de Puerto Montt	GORE - MOP - MTT - Municipalidad de Puerto Montt	Diseño	200		Intersectorial

Fuente: elaboración propia, en base a Plan de acción Áreas Metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas (2020).

1.2.4.4 Cartera de proyectos Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO 2017-2026)⁶¹

La cartera de proyectos del PLADECO es una cartera flexible de proyectos a corto, mediano y largo plazo, construida a través de un trabajo en conjunto por las distintas Direcciones Municipales. De ella se identificaron 15 estudios o proyectos de movilidad y espacio público, cuyo listado se presenta a continuación⁶²:

Tabla 11 Proyectos de inversión PLADECO 2017-2026

Eje estratégico	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Descripción	Unidad responsable	Fuente de financiamiento	Costo estimado M\$	Año de ejecución
Desarrollo territorial y medioambiente	Estudio levantamiento Línea Base para la protección de Humedales	Estudio	Línea base de información bio-ecológica y paleo – arqueológica, con propuestas de usos de humedales identificados en el territorio que permitirá la toma de decisiones futuras, generar zonificaciones de usos actuales y futuros, respetando el patrimonio y factores culturales del entorno inmediato.	SECPLAN	Municipal	35.000	2017
Desarrollo territorial y medioambiente	Estudio Alternativas de Gestión Proyecto Transporte marítimo sustentable	Estudio	Contempla la propuesta de gestión- operación para la iniciativa de taxis marítimos del municipio	SECPLAN	Municipal	20.000	2017

⁶¹ Ver Anexo 1.5.2.1 Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)

⁶² No existe información pública sobre la ubicación y tramos específicos de cada proyecto o estudio, lo que impidió su georreferenciación.



Eje estratégico	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Descripción	Unidad responsable	Fuente de financiamiento	Costo estimado M\$	Año de ejecución
Desarrollo territorial y medioambiente	Plan Estratégico del Movilidad - Transporte alternativo y Espacios Públicos	Estudio	Estudio que pretende definir una imagen urbana para el transporte alternativo en Puerto Montt, promoviendo la articulación de los principales espacios públicos de la ciudad como el Borde Costero y las laderas en el marco de un sistema integrado de movilidad sustentable y espacio público, contemplando propuesta de acciones detonantes en materia de espacios públicos relevantes, principalmente para ser desarrollados por el municipio	SECPLAN	Municipal	100.000	2017-2019
Desarrollo territorial y medioambiente	Plan Estratégico del Borde Costero Urbano	Estudio	Estudio que pretende definir una imagen urbana para el Borde Costero desde Panitao a Pelluco, que logre articular acciones coordinadas de proyectos de inversión en el litoral urbano comunal	SECPLAN	Municipal	100.000	2018-2019
Desarrollo territorial y medioambiente	Mejoramiento y construcción parques urbanos	Proyecto	Recuperación y puesta en valor del sistema de parques urbanos de la comuna, mejorando accesos, cierres perimetrales, mobiliario urbano, juegos infantiles y paisajismo entre otros.	SECPLAN	Municipal	170.000	2017-2020
Desarrollo territorial y medioambiente	Mejoramiento y habilitación Miradores Puerto Montt	Proyecto	Recuperación y puesta en valor de Miradores existentes y habilitación de nuevos en espacios históricos de la ciudad.	SECPLAN	Municipal	300.000	2017-2021
Desarrollo territorial y medioambiente	Normalización accesibilidad universal de plazas y parques urbanos	Proyecto	Consiste en construir rutas accesibles de circulación peatonal, pavimento estable, antideslizante y libre de obstáculos	SECPLAN	Municipal	350.000	2017-2021
Desarrollo territorial y medioambiente	Implementación Ascensor y mejoramiento calle Quillota	Proyecto	Diseño y construcción de estructura de torre para ascensor y puente que se conectará con mirador Intendencia	SECPLAN	Municipal	110.000	2017-2018
Desarrollo territorial y medioambiente	Construcción Paseo Antonio Varas	Proyecto	Contempla mejoramiento integral: colector de aguas lluvias, aceras y veredas,	SECPLAN	FNDR-Sectorial	9.000.000	2017-2020



Eje estratégico	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Descripción	Unidad responsable	Fuente de financiamiento	Costo estimado M\$	Año de ejecución
			soterramiento de servicios, paisajismo y equipamiento urbano.				
Desarrollo territorial y medioambiente	Mejoramiento y Ampliación Señalización de Tránsito y Semáforos	Proyecto	Consiste en la implementación de señalización, demarcaciones, instalación de vallas y defensas camineras y semáforos en distintos sectores de la comuna, que promueva la seguridad de los peatones.	SECPLAN, Depto Tránsito y DOM	Municipal	544.500	2017-2021
Desarrollo territorial y medioambiente	Mejoramiento, ampliación, mantención y reparación Red de Alumbrado Público	Proyecto	Consiste en extensión de línea que incluye poste de concreto, luminaria, alambrado, fotocelda, equipo de medida entre otros en distintos sectores de la comuna, que contribuya a la seguridad de la comunidad.	Depto.Eléctrico, SECPLAN y DOM	Municipal	1.500.000	2017-2021
Desarrollo territorial y medioambiente	Construcción y mejoramiento refugios peatonales	Proyecto	Considera la normalización para el acceso universal y requerimientos de seguridad incluyendo nuevos paraderos en los recorridos recurrentes	Dirección de Operaciones, SECPLAN y DOM	Municipal	500.000	2017-2021
Desarrollo territorial y medioambiente	Habilitación de baños públicos en sectores de interés turístico de la ciudad	Proyecto	Habilitación de una red de baños públicos en sectores de interés turístico y de alta concurrencia.	DIMAO, Depto. Turismo y SECPLAN	Municipal - Externos	60.000	2018-2019
Desarrollo territorial y medioambiente	Concesión para la Habilitación, Mejoramiento, Mantención y Reposición de Áreas Públicas de Recreación y Esparcimiento en la Costanera	Proyecto	Consiste en la implementación de miradores, juegos infantiles, áreas de exposición itinerante, terrazas en sector de roquerío, embarcadero, ciclovía, entre otros	SECPLAN	FNDR-Sectorial	1.880.000	2018-2020
Desarrollo territorial y medioambiente	Movilidad urbana	Proyecto	Diseñar y ejecutar proyectos de movilidad urbana innovadores que mejoren la conectividad y la calidad de vida de los habitantes de la comuna.	SECPLAN	Municipal - Externos	s/i	2017-2026

Fuente: elaboración propia, en base a PLADECOS 2017-2026.



1.2.4.5 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes⁶³

A partir de los antecedentes anteriormente expuestos, **se identificaron 48 proyectos de infraestructura de movilidad y/o espacio público en el área urbana de Puerto Montt, de los cuales 40 cumplen con las condiciones para ser considerados en el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt (PIMEP Puerto Montt)** y materializados a través de los fondos reunidos bajo la Ley de Aportes, vale decir, que dichos proyectos:

1. Se emplazan dentro del área urbana de la comuna⁶⁴
2. Cuentan con Declaratorias de Utilidad Pública (Total o parcial) ⁶⁵
3. En caso de parques y plazas, corresponden al uso de suelo “Áreas verdes”.⁶⁶
4. Se encuentran en etapa de perfil, prefactibilidad, diseño o en vías de ejecución, pero sin financiamiento comprometido para esta última etapa⁶⁷.

El costo total estimado para la cartera de 48 proyectos públicos vigentes de movilidad y/o espacio público en el área urbana es de 11.217.488 UF, mientras que para los 40 de ellos que cumplen con condiciones para ser incorporados al PIMEP es de 7.757.048 UF.

Ver Anexo 1.5.2.1 Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)

⁶³ Ver Anexo 1.5.2.1 Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)

⁶⁴ En base a la propuesta de PRC en trámite.

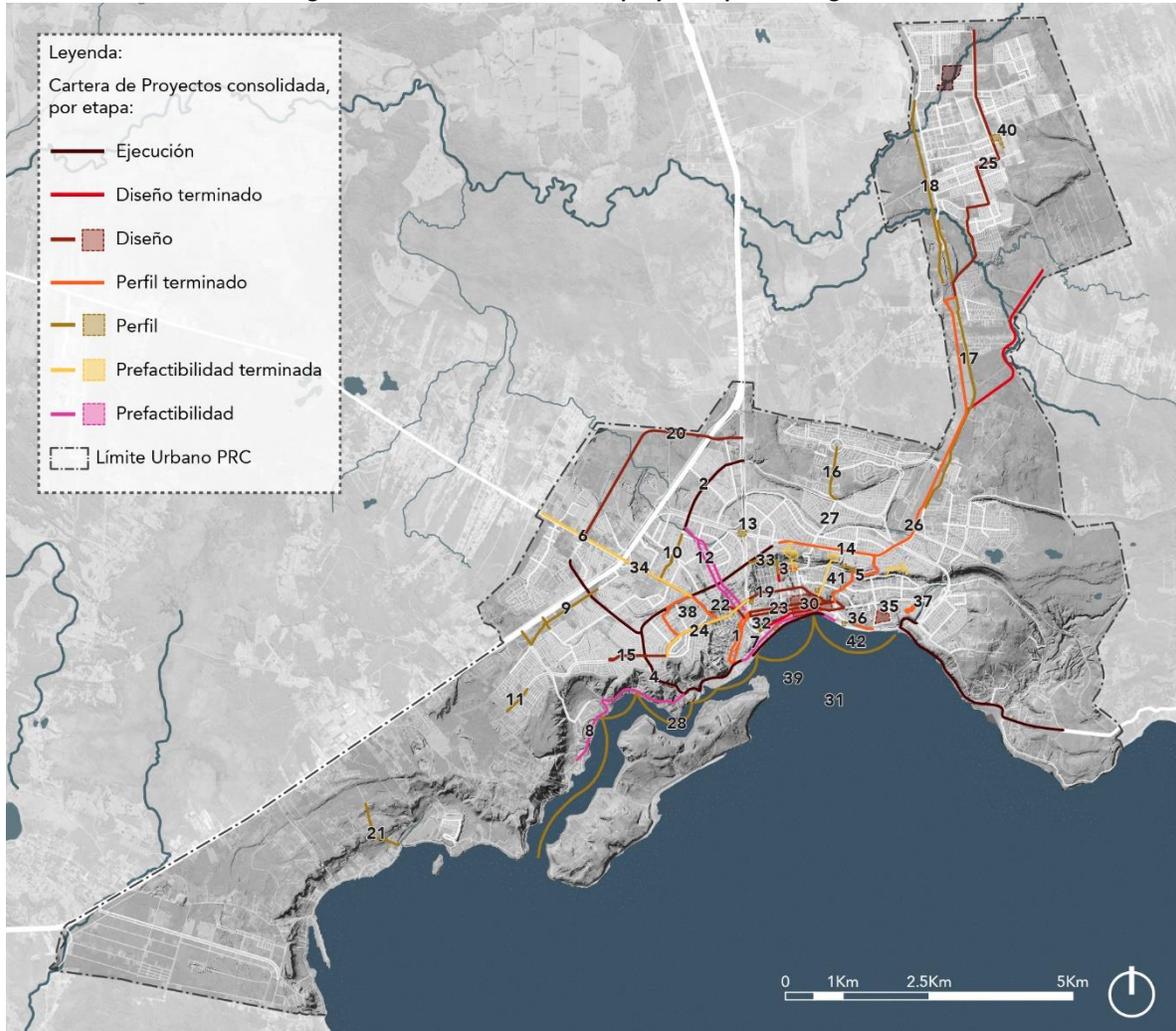
⁶⁵ Idem

⁶⁶ Idem

⁶⁷ De acuerdo al Banco Integrado e Proyectos.



Figura 35 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes



Fuente: elaboración propia.



Tabla 12 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes (SB=Situación Base / FU= Fuera Áreas Urbana)

Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Codigo STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Long. (Km)	Tuición	Fuente Financiera	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
SB	Ampliación Ruta 7, Sector Río Puelche - Pelluco	Movilidad	30070432	SB-05			Río Puelche	Pelluco	3	MOP - Vialidad	Sectorial	575.258	Ejecución	Ejecución
SB	Mejoramiento Avda. Pdte Ibáñez Etapa 1.2b	Movilidad	30283474	ING-04b			Parque Industrial	Cardonal	1,9	MINVU - SERVIU	Sectorial	989.380	Ejecución	Ejecución
SB	Mejoramiento Interconexión Vial Sector Alerce Tramo 2	Movilidad	30291173	ING-06			Ruta V-625	Austral	4	MINVU - SERVIU	Sectorial	488.870	Ejecución	Ejecución
SB	Construcción Av. Alessandri Tramo Mackenna - Godoy	Movilidad	30283374	ING-07			Mackenna	Godoy	1,1	MINVU - SERVIU	Sectorial	230.879	Ejecución	Ejecución
SB	Construcción Parque Río Negro, Alerce	Espacio Público	30081481				Parque Río Negro	8,5 HA	MINVU - SERVIU	Sectorial	198.807	Ejecución	Ejecución	
SB	Normalización de semáforos ciudad de Puerto Montt	Movilidad	30343529				30 cruces semaforizados		30 unid	UOCT	Sectorial	15.073	Ejecución	Ejecución
SB	Mejoramiento Parque Costanera	Espacio Público	40012220		E3-6A	Turismo Sostenible, PLADECO	Av. Diego Portales	Illapel	9 Há	MINVU - SERVIU	Sectorial	481.943	Ejecución	
FU	Corredor Ferroviario de Transporte Público Llanquihue - Puerto Montt	Movilidad	no		E1-3	SECTRA (2016) Turismo Sostenible MOP	Puerto Montt	Llanquihue	20,8		EFE - FNDR	65.160	Diseño	Diseño
1	Mejoramiento Accesibilidad Barrio Puerto (Ecuador-Chorrillos)	Movilidad	40026872	ING-01			Independencia	Salvador Allende	1,9	MINVU - SERVIU	Sectorial	5.962	Perfil terminado	Prefactibilidad
2	Mejoramiento Calle el Teniente, Barrio Industrial	Movilidad	30127010	ING-02			Camino a Chinchin	Puelche	1,4	GORE - MINVU	FNDR	128.563	Diseño terminado	Ejecución



Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Codigo STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Long. (Km)	Tuición	Fuente Financiera	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
3	Mejoramiento Padre Harter	Movilidad	no	ING-03			G. Gallardo	Blanco Encalada	5,3	GORE-Municipalidad	FNDR	40.347	Diseño terminado	
4	Mejoramiento Avda. Pdte Ibáñez Etapa 2	Movilidad	30124781	ING-05			Cardonal	Portales	4	MINVU - SERVIU	Sectorial	18.386	Perfil terminado	Diseño
5	Ampliación Av. Ejército	Movilidad	30283230	ING-08			Presidente Ibáñez	Seminario	1,4	MINVU - SERVIU	Sectorial	405.730	Diseño terminado	Ejecución
6	Ampliación Ruta 226 Cruce Longitudinal (Puerto Montt - El Tepual)	Movilidad	30458053	PF-03	E1-5C		Pasado Límite Urbano	Ruta 5	1,4	MOP - Vialidad	Sectorial	31.476	Prefactibilidad terminada	Diseño
7	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Central	Movilidad	no	PF-04a	E1-7		Independencia	Copiapó	2,1	MOP	Sectorial	228.575	Prefactibilidad	
8	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Poniente	Movilidad	no	PF-04b	E1-7		Chiniquihue	Alessandri	2,9	MOP	Sectorial	440.553	Prefactibilidad	
9	Diego de Almagro y Conexiones a Caletera Sur de Ruta 5 Poniente	Movilidad	no	ID-06			Caletera Ruta 5	Futura Avda Diego de Almagro	2,4	MINVU	s/i	118.440	Perfil	
10	Conexión Vicuña Mackenna - El Teniente	Movilidad	no	ID-10			Vía Índico	Los Pelúes	1,4	MINVU	s/i	180.440	Perfil	
11	Prolongación de Avda. Los Notros	Movilidad	no	ID-11			Las Arboledas	Avda. Trapen	7,1	MINVU	s/i	704.025	Perfil	
12	Par Vial Calbuco-San Antonio, con Santa Inés-F. Oelckers-V. Pérez Rosales	Movilidad	40005125	ID-21			El Teniente	Chorrillos	3,6	MINVU - SERVIU	Sectorial	7228,99	Prefactibilidad	Diseño
13	Desnivel Presidente Allende / Parque Industrial	Movilidad	no	ID-22			Intersección (bajan expresas de S. Allende)		1,4	MOP	Sectorial	237.547	Perfil	
14	Avda. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses)	Movilidad	30100380	ID-26			Parque Industrial	Ejercito	1,7	MOP	Sectorial	362.099	Perfil terminado	Diseño
15	Segunda Calzada Avda. Los Notros	Movilidad	40005113	ID-27	E1-5A		Puerto Lara	Av. Presidente Ibáñez	0,6	MINVU - SERVIU	Sectorial	5.568	Diseño	Diseño
16	Segunda Calzada Avda. Sargento Silva	Movilidad	no	ID-28			Avda. Austral	Monseñor Ramón Munita	1	MINVU	s/i	161.863	Perfil	
17	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Oriente	Movilidad	no	ID-30a			Obispo Juan González	Cuarta Terraza	4,2	MINVU	s/i	337.411	Perfil	



Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Codigo STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Long. (Km)	Tuición	Fuente Financiera	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
18	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Poniente	Movilidad	no	ID-30b			Las Torres	Obispo Juan González	4,5	MINVU	s/i	357.504	Perfil	
19	Santa María - Dorsal - Germania (Anillo Central-Tramo Norte)	Movilidad	no	ID-31	E1-8A		Vicente Pérez Rosales	Egaña	2,8	MINVU	FNDR	429.658	Diseño	
20	Dagoberto Godoy - Austral	Movilidad	no	ID-32	E1-5B		Avda. El Tepual	Salvador Allende	3,9	MINVU	FNDR	495.915	Diseño	
21	Conexión Bahía Chincuí	Movilidad	no	ID-33			Los Notros	Avda. Chinquihue	1,1	MINVU	s/i	91.488	Perfil	
22	Corredor Transporte Público Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales	Movilidad	no	TP-02b	E1-4A		Ruta 5 (Camino a Pargua)	Urmeneta	2,8	MINVU	FNDR	277.985	Diseño	
23	Pistas Solo Bus Par Urmeneta - Benavente	Movilidad	no	TP-11	E1-4B		Salvador Allende	Ejercito	3,2	MINVU	FNDR	323.076	Diseño	
24	Pista Solo Bus Los Notros - Crucero - Par Pérez Rosales-San Antonio	Movilidad	no	TP-14	E1-4C		Avda. Presidente Ibañez	Par Urmeneta - Benavente	3,3	MINVU	FNDR	240.751	Diseño	
25	Pista Solo Bus Alerce	Movilidad	no	TP-15	E1-4D		Salvador Zurita	Las Torres	5,8	MINVU	FNDR	180.044	Diseño	
26	Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) - Ibañez - Ejercito	Movilidad	40014850	TP-16	E1-4E		Las Torres	Urmeneta - Benavente	6,3	SECTRA	Sectorial	6990,72	Perfil terminado	Prefactibilidad
27	Construcción Conectividad Interterrazas Puerto Montt	Movilidad	30437675	ES-01	E1-10		Conexiones interterrazas		1,4	GORE-SECTRA	FNDR	20.255	Prefactibilidad terminada	Diseño
28	Proyecto Transporte Marítimo Sustentable (Taxis Acuáticos)	Movilidad	no	ES-04		PLADECO	Definición Conceptual Plan Maestro (KM red completa)		23,5	SECTRA	s/i	70.181	Perfil	
29	Red de Ciclorutas	Movilidad	no	MI-02	E1-11		Situación Base / Prediseños / Complementarias		13,4	MINVU-SECTRA	Sectorial	127.221	Perfil	
30	Tráfico Calmado Centro de Puerto Montt	Movilidad	no	MI-04	E1-8B	Estudio Gehl	Circuitos peatonales interior perímetro central (30 há)		3,3	MINVU	Sectorial	184.503	Diseño	
31	Estacionamientos Exteriores al Centro de Puerto Montt	Movilidad	no	MI-05	E1-12A		Borde Perímetro Central (6 lugares, no necesariamente DUP)		-	s/i	s/i	761.520	Perfil	
32	Boulevard Antonio Varas	Movilidad	30072731	MI-07	E1-8C	Estudio Gehl	Salvador Allende	Chillán	0,55	GORE-Municipalidad	FNDR	282.776	Diseño terminado	Ejecución



Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Codigo STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Long. (Km)	Tuición	Fuente Financiera	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
33	Otras Conexiones Interterrazas (Complemento a ES-01)	Movilidad	no	MI-08			Otras Escaleras, Ascensores, Funiculares		1,4	GORE-SECTRA	s/i	367.777	Perfil	
34	Mejoramiento interconexión vial Centro Poniente	Movilidad	30092104				Mejoramiento Calles Crucero y Avenida cardonal; Apertura eje Calbuco		0,38 Há	MINVU - SERVIU	Sectorial	17.701	Prefactibilidad terminada	Diseño
35	Construcción Parque Metropolitano (Parque Huasco)	Espacio Público	40004334		E1-24C		Terreno Expretoleras (Oriente)		4,3 Há	MINVU - SERVIU	Sectorial	5.580	Diseño	Diseño
36	Mejoramiento Calle España	Movilidad	40012877				Quepe	Av. Juan Soler Manfredini	0,4	GORE-Municipalidad	FNDR	13.663	Perfil terminado	Ejecución
37	Mejoramiento Plaza Inclusiva Población 18 de Septiembre	Espacio Público	40022442				Plaza Población 18 de Septiembre		0,4 Há	GORE-Municipalidad	FNDR	3.385	Perfil terminado	Ejecución
38	Mejoramiento Plaza Bernardo O'Higgins	Espacio Público	40023914				Plaza Bernardo O'Higgins		0,4 Há	MINVU-SERVIU	Sectorial	15.960	Perfil terminado	Ejecución
39	Piloto Gehl Puerto Montt	Espacio Público	no		E1-15	Estudio Gehl	Parada de buses Av. Pdte. Salvador Allende/Antonio Varas		1 unid	MINVU-MTT	Subder	2.725	Perfil	
40	Plaza central Llafkelen y Parque Reloncaví, Alerce	Espacio Público	no		E1-16	Estudio Metro lab	Plaza de Alerce y terreno al oriente (Población Reloncaví)		1 Há	MINVU	FNDR	51.102	Perfil	
41	Teleférico Bernardo O'Higgins (concesión)	Movilidad	no				Cuarta Terraza	Mall Paseo Costanera	2,75	Concesión		-		
42	Puerto Crucero	Movilidad	no				Pichipelluco (Juan Soler Manfredini 220 m al poniente de España)		2 Há					

Fuente: elaboración propia.



1.2.5 Antecedentes de participación ciudadana

1.2.5.1 Ordenanza Municipal de Participación Ciudadana

El Municipio cuenta con una ordenanza rectora de procesos de participación ciudadana desde el año 2007, la cual fue actualizada durante el año 2019 y nuevamente a finales de 2020; ésta última incorpora dos artículos transitorios, en el contexto de la crisis sanitaria derivada del brote de COVID-19. En ella, se establece que se entenderá por Participación Ciudadana al *“ejercicio democrático que le permite a la ciudadanía ser parte de las decisiones más importantes del territorio, reforzando el compromiso de la comunidad con las instituciones, con la exposición de ideas y sentimientos que valora la opinión y decisión de todas y todos los integrantes de la sociedad por igual, sin discriminación de edad, genero, creencias ni clase social, pudiendo así organizarse y participar de la vida política, ejerciendo el derecho que ello conlleva, considerando como un elemento central el compromiso comunitario de todos los ciudadanos y ciudadanas mediante valores esenciales como el respeto mutuo, la solidaridad, la responsabilidad y el trabajo en equipo”*⁶⁸.

Para efectos de las consultas públicas contempladas en este Plan, respecto a los mecanismos de participación establecidos en la Ordenanza, es importante destacar que:

- La consulta ciudadana será un elemento a considerar para la toma de decisiones en el ejercicio de las funciones propias de la Municipalidad y deberá justificar el rechazo o la acogida de la propuesta.
- La consulta ciudadana podrá ser dirigida a: organizaciones territoriales, funcionales o de interés público, organizaciones de voluntariado, asociaciones gremiales, organizaciones sindicales, y la ciudadanía en general, promoviendo siempre la inclusión y equidad.
- La consulta ciudadana puede realizarse mediante modalidad presencial (Diálogos participativos y votación en urna), virtual (Foros de opinión y votación electrónica) o ambas de manera simultánea.
- La consulta ciudadana será convocada por la Municipalidad, luego de ser informado el Concejo Municipal. En la convocatoria se informará el objetivo de la consulta, así como la fecha y lugar de realización. La difusión de la consulta se exhibirá en los lugares de mayores afluencias de ciudadanos y se comunicará con los medios masivos de los que disponga la Municipalidad.
- Los resultados de la toda consulta ciudadana serán públicos y deberán difundirse por todos los medios de comunicación que disponga la municipalidad.
- **Mientras se mantenga vigente la Alerta Sanitaria en el territorio de la República de Chile, decretada por el Ministerio de Salud:** El desarrollo de las instancias de participación ciudadana o consulta pública que se realizan en el marco de los procedimientos de aprobación o modificación de los instrumentos de Planificación Territorial, incluidas las Audiencias Públicas y la exposición a la comunidad descritas en el art. N°43 del DFL 458 Ley General de Urbanismo y Construcción, así como en el art. N°2.1.11. del DS 47 Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, se podrán realizar a distancia a través de medios tecnológicos de acuerdo a la

⁶⁸ Ordenanza Municipal de Participación Ciudadana, I. Municipalidad de Puerto Montt (2019).



jurisprudencia administrativa vigente, especialmente el dictamen 10.084 del 2020 de la Contraloría General de la República y los dictámenes N° s 3.610, 6.693, 25.002 y 51.698, todos del 2020 emanados del mismo Órgano Contralor.⁶⁹

Además de lo anterior, este Plan considera la elaboración y publicación de una página web, la cual se registrará por el Artículo 16º y 17º de la Ordenanza, de los cuales el primero establece que *los ciudadanos y ciudadanas de la comuna tienen derecho a informarse de las acciones, planes, programas y proyectos que determine la autoridad comunal, por lo que es misión de la Municipalidad utilizar los medios que considere necesarios para asegurar que la información llegue de manera completa, oportuna y temprana y responda a la continua demanda de la comunidad*".

1.2.5.2 Actores sociales

De acuerdo a información municipal, existirían 4.500 organizaciones sociales inscritas en el Listado Oficial de Organizaciones Sociales, elaborado por la Secretaría Municipal. No obstante, en el proceso de modificación del PRC han participado activamente 140 juntas de vecinos y 18 comunidades y asociaciones indígenas Mapuche Lafkenche⁷⁰.

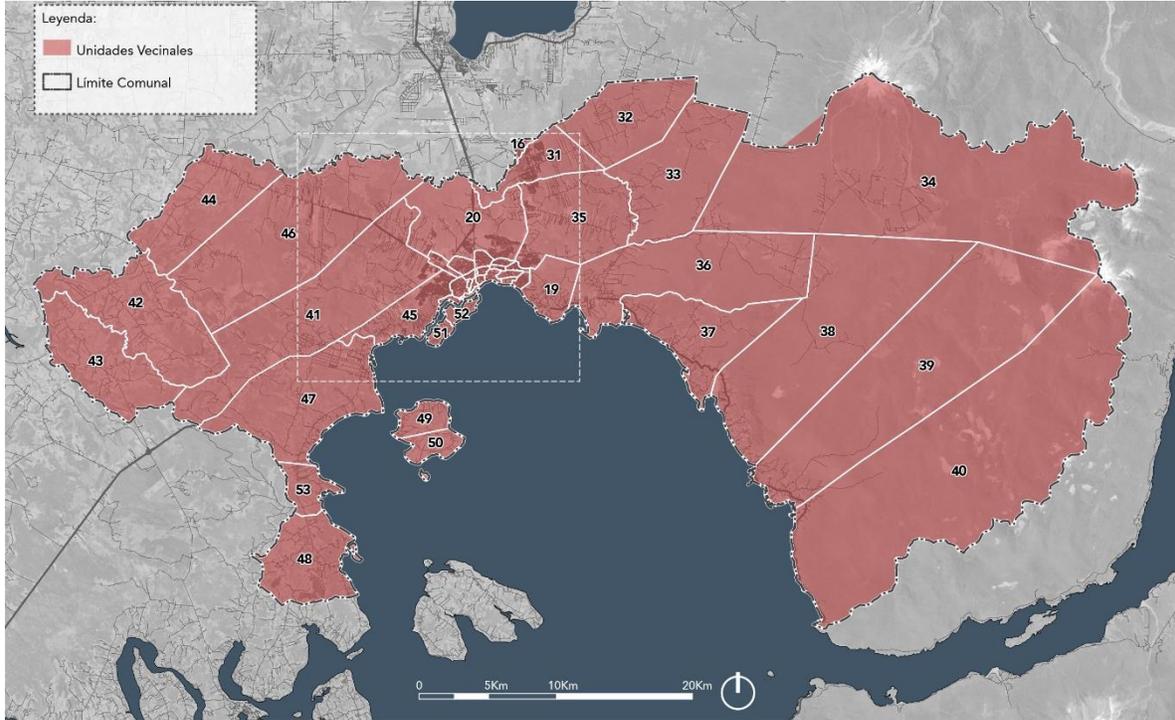
Dado que el PIMEP, así como el PRC, corresponde a un Instrumento de Planificación Territorial vinculante, se recomienda trabajar con los mismos actores considerados en el proceso de participación ciudadana del anteproyecto de modificación al PRC. También se sugiere la incorporación de organizaciones funcionales relacionadas a movilidad y espacio público, sin embargo, hasta la fecha de este informe no se ha logrado identificar alguna.

⁶⁹ Decreto N° 11.423 de modificación a la Ordenanza de Participación Ciudadana, 04 de diciembre de 2020.

⁷⁰ Información proveniente del Programa de Participación Ciudadana del Departamento de Desarrollo Urbano del Municipio.

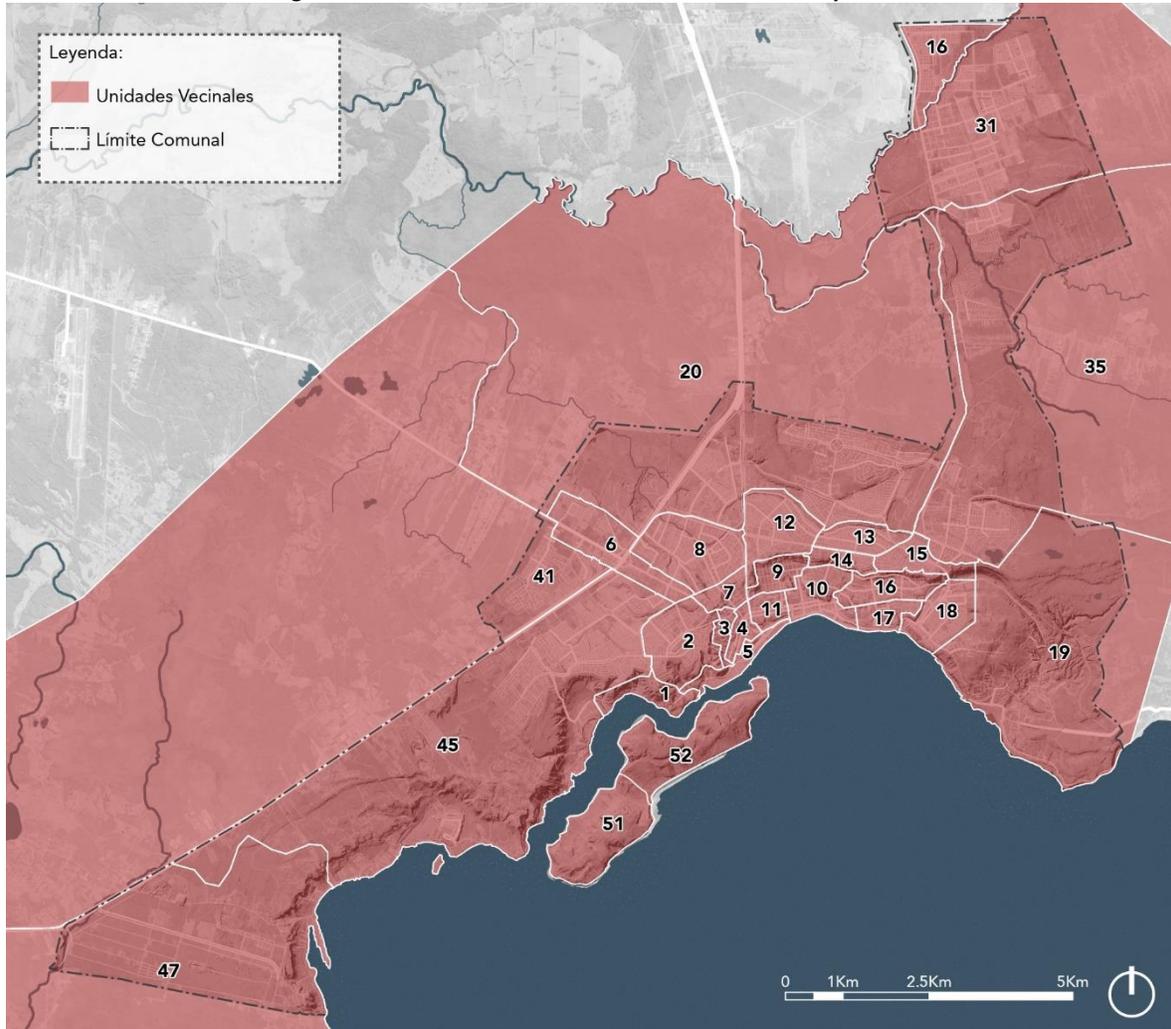


Figura 36 Unidades Vecinales – Comuna de Puerto Montt



Fuente: elaboración propia, en base a MDS.

Figura 37 Unidades Vecinales – Ciudad de Puerto Montt y Alerce



Fuente: elaboración propia, en base a MDS.

1.2.5.3 Catastro de Procesos de Participación Ciudadana, período 2010-2021.

Dado los objetivos del PIMEP, se realizó un trabajo de recopilación de los principales antecedentes, análisis de metodologías y resultados de **procesos de participación ciudadana de proyectos, planes o programas enfocados en movilidad y espacio público, realizados en la comuna de Puerto Montt durante los últimos 10 años**. A continuación, se presenta el listado de los procesos de participación ciudadana recopilados, cuyos antecedentes y resultados relevantes para el Plan se presentan en el Anexo 1.5.2.2.

Tabla 13 Procesos de participación ciudadana, período 2010-2021

Subcapítulo	Nombre del proyecto, plan o programa
a)	Plan de Desarrollo Comunal 2017-2021 (PLADECO)
b)	Plan Regulador Comunal (Anteproyecto de modificación)
c)	Análisis, evaluación y diseño de soluciones de conectividad interterrazas Puerto Montt
d)	Programa Ciudades emergentes sostenibles (ICES)
e)	Declaración Zona Típica Barrio Puerto Chorrillos-Ecuador



Subcapítulo	Nombre del proyecto, plan o programa
f)	Programa Quiero Mi Barrio
g)	Estudio Levantamiento de Ecosistemas Smart City Regionales
h)	Comisión Asesora Presidencial Promovilidad Urbana
i)	Actualización del Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa II

Fuente: Elaboración propia.

Es posible destacar que, en los mecanismos utilizados en los procesos de participación ciudadana en la comuna, prima el desarrollo de talleres participativos ya sea en un formato de tipo multisectorial, con *stakeholders* del mundo público y privado principalmente, así como también en un formato abierto a la ciudadanía.

Debido a su flexibilidad, estos permiten trabajar con distintos niveles de participación al mismo tiempo, siendo ampliamente utilizado al momento de requerir realizar un levantamiento de información de las condiciones locales de alguna temática en específico, en este caso asociadas a movilidad y espacio público. A modo de ejemplo, en un mismo taller de participación puede cumplirse las funciones de informar a la ciudadanía sobre la implementación de un proyecto municipal de mejoramiento de espacios públicos (informativo), realizar un levantamiento diagnóstico de las dinámicas urbanas que confluyen en el sector (consultivo) y al mismo tiempo ser resolutivo, involucrando a la comunidad en los procesos de toma de decisiones que generan impacto en su calidad de vida.

Otros de los instrumentos de recolección de información que se presentan con frecuencia son los levantamientos a través de *survey* sociales o encuestas, en formato cara a cara (como en el caso del estudio de conectividad interterrazas o en el programa ICES en la fase de caracterización), o bien a través de plataformas online. En relación a esto último, resulta interesante destacar las experiencias de consulta pública a cargo del municipio, las que han contado con una amplia participación, a partir de la generación de condiciones propicias para ello.

Uno de los aspectos importantes a destacar, es el alto nivel de involucramiento y compromiso del equipo de participación ciudadana de la Ilustre Municipalidad de Puerto Montt con la comunidad, y con la participación ciudadana en sí, en tanto es un proceso necesario y de alto valor para el éxito de las iniciativas a implementar y a su capacidad transformadora.

En cuanto a las problemáticas del sector de transporte de la ciudad de Puerto Montt, y más allá de los resultados específicos obtenidos en las instancias de participación ejecutadas por cada uno de los proyectos, planes y programas revisados, se identifica que los diagnósticos realizados coinciden en una serie de aspectos, tales como la falta de regulación y la deficiente calidad y cobertura del sistema de transporte público de la ciudad, lo que incentiva el uso del automóvil particular. En este contexto se reconoce que la falta de conectividad hacia sectores periféricos de la ciudad y entre sectores de la ciudad (por ejemplo, conectividad interterrazas) deriva en la confluencia del sistema de transporte al sector céntrico de la Puerto Montt, generando una alta congestión.

También se recoge la necesidad de ampliar la red vial y de espacios públicos, generar proyectos integrados con pertinencia al lugar de emplazamiento, que permitan relevar los modos no motorizados de desplazamiento y conectar zonas fragmentadas del tejido urbano.



3º EXPENDIENTE PIMEP: Modelo de situación actual

1.3 Modelo de situación actual

1.3.1 Memoria y Planos MSA

1.3.1.1 Catastro y diagnóstico de infraestructuras de movilidad

Uno de los objetivos del PIMEP es mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad en la respectiva comuna. Es necesario entonces conocer cómo se producen los desplazamientos, para así enfocar el análisis en los sectores que concentran la mayor cantidad de desplazamientos y mayor atracción de viajes.

Existen dos fuentes relevantes de información que permiten conocer las características de la movilidad en Puerto Montt. La primera es la Encuesta Origen Destino de Viajes (EOD) del año 2014 y la segunda es el modelo de transporte desarrollado por SECTRA en 2018⁷¹, con el cual se elaboró el Plan Maestro de Transporte Urbano vigente.

Según la EOD 2014, la movilidad en Puerto Montt tiene una alta componente asociada a los modos de transporte motorizados. De hecho, entre las capitales regionales y áreas metropolitanas de Chile, Puerto Montt es la ciudad con mayor participación del transporte privado y motorizado, y la con menor participación de viajes en modos de caminata. En el horario Punta Mañana de día laboral (7:30-8.30), el 65% de los viajes se realiza en automóvil o transporte público (taxi colectivos y taxi buses), 21,5% son viajes de caminata y solamente un 0,2% en bicicleta. Llama la atención que el 66% de viajes con propósito Otro (compras, trámites, etc.) se realiza en automóvil (chofer y acompañante).

⁷¹ Actualización Plan de Transporte Puerto Montt, Etapa II (2018)



Tabla 14 Modo de transporte según propósito de viaje, horario punta mañana

Modo	Propósito						Total	%
	Trabajo	%	Estudio	%	Otro	%		
Auto Chofer	13,217	38.17	355	0.74	15,550	54.90	29,122	26.29
%	45.38		1.22		53.40		100	
Auto Acompañante	3,710	10.71	15,645	32.70	3,238	11.43	22,593	20.39
%	16.42		69.25		14.33		100	
Taxi Colectivos	4,350	12.56	1,790	3.74	1,100	3.88	7,240	6.53
%	60.08		24.72		15.19		100	
Taxibus	4,243	12.25	6,715	14.04	2,311	8.16	13,269	11.98
%	31.98		50.61		17.42		100	
Caminata	3,671	10.60	14,690	30.71	5,464	19.29	23,826	21.51
%	15.41		61.66		22.93		100	
Bicicletas	260	0.75	0	0.00	0	0.00	260	0.23
%	100.00		0.00		0.00		100	
Otros	5,175	14.94	8,646	18.07	659	2.33	14,480	13.07
%	35.74		59.71		4.55		100	
Total	34,627	100	47,841	100	28,322	100.00	110,790	100
%	31.25		43.18		25.56		100	

Fuente: SECTRA (2018)

Las razones que explican ese comportamiento de viaje en Puerto Montt son variadas, pero tienen como consecuencia que, si se mantienen o incrementan esos porcentajes de uso de vehículos motorizados, particularmente de automóviles, el crecimiento urbano se vuelva insostenible.

Esta tendencia requeriría una constante ampliación del espacio vial destinado a la circulación de vehículos motorizados, afectando a toda la ciudad. La experiencia extranjera muestra que esa ampliación de espacio vial induce un mayor uso de los vehículos motorizados, generándose una espiral de ampliación de la capacidad vial y mayor uso de automóvil.

Otro antecedente relevante en esta etapa del estudio es el trabajo realizado por la comisión asesora presidencial “Pro Movilidad Urbana”, que fue creada en 2014 para entregar recomendaciones sobre mejoras en la calidad de vida para chilenas y chilenos, a través de medidas que garanticen sistemas de transportes modernos, eficientes y accesibles.

Según el diagnóstico realizado por esa comisión, los principales problemas de movilidad que afectan a ciudades del sur de Chile, incluida Puerto Montt, son los siguientes:

- Crecimiento descontrolado del parque automotriz, insuficiente y deficiente mantención de vialidad para vehículos y peatones.
- Falta de educación vial e información al usuario detrimento de la calidad de vida de las personas debido a la congestión colapsos en horario punta por concentración de actividades.
- Insuficientes medidas de eficiencia en gestión de tránsito.
- Escasa planificación urbana.



- Mala calidad del servicio de transporte público y falta de la infraestructura necesaria para su buen funcionamiento.
- Transporte de carga transita por el centro de la ciudad.

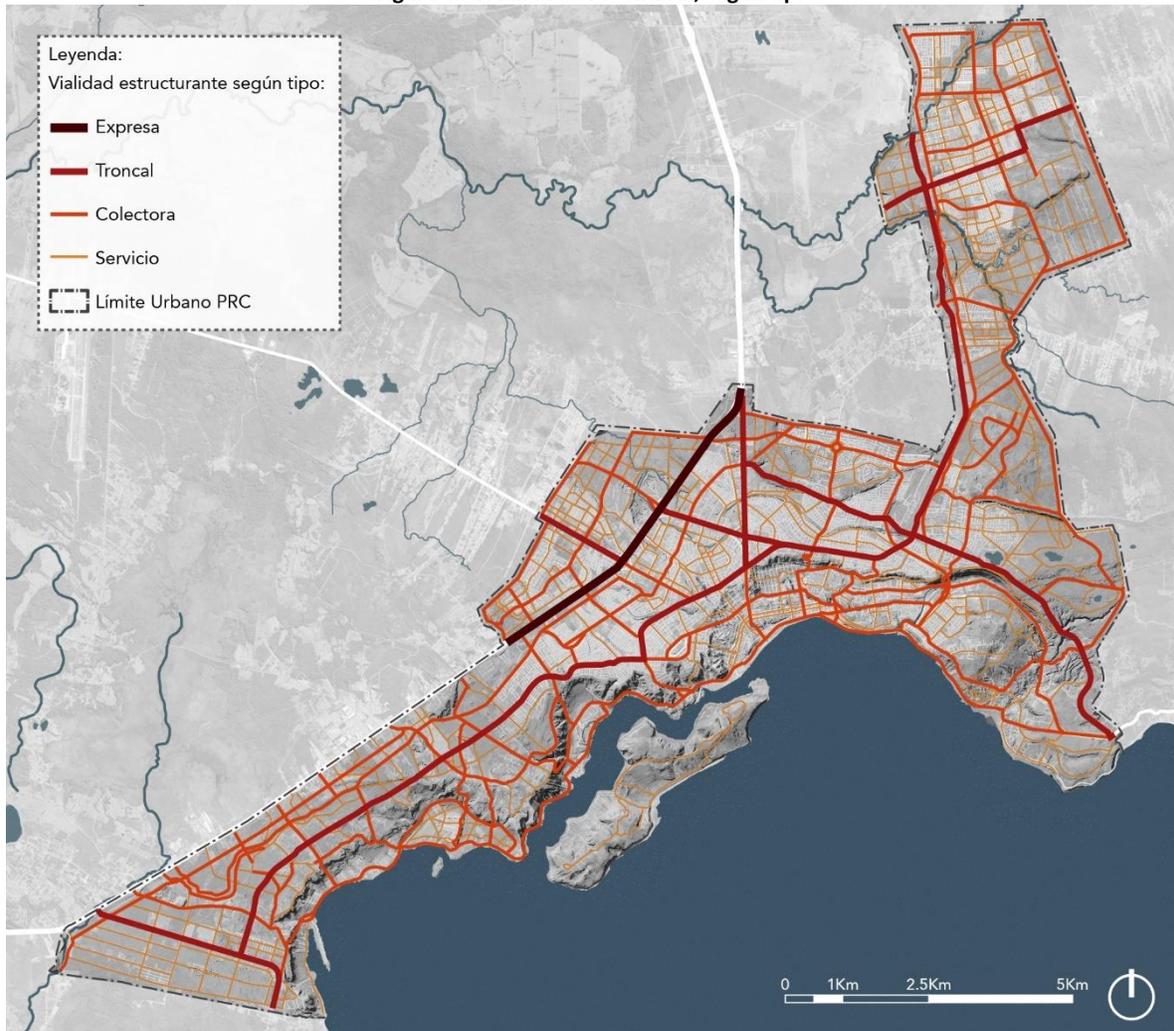
Dado el alcance y objetivos del PIMEP, la mejora de la infraestructura para el transporte público y los peatones, en las zonas con mayor potencial de densificación, pueden ser los ámbitos donde se podrían enfocar los proyectos que se propongan. Ese tipo de acciones debe complementarse con una planificación urbana que incentive, con fuerza, la generación de áreas con usos de suelo que reduzcan las distancias de viaje, para factibilizar que más desplazamientos se hagan en caminata o bicicleta.

a) Vialidad estructurante

Dada la condición de capital regional y centro de servicios y comercio para otras comunas, sumado al fuerte crecimiento urbano de la ciudad, Puerto Montt cuenta con una amplia red de conectividad vial, caracterizada por rutas interregionales e intercomunales. Esta condición se traduce en que la tuición sobre la vialidad se encuentra compartida entre el Ministerio de Obras Públicas (Caminos Públicos), el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Red Vial Básica), el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU Los Lagos) y el Municipio. Lo anterior obliga a un plan altamente concertado entre servicios públicos.

Las vías estructurantes que destacan son las vías interurbanas Ruta 5 (Panamericana Sur), Ruta 7 (Carretera Austral), Ruta V-60 (vía que conecta con el aeropuerto El Tepual) y Ruta V-505 (única vía de acceso a Alerce). A ello se suman las vías troncales Av. Presidente Salvador Allende, Av. Parque Industrial, Av. Angelmó, Av. Diego Portales, Av. Cardonal, Av. Presidente Ibañez, Av. Los Notros, Maratón, las colectoras Av. Sargento Silva, Regimiento, Crucero, Guillermo Gallardo (entre Padre Harter y Av. Diego Portales), Santa María, Ejército, Av. Austral, Av. Vicuña Mackenna, Av. Volcan Puntagudo (troncal entre Monseñor Ramón Munita y Avda. Presidente Ibañez), y las vías de servicio Urmeneta, Benavente, entre muchas otras. No obstante, lo anterior, las condicionantes topográficas de la comuna, compuesta por una estructura de terrazas con fuertes pendientes, dificultan la conectividad principal de la ciudad en su eje norte-sur (en calles Marcelo Fourcade, Ejército, O'Higgins, Sargento Silva, Santa Teresa, Salvador Allende, Federico O'Elckers, etc).

Figura 38 Vialidad estructurante, según tipo



Fuente: elaboración propia, en base a anteproyecto de modificación al PRC.

De acuerdo al STU (2018), en Puerto Montt se realizan casi 800 mil viajes diarios (799.391), cuyos principales polos atractores/generadores de viajes son los sectores Norte, Mirasol y Centro. La mayoría de los viajes en horario punta mañana se realizan en transporte privado, con 26,3% en modo Auto Chofer y 20,4% en modo Auto acompañante, concentrándose en zonas no periféricas de la ciudad, vale decir, en los sectores Centro, Centro Norte, Centro Oriente, Mirasol, Oriente y Macrozona Norte (Villas Puerta del Sol, Antillanca, Yolanda, entre otras.); siendo esta última zona la mayor generadora y atractor de viajes en este modo, con 6.805 viajes generados y 4.571 atraídos⁷².

Respecto a la tasa de motorización, para el año 2014⁷³ la comuna contaba con 0,71 vehículos por hogar y 207,5 vehículos cada 1.000 habitantes (cifra bastante superior a los 0,48 veh/hog registrado en 2004), presentando las mayores tasas en las macrozonas Poniente, Oriente y Centro (1,39, 1,10 y 1,06 respectivamente) y la menor en el sector Alerce–La Vara (0,43 hab/há), pese a ser uno de los sectores

⁷² Encuesta Origen Destino (EOD), STU 2018.

⁷³ Muestra utilizada por el STU



con mayor población y número de hogares en la comuna (19,8% y 18,2% respectivamente)⁷⁴. Mientras que para el año 2017⁷⁵ la tasa de motorización había aumentado a 282 vehículos cada 1.000 habitantes, equivalentes a 0,97 veh/hog⁷⁶; el doble respecto al año 2004.

En respuesta a ello, el actual proyecto de modificación al PRC propone incentivar el tránsito peatonal y el transporte público, a través de la consolidación de una red de subcentros urbanos, conectados entre sí a través de una red vial a escala local⁷⁷. De acuerdo con el Estudio de Capacidad Vial del proyecto, la Vialidad estructurante propuesta (considerando el año 2035 como horizonte) no solo podría acoger los viajes proyectados para esa fecha, sino que también mejoraría la velocidad media del transporte público y privado, puesto que la densidad de la red propuesta ampliaría las alternativas de rutas con mejores niveles de servicio. Sin embargo, se prevén arcos congestionados en el eje Presidente Ibáñez (entre Cardonal y Av. Parque Industrial), Av. Diego Portales (entre Independencia y Quillota) y Av. Parque Industrial (entre Ruta 5 y Santa Inés), para los que se necesitarían medidas de gestión de tránsito o de ampliación de capacidad de la faja, las cuales pueden ser consideradas dentro del PIMEP.

⁷⁴ Idem

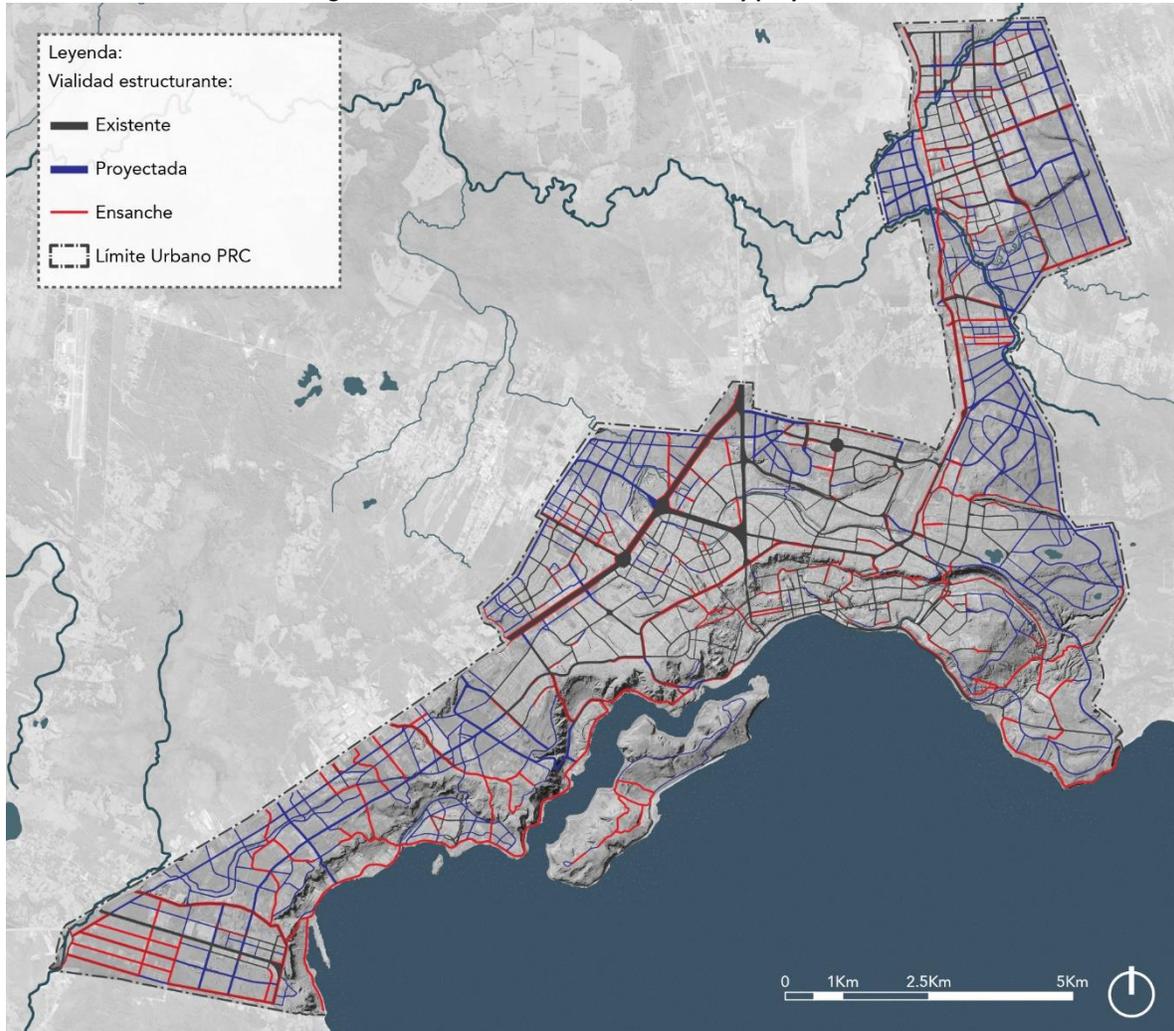
⁷⁵ Último dato público disponible en bases INE.

⁷⁶ Se utiliza tamaño medio del hogar de 3,44; dato utilizado para el cálculo de la tasa de motorización en el STU 2018.

⁷⁷ Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal de Puerto Montt



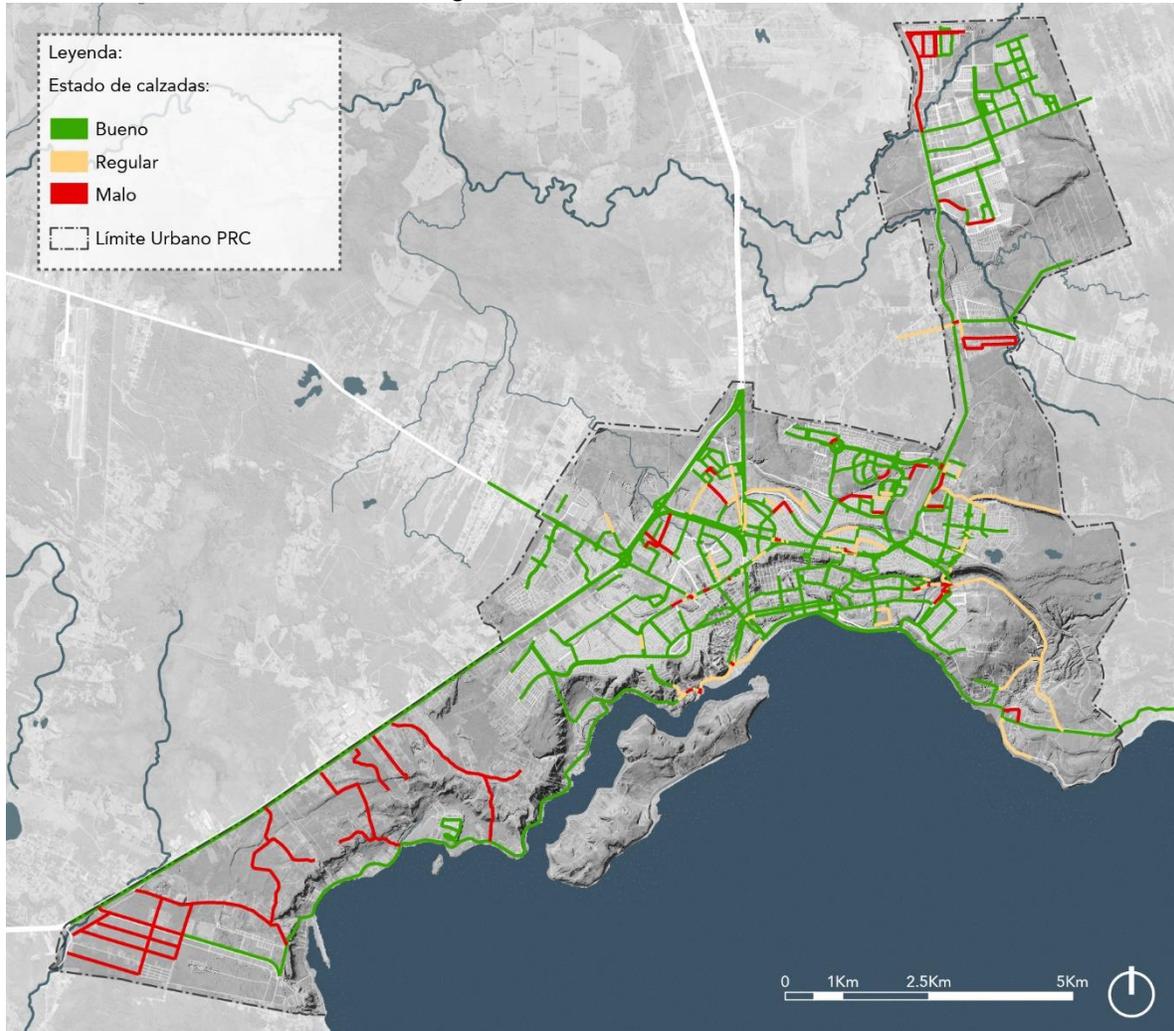
Figura 39 Vialidad estructurante, existente y proyectada.



Fuente: elaboración propia, en base a anteproyecto de modificación al PRC.

Otro aspecto para considerar en el funcionamiento de la red vial es el estado actual de conservación de las vías, el cual, si bien es bueno en la mayoría del área urbana, según el STU (2018), muchos problemas de conectividad se deberían a la falta de pavimentación o el estado deficitario de algunas vías, tal sería el caso de las calles España (cercano al centro comercial Mall Paseo Costanera) y 27 de abril (conexión entre Villa Antihual y Ruta 5), y entre los sectores Alto La Paloma y Valle Los Volcanes.

Figura 40 Estado de las calzadas



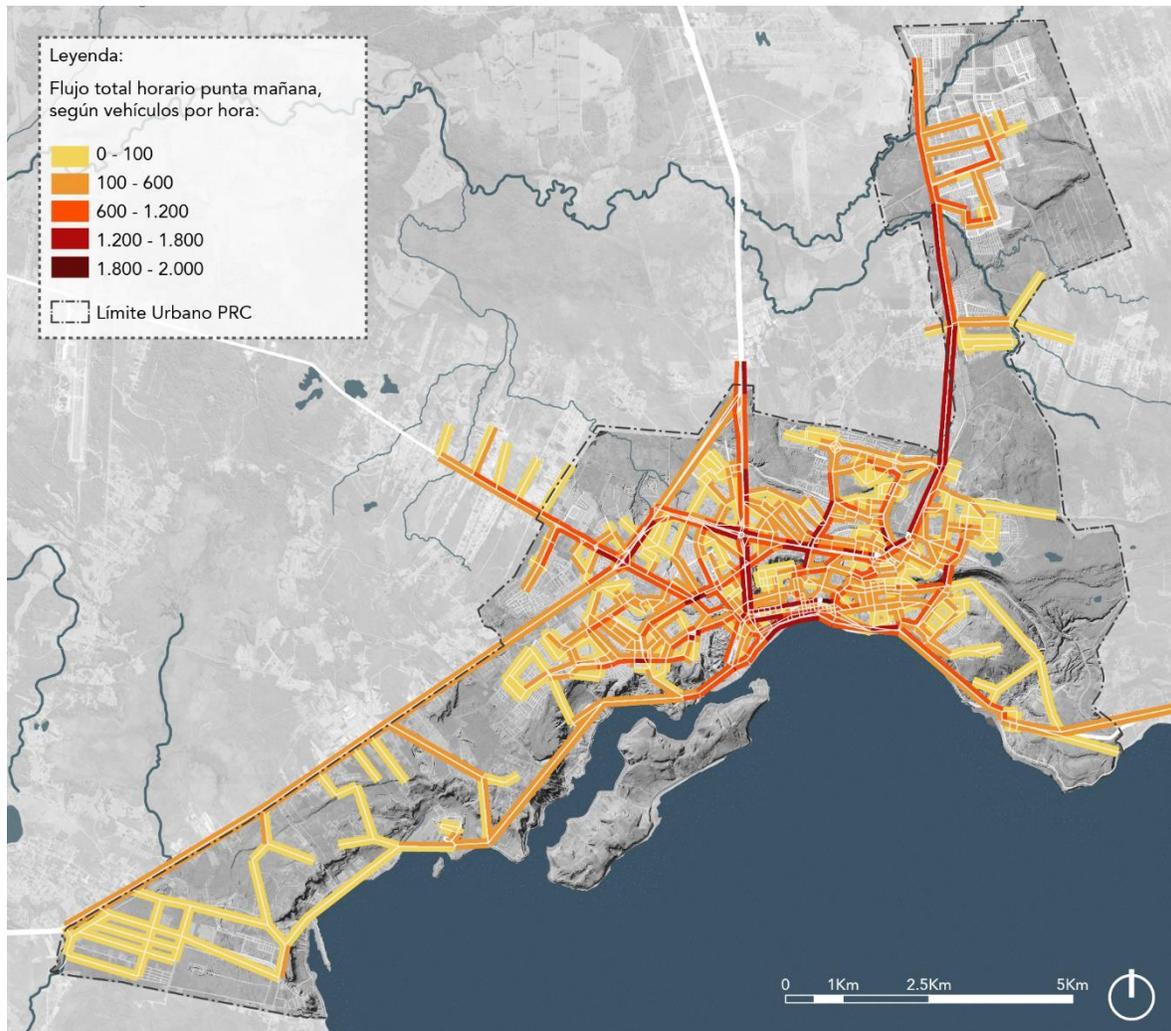
Fuente: elaboración propia, en base a STU 2018.

b) Congestión

En la actualidad, los ejes con mayor congestión de la ciudad, en el periodo Punta Mañana, son Av. Salvador Allende (ambos sentidos), Av. Diego Portales (sentido poniente-oriente), Av. Presidente Ibáñez (sentido poniente-oriente) y Av. Ferrocarril-Camino a Alerce (ambos sentidos); siendo esta última la vía con mayor flujo de pasajeros en transporte público (Taxibus y Taxicolectivo) en hora punta mañana⁷⁸.

⁷⁸ Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal de Puerto Montt

Figura 41 Flujo total vehículos



Fuente: elaboración propia, en base a Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal de Puerto Montt, 2020.

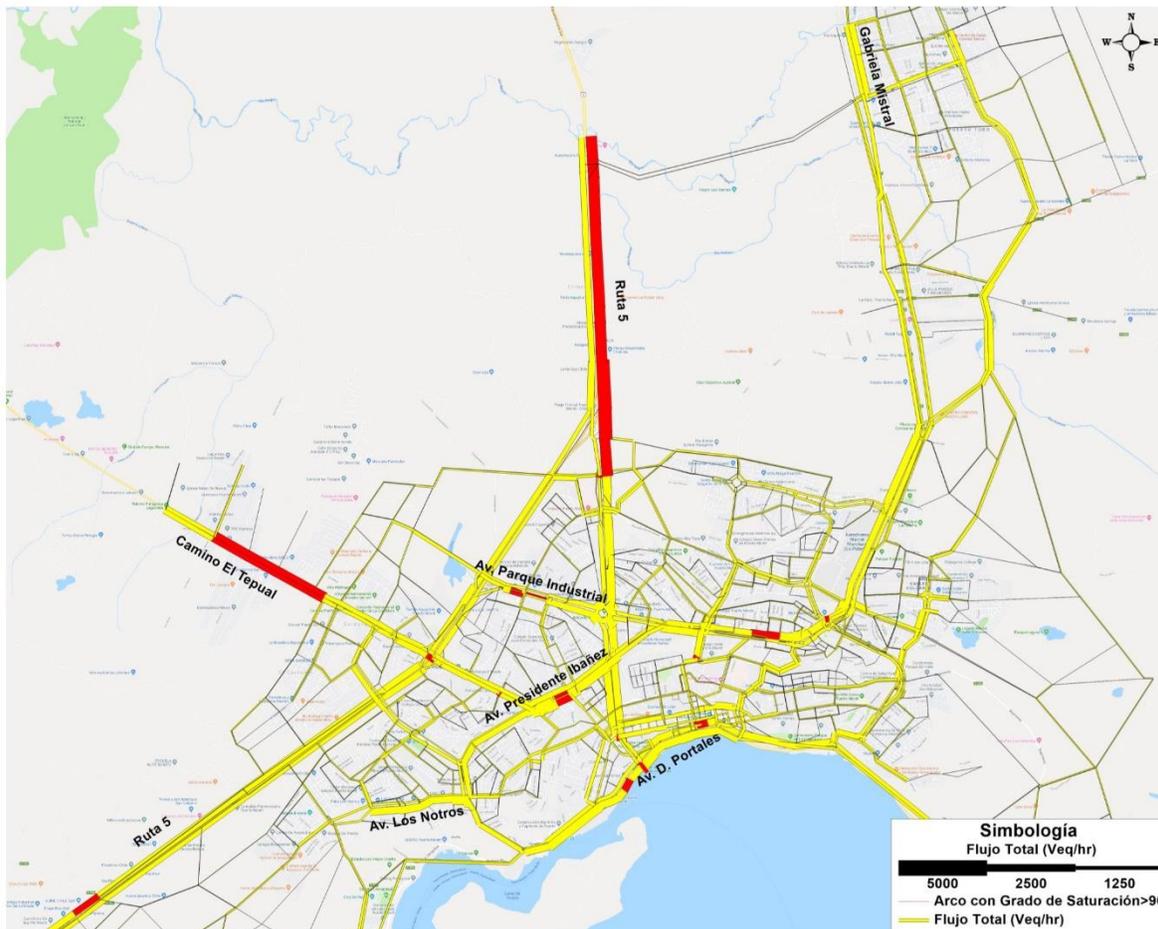
Si bien no hay una congestión generalizada en la ciudad, se prevé que para el año 2030⁷⁹, de mantenerse el grave aumento del uso de transporte privado, en desmedro del transporte público, se provocaría la disminución en la velocidad de circulación y el aumento en los tiempos de viaje del transporte privado y público (aumento del 55% y 80% en los tiempos de viaje, respectivamente), resultando en altas congestiones en el sector Nororiente de la ciudad (ejes Ibañez, Ferrocarril, Gabriela Mistral, Diego Portales, Tepual y Sargento Silva).

Para revertir dicha tendencia, el Anteproyecto de modificación del PRC propone un modelo de Ciudad Policéntrica Compacta, que disminuya la distancia de viajes obligados a través de la consolidación de subcentros de empleo y equipamiento, la proyección de nuevas vías estructurantes y la promoción de modos de movilidad no motorizados (ver más en capítulo 1.2.2.1 y 1.3.1.1.a).

⁷⁹ Predicción realizada en STU 2018, en base a un escenario de uso de suelo tendencial al 2030 y la estimación de la futura generación y atracción de viaje (modelo ESTRAUS), de no tomarse ninguna medida para solucionar los problemas de congestión existentes a la fecha.



Figura 42 Grados de Saturación > 90%, Propuesta PRC - Horario punta mañana, Año 2035



Fuente: Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal de Puerto Montt, 2020

c) Modos no motorizados

Pese a que a los viajes en Caminata representan el 21,5% de los viajes totales en horario punta mañana (23.826 viajes), Puerto Montt es una de las capitales regionales con menor porcentaje de uso de la caminata en el país⁸⁰ y, en su mayoría, estos tienen un propósito de viaje de trabajo o estudio, los cuales representan el 77% de los viajes; mientras que en el caso de la Bicicleta, solo el 0,23% del total de los viajes en horario punta mañana corresponden a este modo (260 viajes), de los cuales en su mayoría se concentran en zonas alejadas al centro de la ciudad y tienen como principal propósito de viaje el trabajo (100%)⁸¹.

Las potenciales causas de la baja participación modal no motorizada podrían deberse al patrón disperso de crecimiento en extensión de la ciudad y la escasa densificación residencial de sus centros. Aunque existen también condiciones topográficas que lo agravan debido al sistema de terrazas y pendientes, esta

⁸⁰ http://www.sectra.gob.cl/encuestas_movilidad/encuestas_movilidad.htm

⁸¹ Cuadro N°4,5: Distribución de viajes según modo de transporte y propósito, Punta mañana. Informe Final STU, 2018.

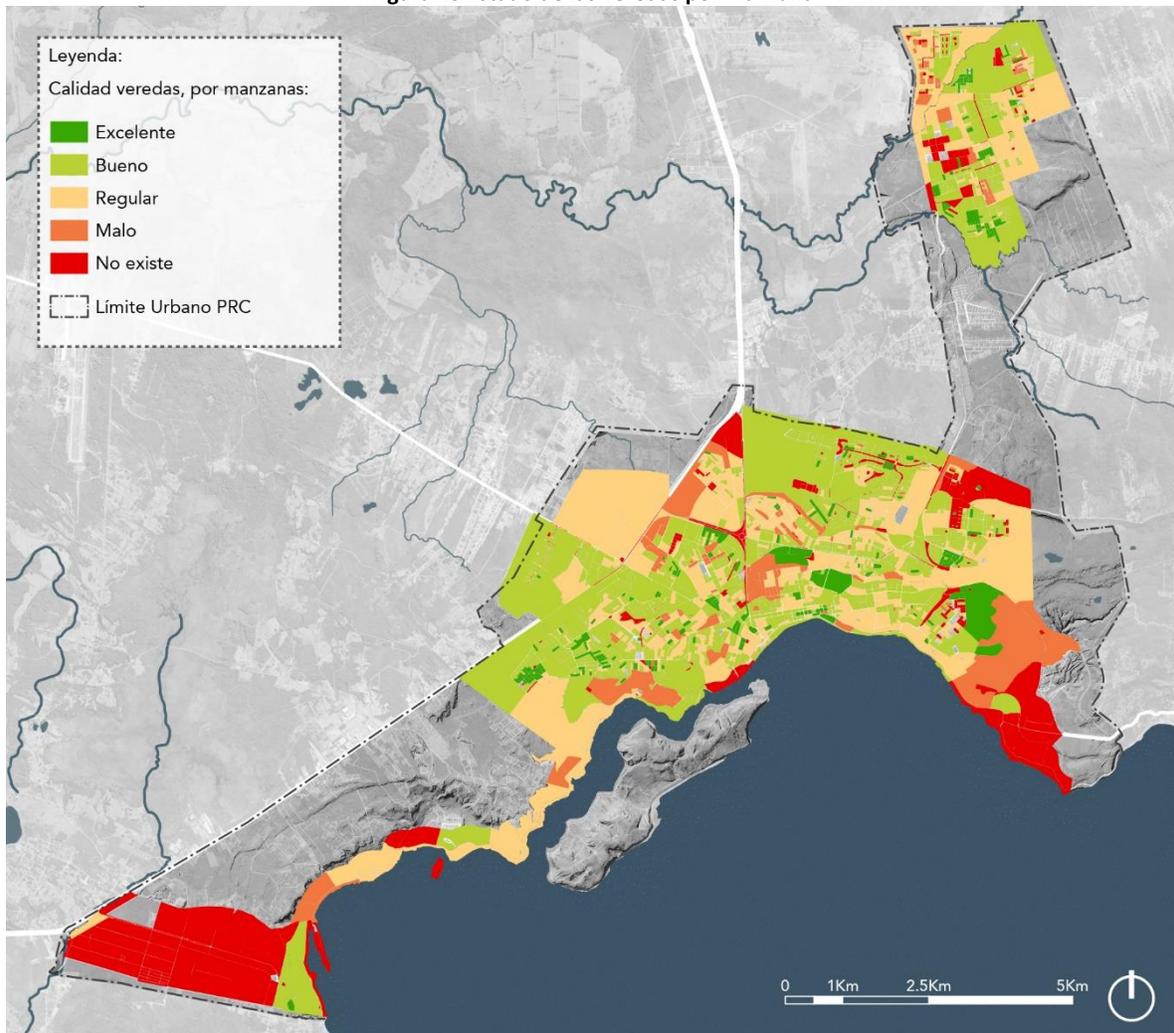


condición no parecer ser un obstáculo insalvable, ya que otras ciudades con similares condiciones (Valparaíso, Iquique-Alto Hospicio) no presentan estas bajas tasas de caminata.

Otra condición agravante, pero con potencial de solución radica en la deficitaria calidad y dotación de infraestructura peatonal y de bicicletas, sumado a la alta ocupación de estacionamientos en superficie en las zonas centrales. A ello se suma el estado actual de las veredas, cuya distribución de veredas de calidad regular, mala o no existente se extiende de forma generalizada por toda el área urbana comunal (ver imagen a continuación).

Frente a este escenario, existe una iniciativa pública entre SECTRA y el Municipio, que de materializarse podría ayudar a resolver parte de estos problemas, al menos en el sentido norte-sur de la ciudad, llamada Proyecto Interterrazas, el que considera infraestructuras que faciliten el desplazamiento entre terrazas, tales como rampas, ascensores y funiculares (ver este y otros proyectos en capítulo 1.2.4).

Figura 43 Estado de las veredas por manzana



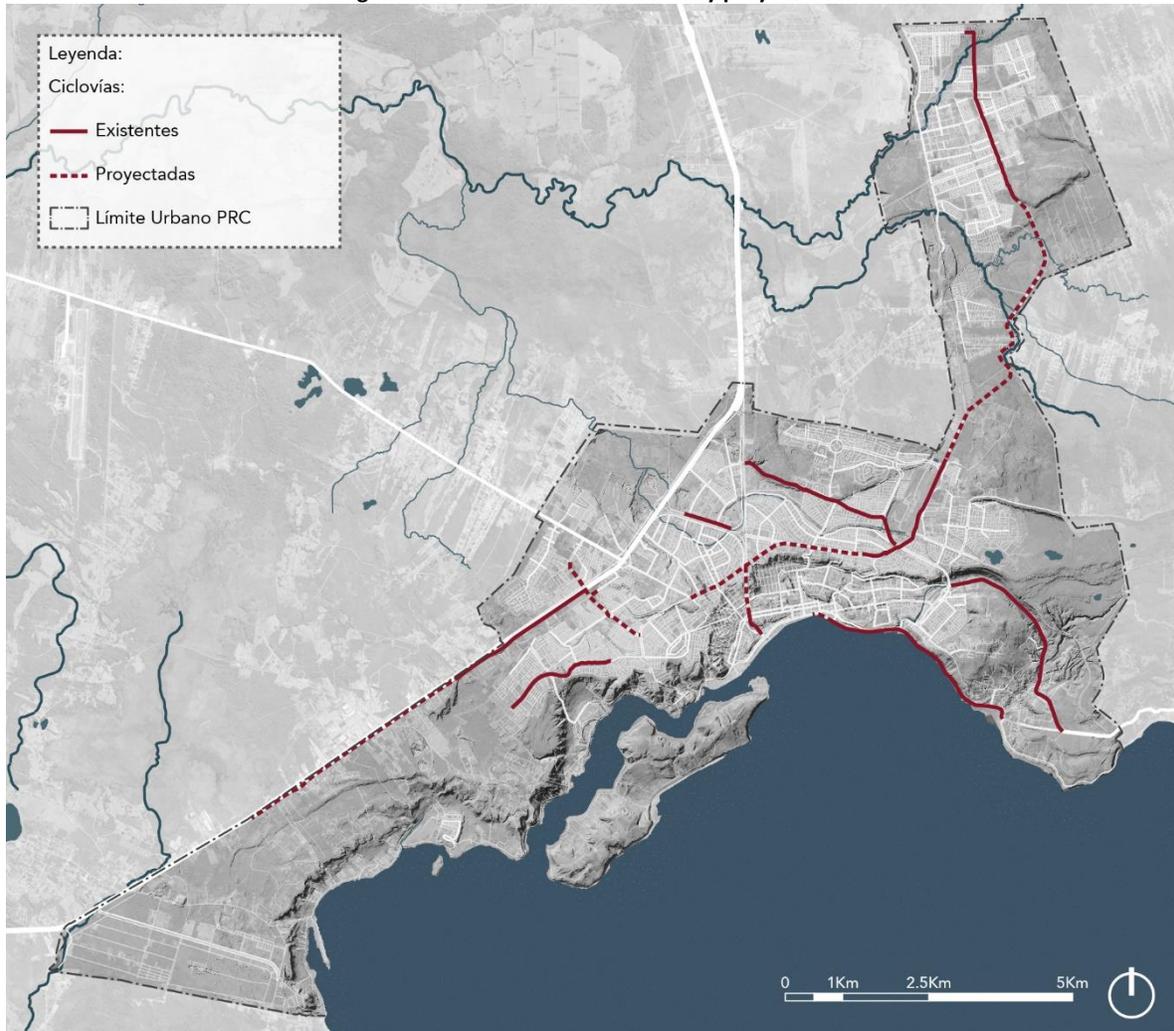
Fuente: elaboración propia, en base a SIEDU 2018.



Al analizar las ciclovías existentes y proyectadas en la comuna (ver imagen y tabla a continuación), es evidente que urge consolidar las ciclovías proyectadas y sumar nuevas, con el objetivo de consolidar una red interconectada de ciclovías que fomente su uso.

Esta medida no solo permitiría disminuir el uso del automóvil, reduciendo la congestión y emisiones de CO₂ (combatiendo el cambio climático), sino que también beneficiaría a la salud de la población, en especial en el actual contexto de pandemia, siguiendo la línea de lo recomendado en el Plan de Movilidad Paso a Paso, presentando por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), durante el año 2020. En este sentido, el Municipio recientemente (enero 2021) anunció la aplicación de un plan especial de promoción de uso de bicicleta, el que considera el mejoramiento de la demarcación, señalización e incorporación de medidas de seguridad en la totalidad de las ciclovías existentes, comenzando por aquellas ubicadas en los sectores Mirasol Norte, Centro y Alerce-La Vara, sin embargo, urge la elaboración y ejecución de un Plan maestro de ciclovías para Puerto Montt.

Figura 44 Red de ciclovías existentes y proyectadas



Fuente: elaboración propia, en base a STU 2018.



Tabla 15 Ciclovías existentes

Nombre/Calle	Tramo
Salvador Allende	Terminal – Ecuador (Benavente)
Costanera (Juan Soler Manfredini)	Copiapó - Pelluco
Regimiento	Maratón – Carretera Austral
Monseñor Ramón Munita	Salvador Allende – Sargento Silva
Monseñor Ramón Munita – Volcán Puntagüedo	Sargento Silva – Av. Presidente Ibañez
Presidente Ibañez – Camino Alerce	Ejército – Av. Austral
Ruta 5	Av. Presidente Alessandri -
Parque Industrial	El Teniente – Los Laureles
Av. Violeta Parra	La Vara - Salvador Zurita

Fuente: elaboración propia, en base a STU 2018 y Bicineta.

d) Red de transporte colectivo

Casi un quinto de los viajes en horario punta mañana, en la comuna, se realiza por medio de transporte público (12% en Taxibus y 6,5% en Taxicolectivo), generándose gran parte de ellos en las zonas periféricas de la ciudad.

Respecto al modo Taxibus, cerca del 80% de los viajes en hora punta mañana son por trabajo o estudio (31,98% y 50,61% respectivamente)⁸² y el principal generador de viajes en hora punta AM y destino en hora punta PM corresponde a la macrozona Alerce-La Vara; lo que explicaría la acentuada concentración de recorridos de buses urbanos e interurbanos entre el centro y dicho sector -sumado a los sectores Barrio Industrial y Pichi Pelluco- (Ver imagen a continuación). De acuerdo al STU 2018, el amplio uso de buses colectivos en el sector Alerce-La Vara se debería a que esta es una zona preferentemente de bajos recursos y, por lo tanto, cuenta con menos acceso a transporte privado, lo que se refleja en la baja tasa de motorización del sector (ver punto a) del capítulo).

Actualmente Puerto Montt cuenta con el 97% de la flota de buses de la provincia, equivalente a 449 buses, con un promedio de antigüedad de 9,9 años, distribuidos en 19 servicios, dirigidos por 5 empresas⁸³:

Tabla 16 Servicios de transporte colectivo mayor

Líneas / Empresas	Servicio	Flota
Transportes Transmontt	1 Sendero Alerce (Líder)	198
	1 Sendero Alerce (Jumbo)	
	1 Antihual	
	1 Alerce A (Sur)	
	1 Alerce E (Sendero)	
	1 Montt	
	1 Alerce C (Histórico)	
	1 Valle Volcanes	
	1 Alerce B (Alerce Norte)	
Transportes Mirasol Pichipelluco	5A	77
	5B	
	5C	
	5D	
	5E	

⁸² Cuadro N°4,5: Distribución de viajes según modo de transporte y propósito, Punta mañana. Informe Final STU, 2018.

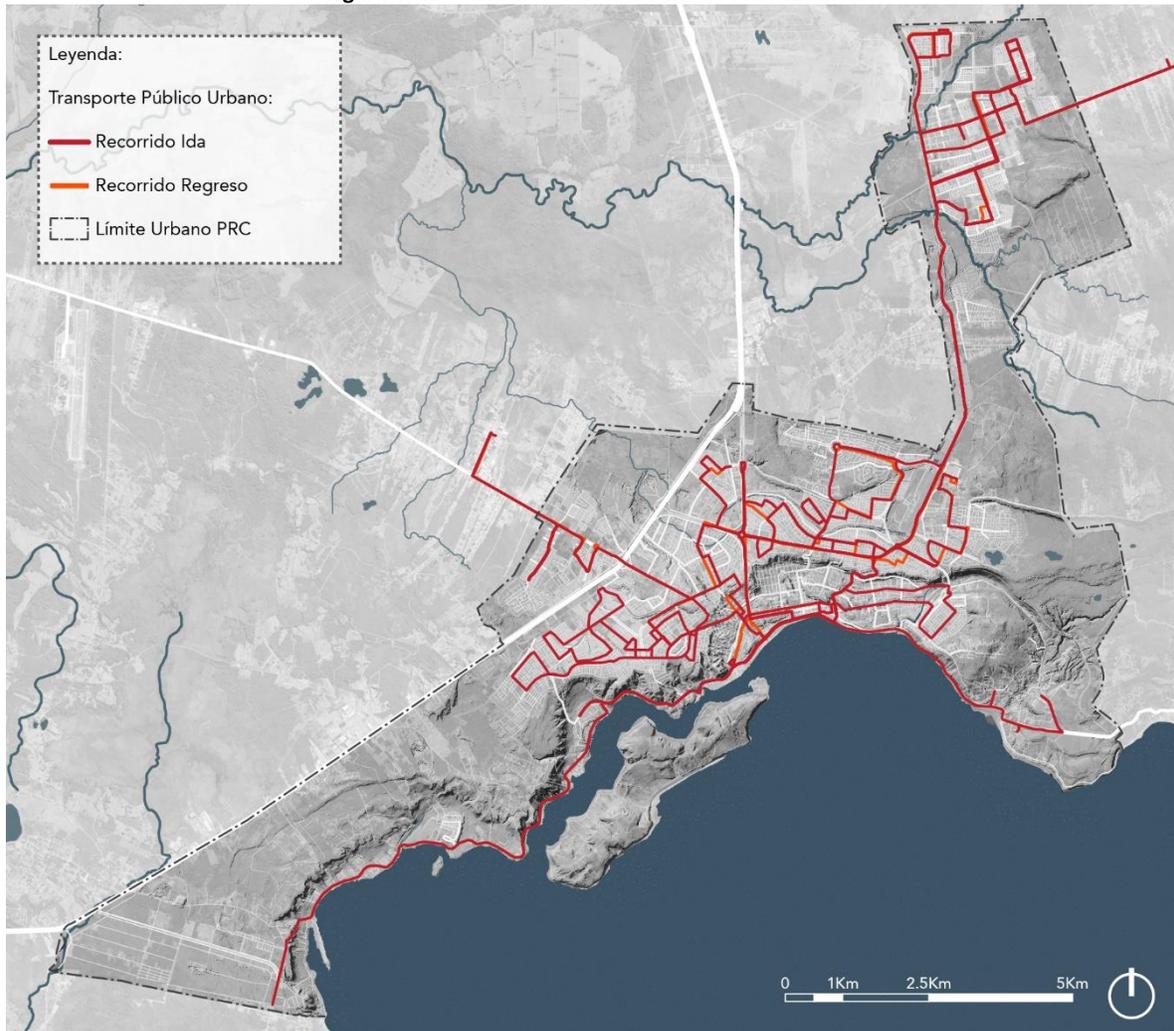
⁸³ Plan de Transporte Público Regional Los Lagos, DTPR.



Líneas / Empresas	Servicio	Flota
Transportes Chinquihue	4 Chinquihue – Pelluco	43
Transportes Vía Alerce Ltda.	7 Troncal	50
	7A	
Transportes Lagunitas S.A.	10 Azul	46

Fuente: elaboración propia, en base a Plan de Transporte Público Regional, DTPR.

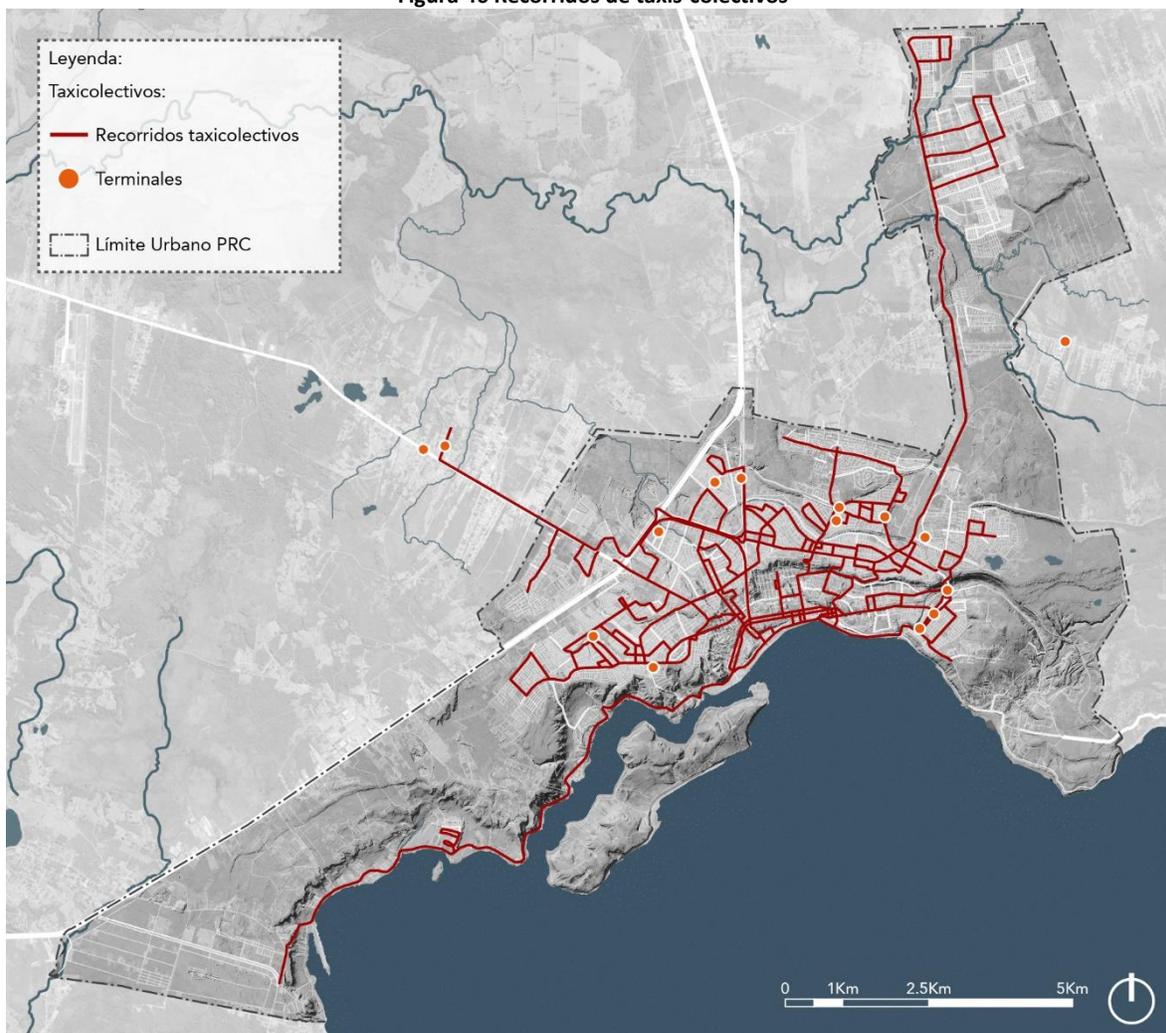
Figura 45 Recorridos de buses urbanos e interurbanos



Fuente: elaboración propia, en base a STU 2018 y Moovit.

En cuanto al modo taxi colectivo, el 55% de los viajes tienen un propósito diferente al trabajo o estudio y sus recorridos se distribuyen de mayor manera en los sectores Mirasol, Norte, Centro y Centro Oriente (ver imagen a continuación), con una flota de cerca de 1.102 vehículos al año 2014 y una antigüedad promedio de 5,7 años (STU).

Figura 46 Recorridos de taxis-colectivos



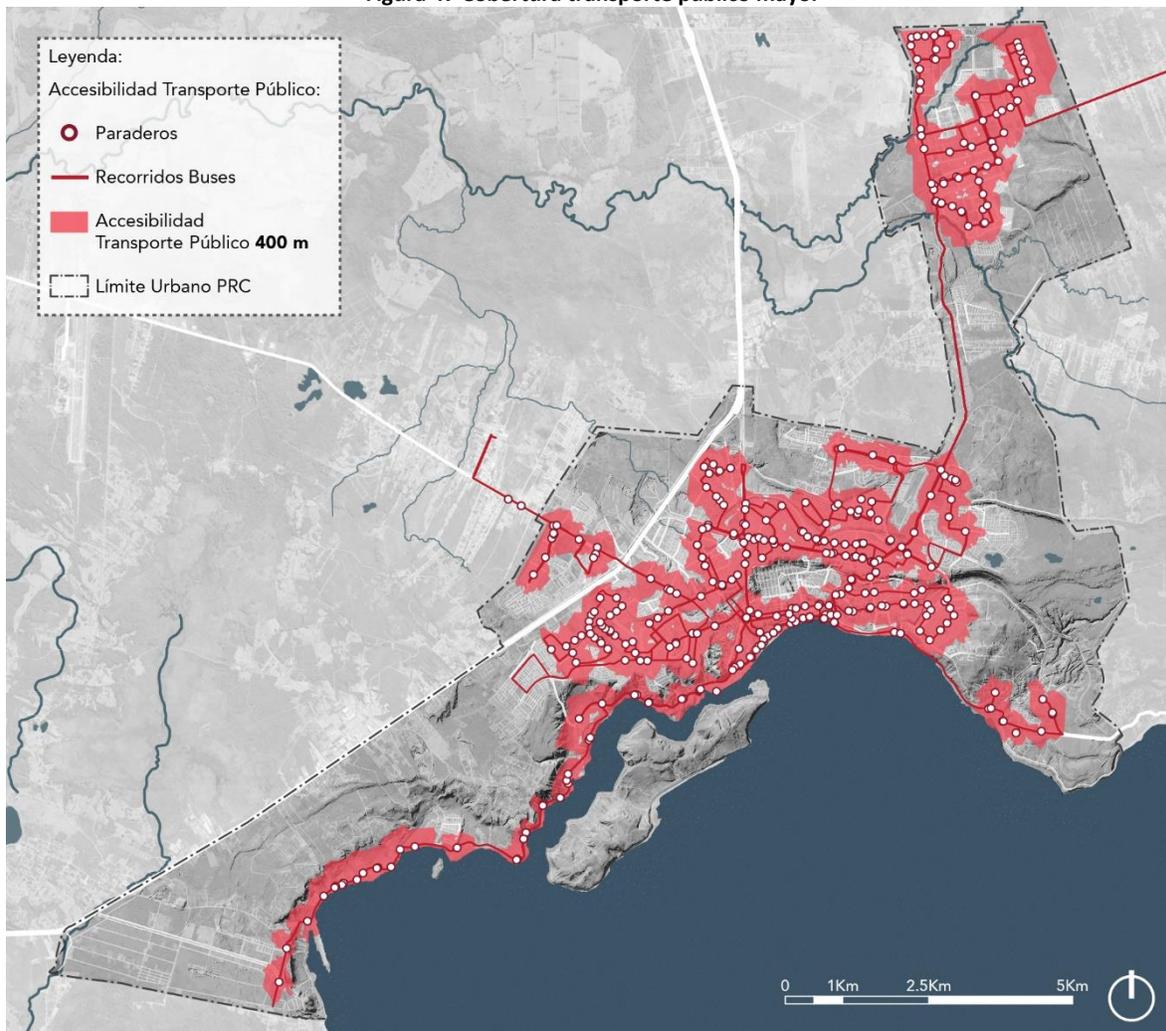
Fuente: elaboración propia, en base a STU 2018 y Moovit.

Según el Plan de Transporte Público Regional Los Lagos de la Dirección de Transporte Público Regional, en la zona urbana de Puerto Montt existen 298 paraderos y 397 refugios, en estado precario debido al clima y vandalismo, que no protegen de forma adecuada frente a la lluvia.

e) Acceso a transporte colectivo

Según el indicador “Distancia a paraderos de transporte público mayor” (BPU_25), definido en el informe “Sistema de indicadores y estándares de calidad de vida y desarrollo urbano” (CNDU, 2017), la accesibilidad al transporte público se define por un estándar de 400 m de distancia máxima hacia un paradero de transporte público mayor, ante lo cual, gran parte del área urbanizada goza de un buen acceso a transporte público (ver imagen a continuación), con un promedio de 358,11 m de distancia hacia un paradero. Sin embargo, existe una alta deficiencia en las zonas Centro Norte (Población Modelo y alrededores del Hospital Regional), Oriente (Valle Volcanes) y Mirasol (Bosquemar), y, en menor medida, en algunas zonas en Tepual, Barrio Industrial y La Paloma.

Figura 47 Cobertura transporte público mayor



Fuente: elaboración propia, en base a SIEDU (CNDU, 2018)

f) Comportamiento de viajes

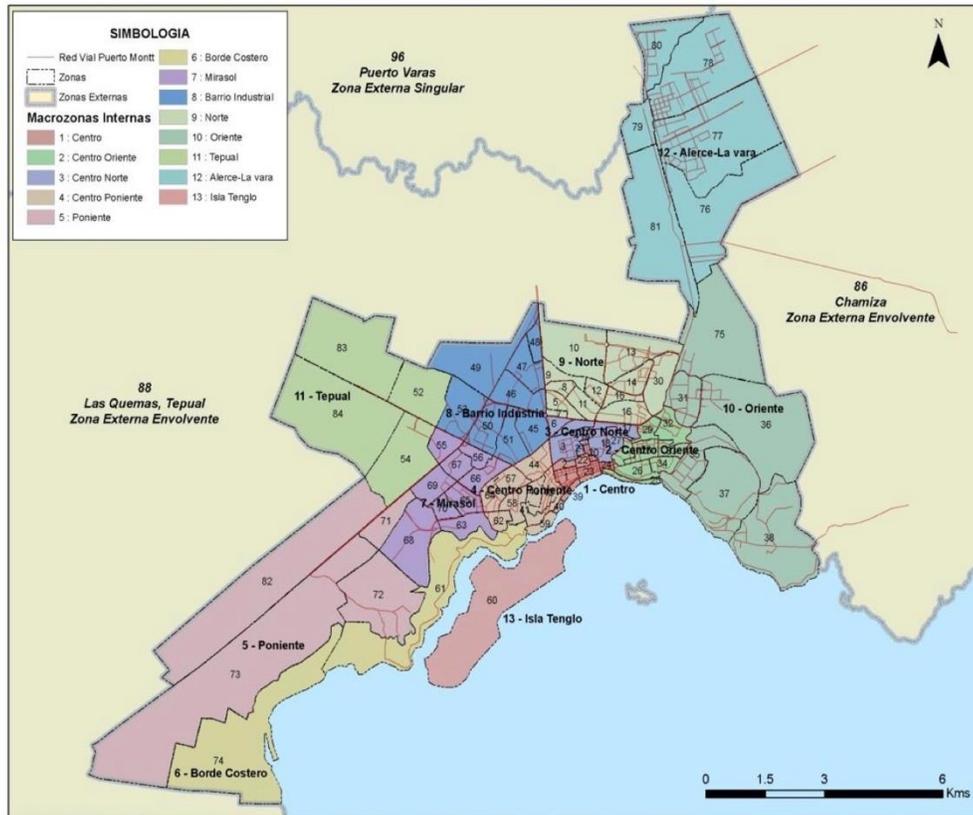
El modelo de transporte desarrollado por SECTRA utilizó la EOD de 2014 como punto de referencia y tiene la ventaja de que incluye estimaciones de la evolución de la movilidad para los años 2020, 2025 y 2030. Esas estimaciones tienen como base un escenario de crecimiento urbano definido por SECTRA en función de una serie de antecedentes.

Según de lo anterior, se presentan a continuación algunos antecedentes sobre la manera en que se estima que se producen los desplazamientos en el área de estudio definida por SECTRA en el año 2020, que sirven para apoyar el diagnóstico de movilidad para los fines del PIMEP.

El modelo de SECTRA consideró la definición de 96 zonas dentro del área de estudio y también una agrupación en 13 macrozonas que representan sectores con características particulares referidas a las actividades predominantes que se desarrollan en ellas. Para simplificar el análisis, se optó por desplegar

la información a nivel de macrozonas, seleccionando además aquellas que concentran la mayor cantidad de desplazamientos. La siguiente figura muestra las macrozonas definidas.

Figura 48 Zonas y macrozonas de Puerto Montt



Fuente: SECTRA (2018)

Las siguientes figuras muestran los viajes que salen (son generados) desde las macrozonas seleccionadas en el período Punta Mañana⁸⁴, indicando a través de líneas hacia dónde se dirigen los usuarios y en qué cantidad. Una línea gruesa y de color rojo indica que esa combinación de macrozonas (origen y destino) concentra un número importante del total de viajes generados por la correspondiente macrozona.

Los viajes corresponden a todos los desplazamientos analizados con el modelo de SECTRA, incluyendo los motorizados y no motorizados.

⁸⁴ Horario en que se concentra la mayor cantidad de viajes y, por lo tanto, es el horario en que habitualmente se concentran los conflictos en la circulación.



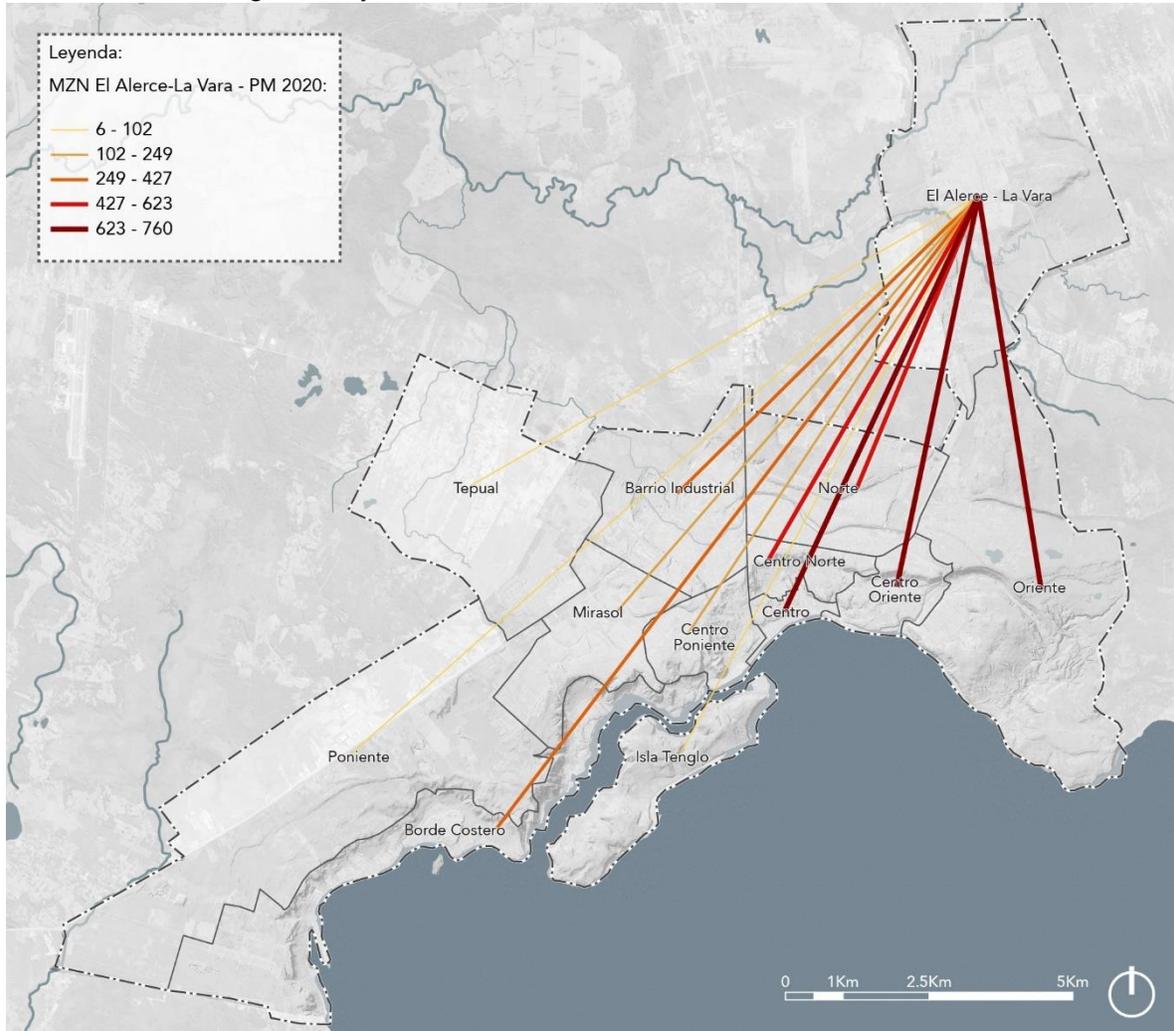
Figura 49 Viajes desde Macrozona Centro-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



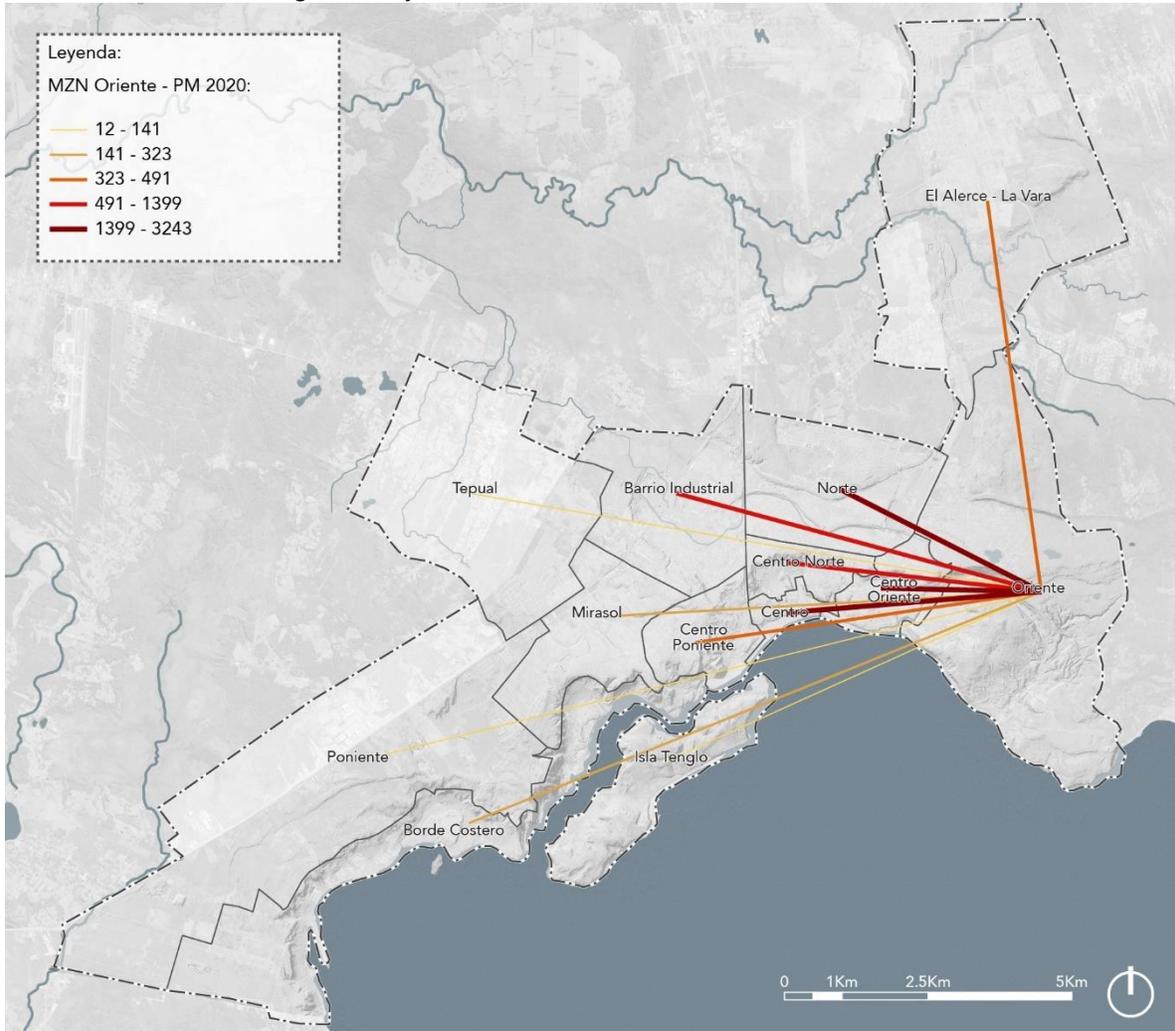
Figura 50 Viajes desde Macrozona El Alerce-La Vara-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



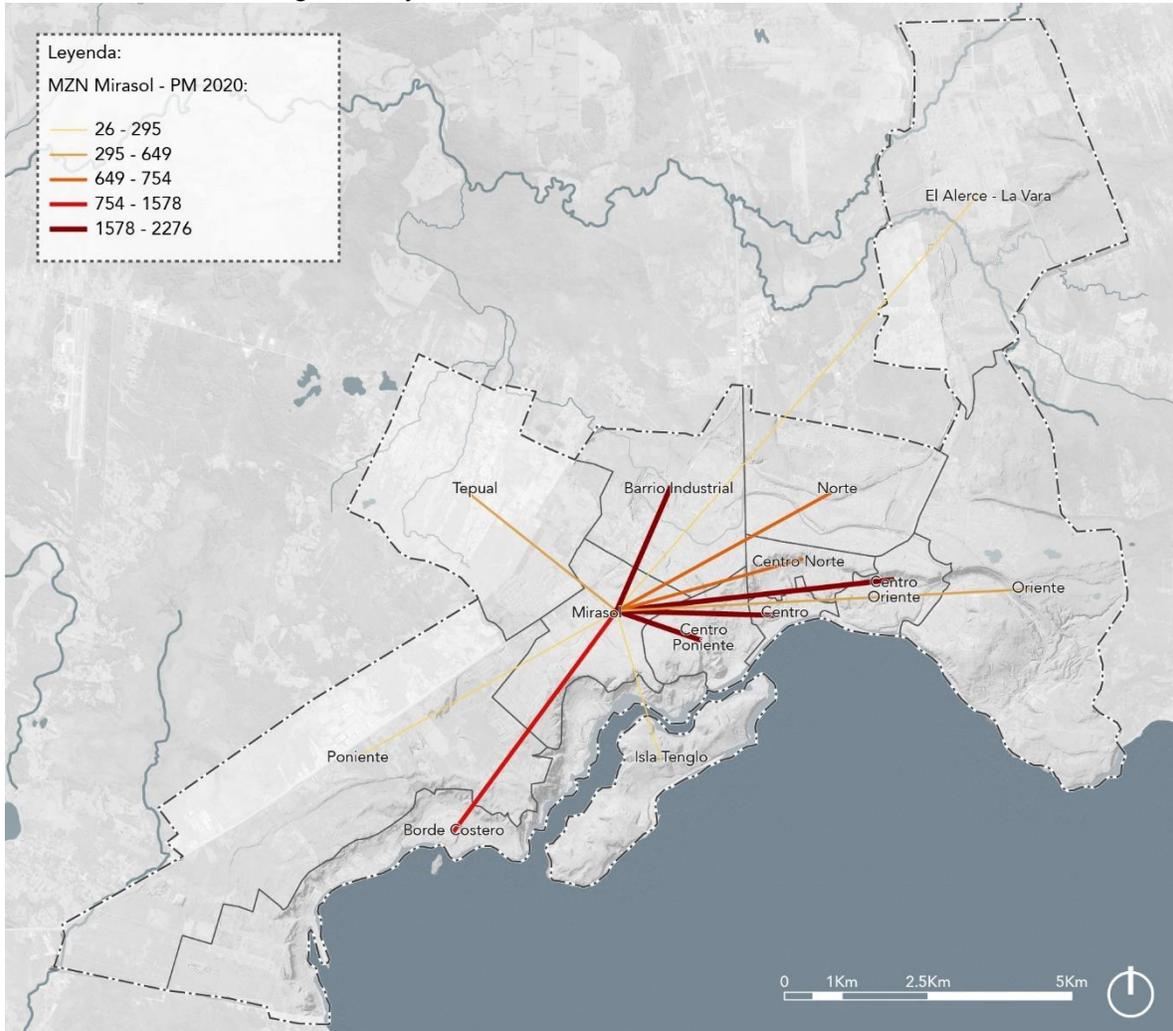
Figura 51 Viajes desde Macrozona Oriente-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



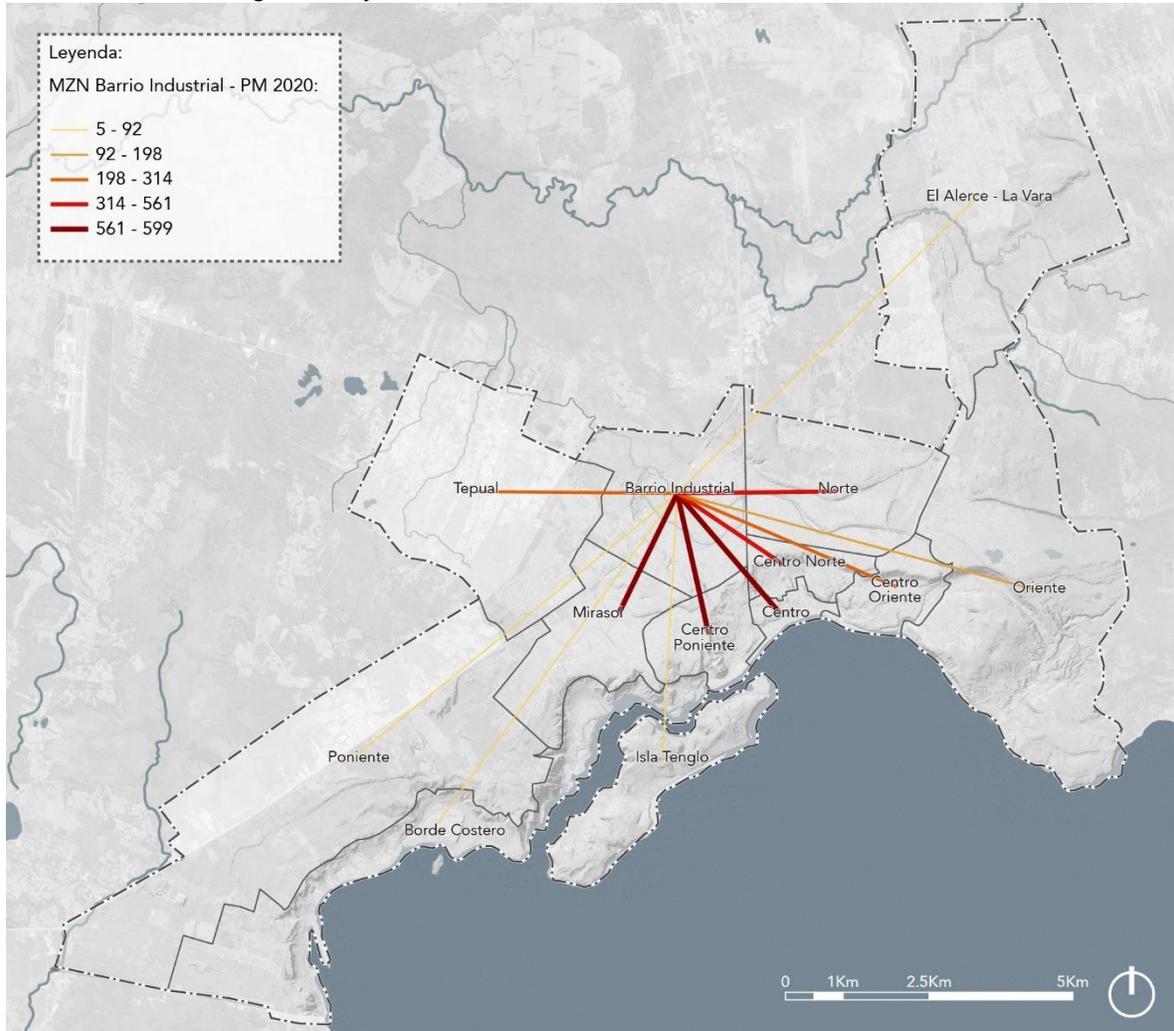
Figura 52 Viajes desde Macrozona Mirasol-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



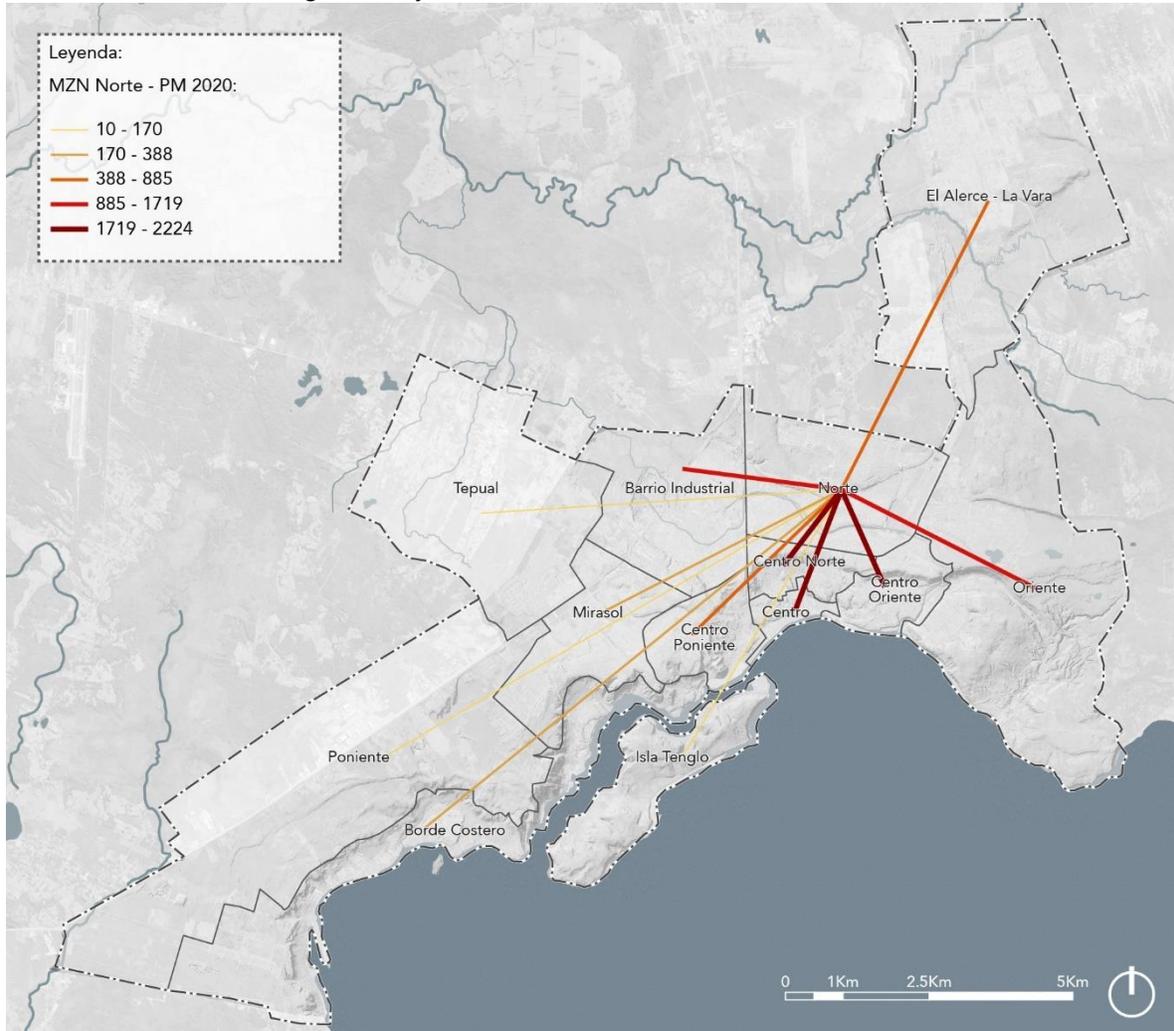
Figura 53 Viajes desde Macrozona Barrio Industrial-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



Figura 54 Viajes desde Macrozona Norte-Punta Mañana-2020

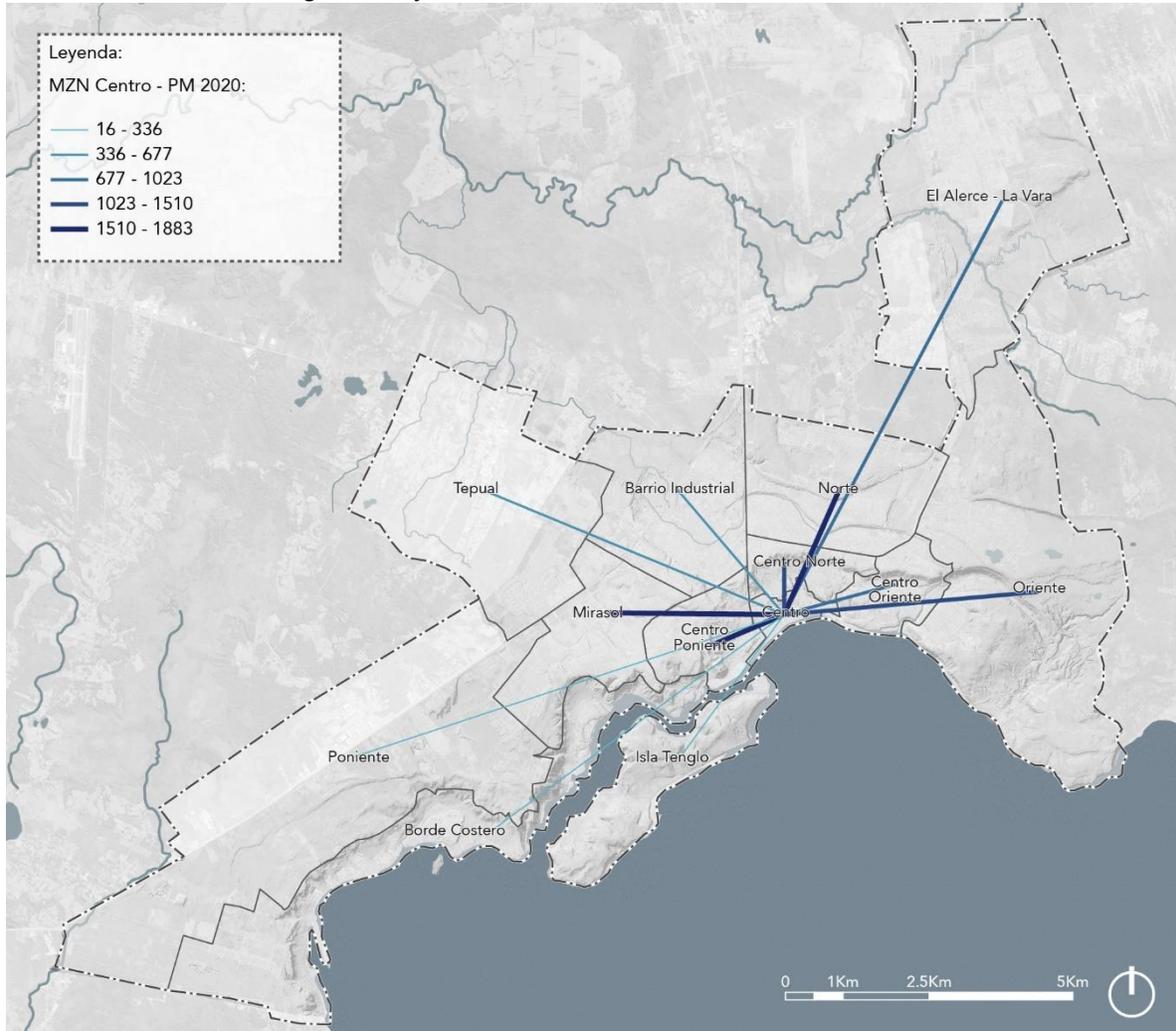


Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA

Las siguientes figuras muestran los viajes que llegan (son atraídos) a ciertas macrozonas en el período Punta Mañana, indicando a través de líneas desde dónde provienen y en qué cantidad. Una línea gruesa y de color rojo indica que esa combinación de macrozonas (origen y destino) concentra un número importante del total de viajes atraídos por la correspondiente macrozona.



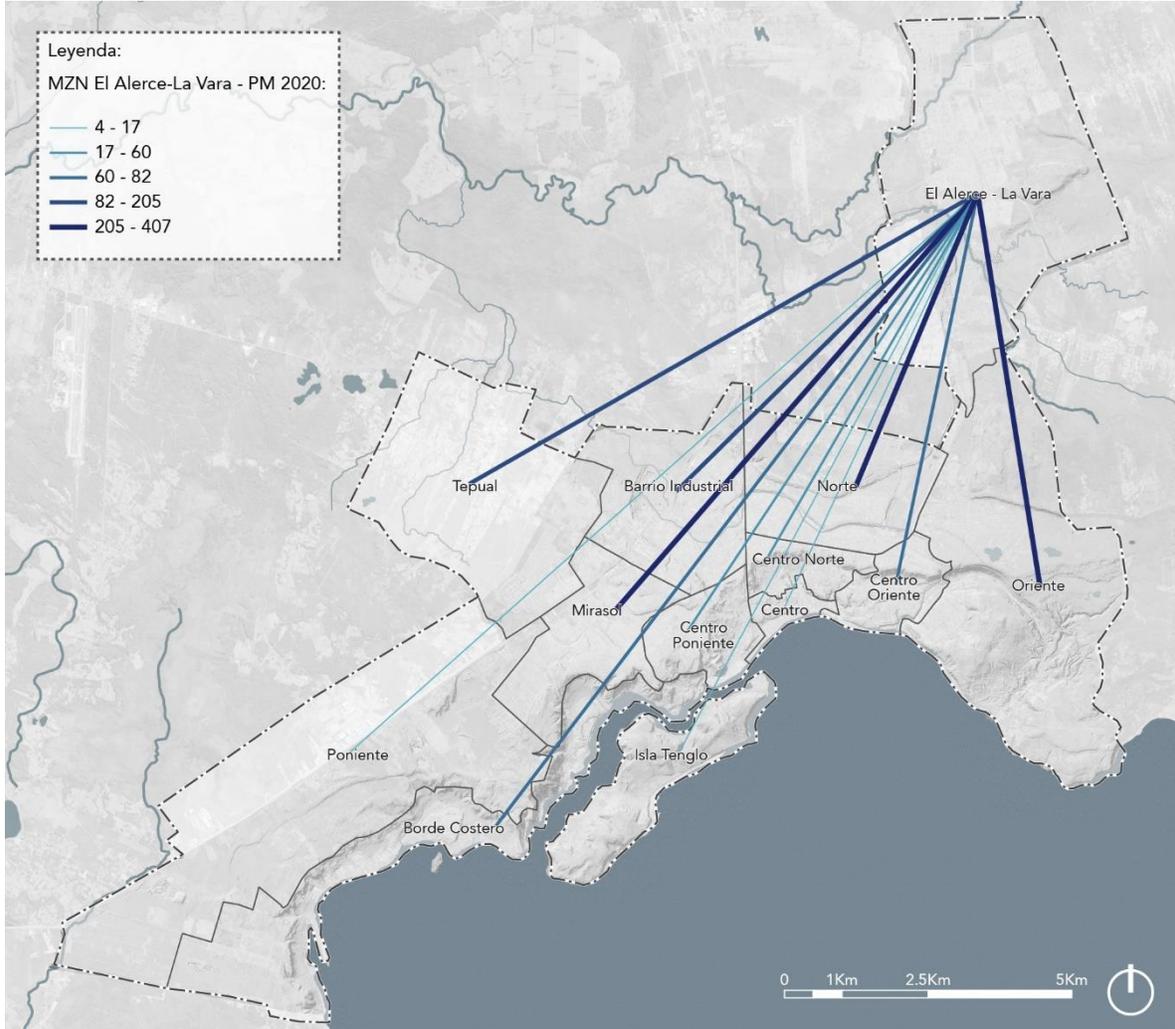
Figura 55 Viajes hacia Macrozona Centro-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



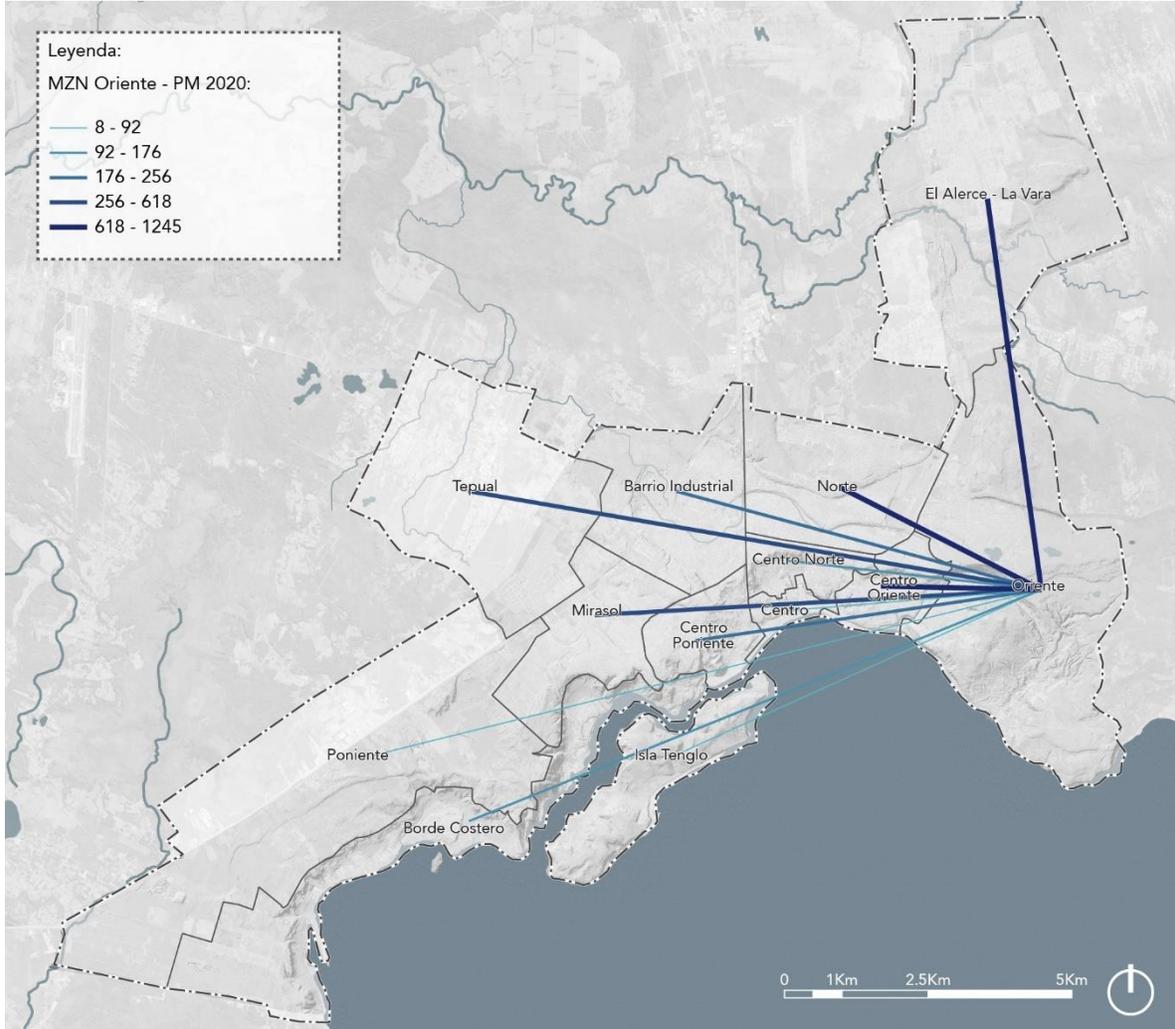
Figura 56 Viajes hacia Macrozona El Alerce-La Vara-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



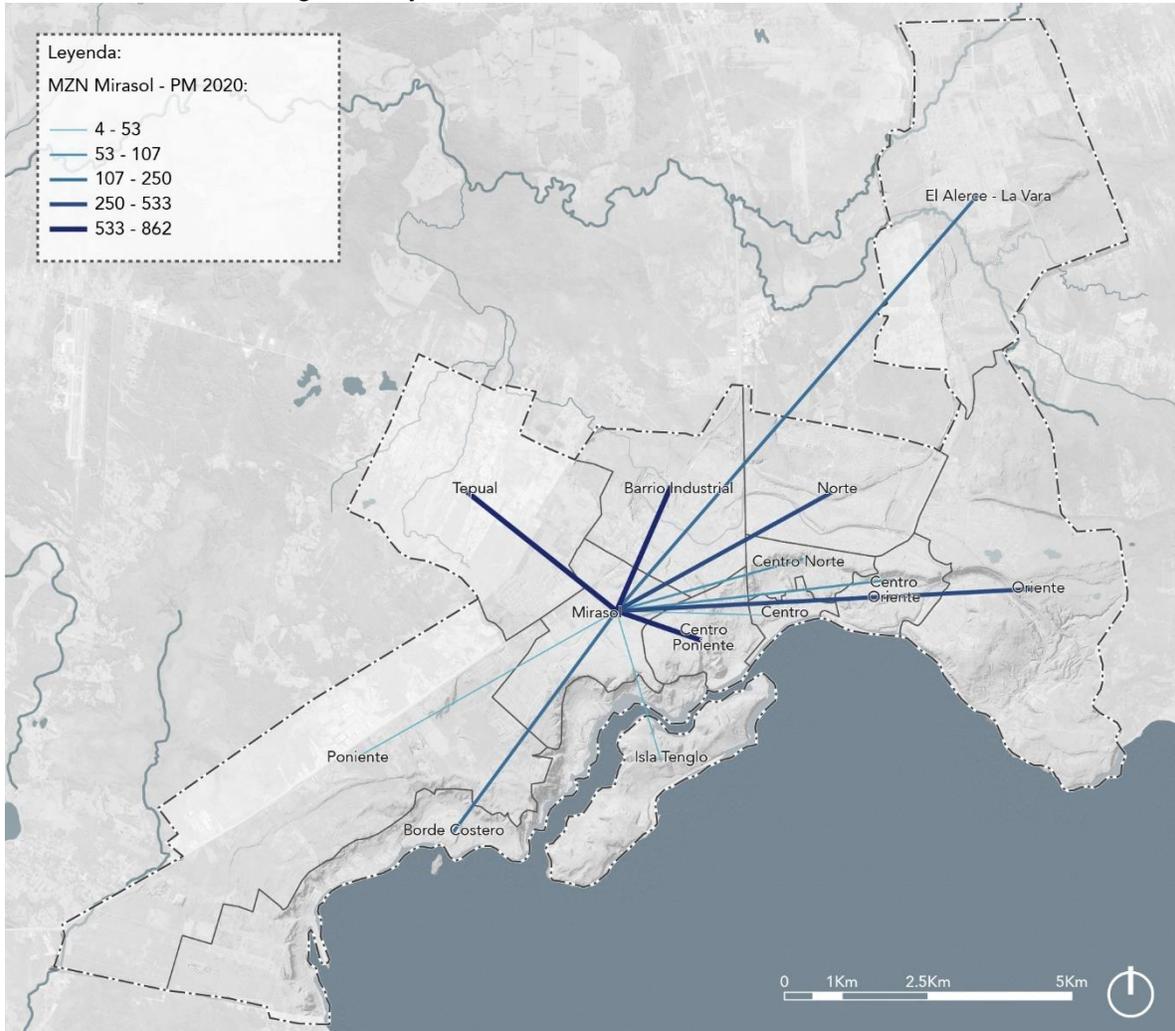
Figura 57 Viajes hacia Macrozona Oriente-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA



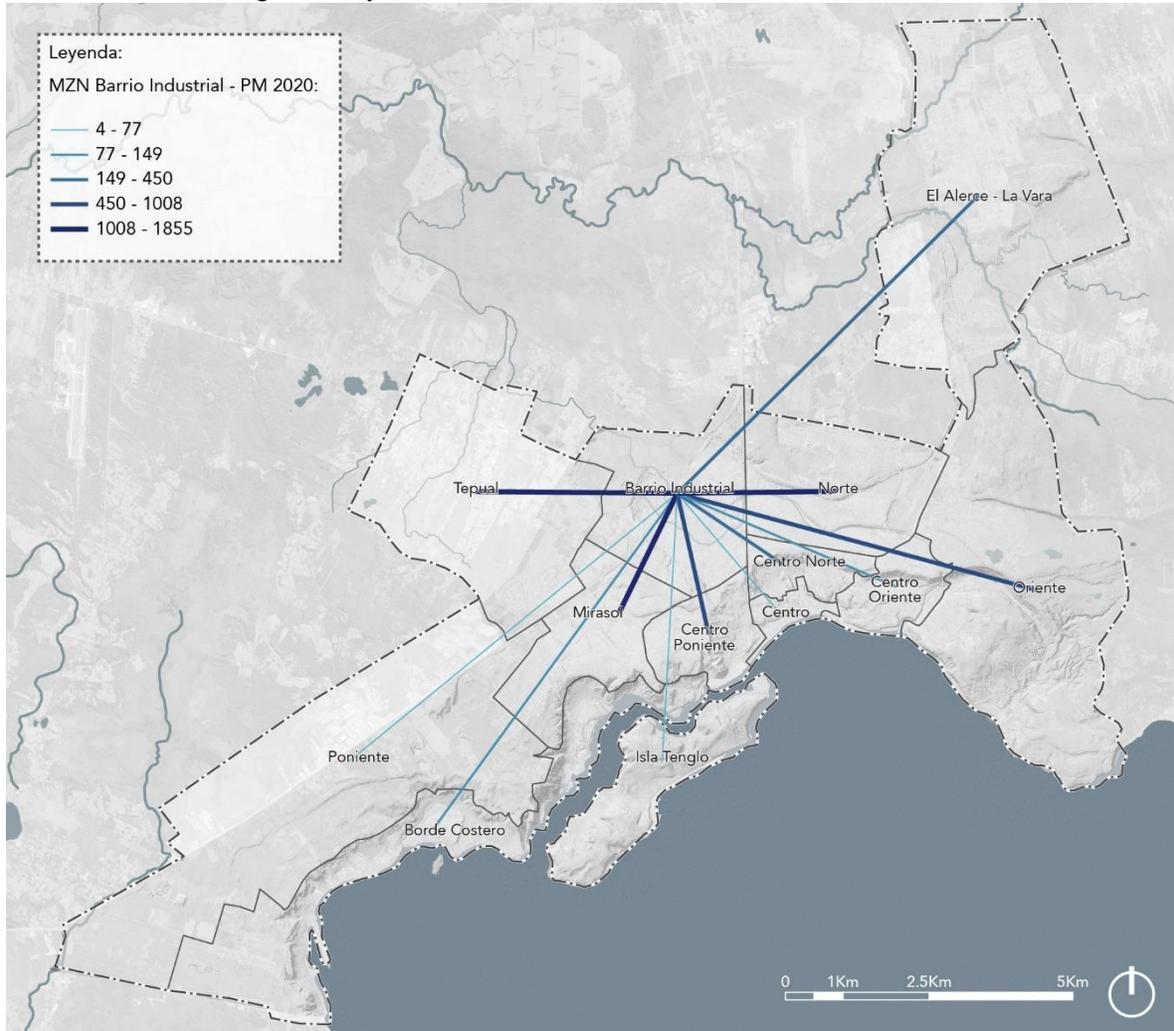
Figura 58 Viajes hacia Macrozona Mirasol-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA

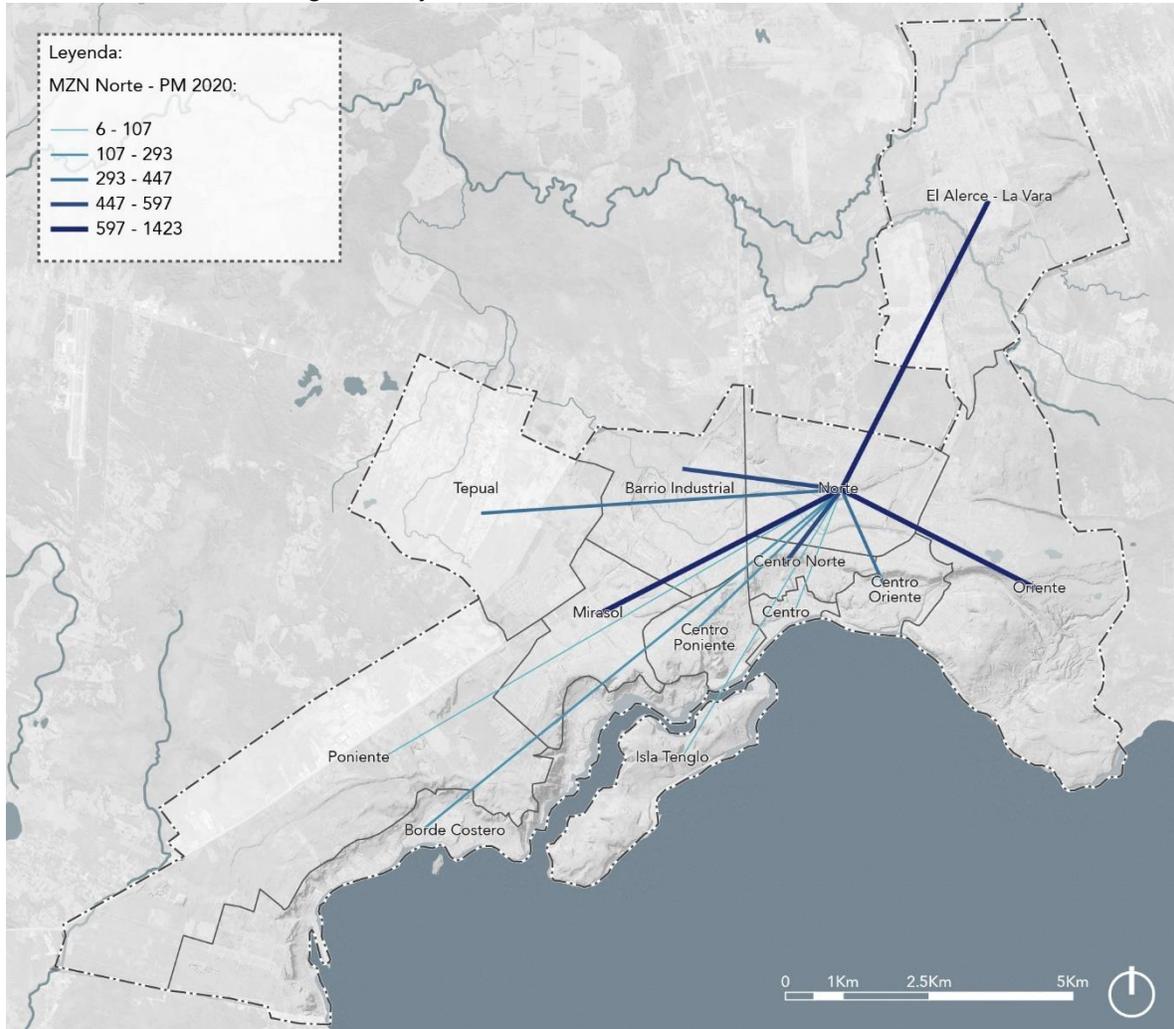


Figura 59 Viajes hacia Macrozona Barrio Industrial-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA

Figura 60 Viajes hacia Macrozona Norte-Punta Mañana-2020



Fuente: elaboración propia, en base a modelo SECTRA

A partir de este análisis es posible concluir que las macrozonas seleccionadas, que son aquellas donde en 2020 se concentran los viajes generados o atraídos según el modelo de SECTRA, muestran una fuerte interrelación entre ellas, conformando un área donde se produce la mayor cantidad de desplazamientos. Esa área abarca el sector céntrico (4 macrozonas) y las macrozonas en su periferia: Mirasol, Barrio Industrial, Norte y Oriente, a ellas se agrega la macrozona El Alerce-La Vara.

En el caso de los viajes generados desde las macrozonas seleccionadas, se observa que:

- La macrozona El Alerce-La Vara se relaciona con el sector céntrico (macrozonas Centro Norte, Centro Oriente y Centro) y las macrozonas Oriente y Norte. Los viajes también se dirigen hacia el Borde Costero y Barrio Industrial, aunque en menor cantidad.
- La macrozona Oriente muestra una cantidad considerable de viajes hacia la zona céntrica (a excepción de Macrozona Centro Poniente) y hacia las macrozonas Norte y Barrio Industrial. En menor medida hay viajes hacia macrozonas El Alerce-La Vara.



- La macrozona Mirasol se relaciona principalmente con el sector céntrico, Barrio Industrial y Borde Costero.
- La macrozona Norte se vincula con la zona céntrica y en menor medida con las macrozonas Oriente y Barrio Industrial.

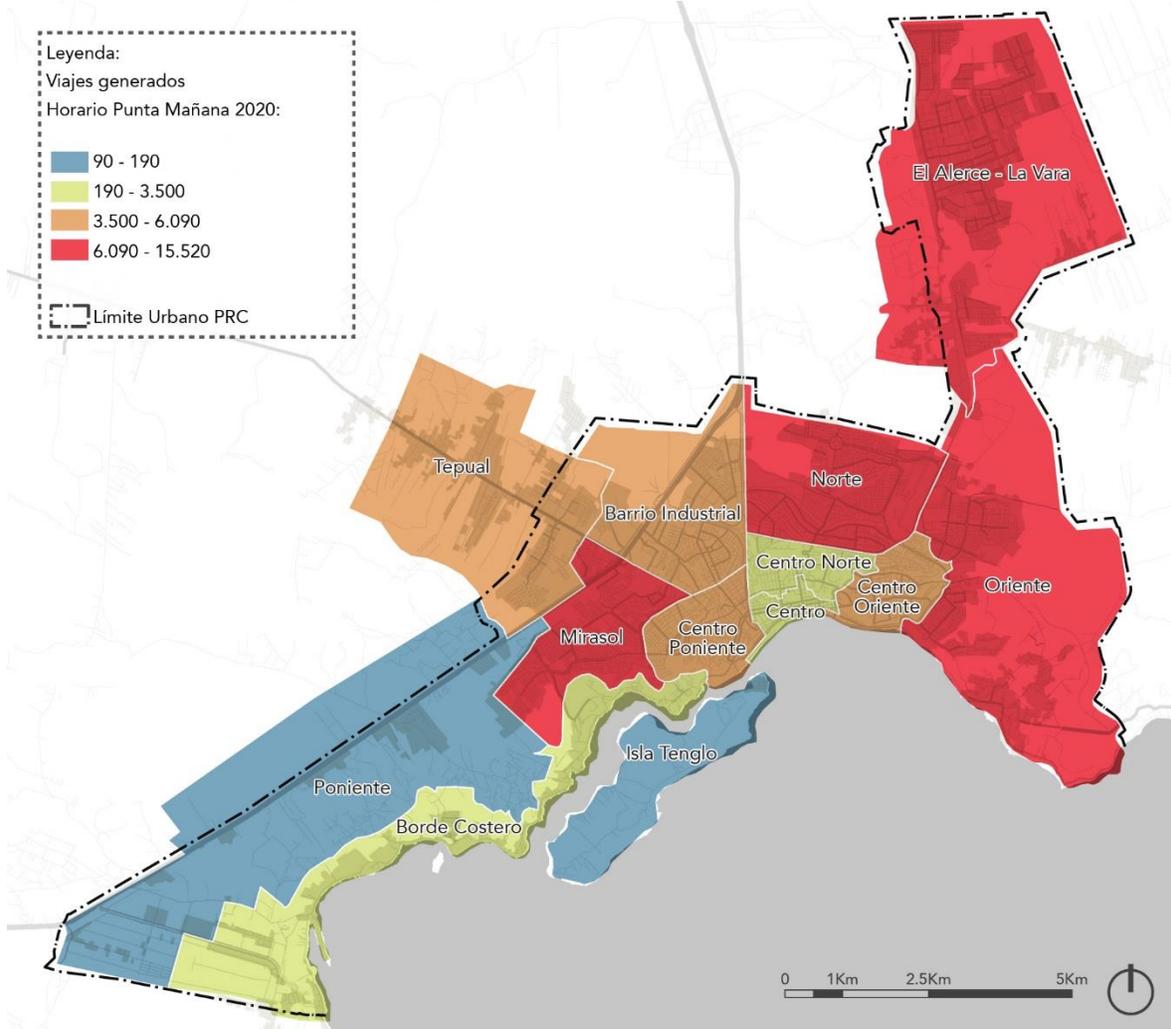
En el caso de los viajes atraídos desde las macrozonas seleccionadas, se observa que:

- La macrozona El Alerce-La Vara recibe viajes desde varias macrozonas en magnitudes similares. Se tiene a las macrozonas Oriente, Norte, Mirasol, Barrio Industrial y El Tepual.
- La macrozona Oriente muestra una cantidad considerable de viajes desde las macrozonas Alerce-La Vara, Norte, Centro Oriente, El Tepual y Mirasol.
- La macrozona Mirasol recibe viajes principalmente desde las macrozonas El Tepual, Barrio Industrial, Centro Poniente, Norte y Oriente.
- La macrozona Barrio Industrial muestra una fuerte relación con las macrozonas colindantes, en particular Mirasol, El Tepual y Norte.
- La macrozona Norte recibe viajes principalmente desde las macrozonas Mirasol, Oriente y El Alerce-La Vara.

Se puede concluir entonces que los viajes, en Punta Mañana, en general implican desplazamientos hacia macrozonas colindantes, relativamente cercanas, a excepción de la macrozona El Alerce-La Vara pues se ubica alejada de la zona urbana consolidada. Esto último genera una presión por aumentar la capacidad de la ruta V-505 que une ese sector con Puerto Montt. También tiene un papel relevante la Av. Presidentes Ibáñez pues conforma un arco que conecta la mayor parte de las macrozonas donde se concentran los viajes.

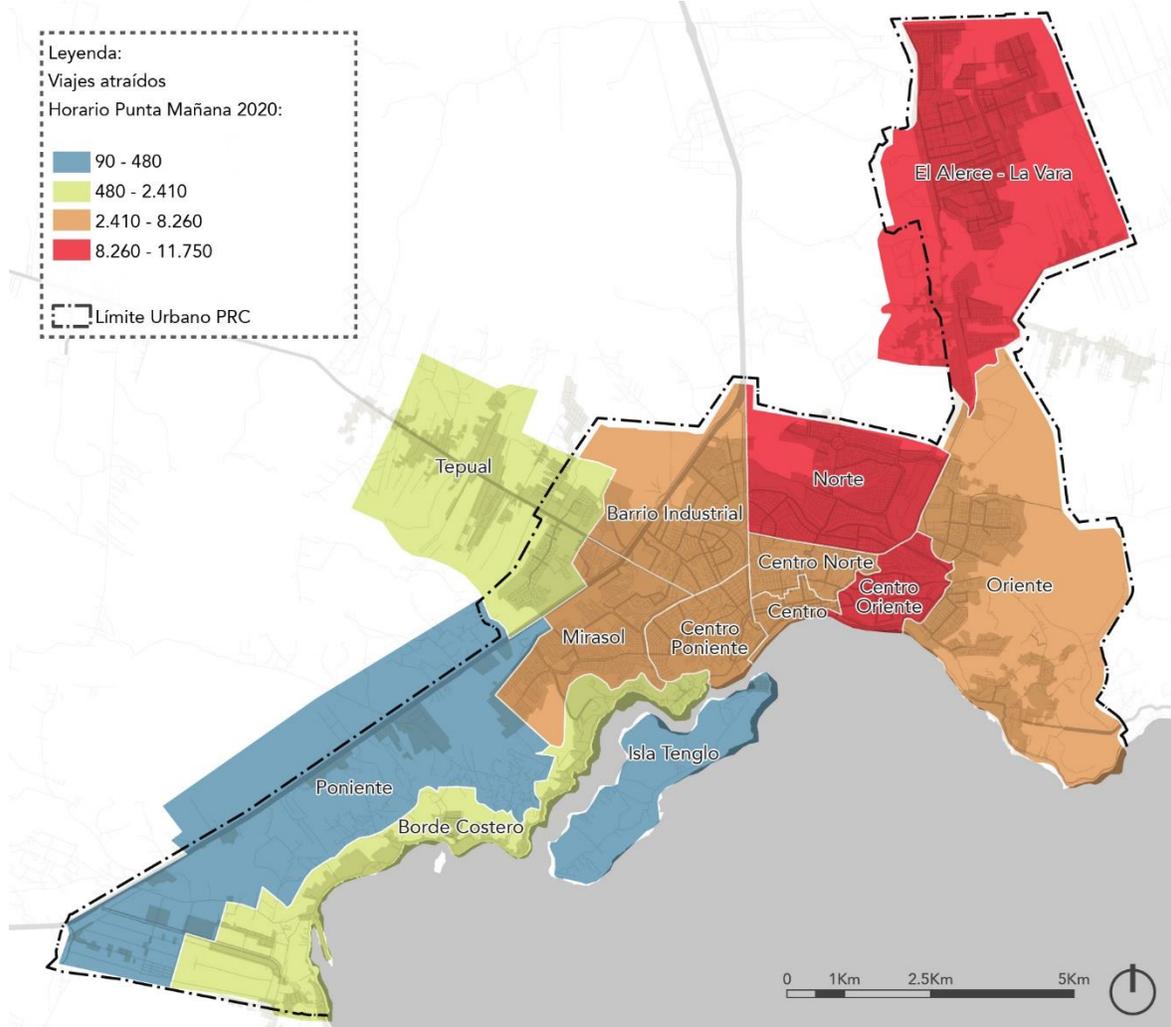


Figura 61 Viajes generados Punta Mañana 2020, por macrozonas.



Fuente: elaboración propia.

Figura 62 Viajes atraídos Punta Mañana 2020, por macrozonas.



Fuente: elaboración propia.

Al considerar viajes generados y atraídos, resulta una importante concentración de la movilidad en dos ejes estructurales: norte-sur, entre las macrozonas Alerce-La Vara, Norte, Centro Oriente y Centro, y oriente-poniente, entre las macrozonas Oriente y Mirasol, lo que permita concluir que los proyectos de movilidad del PIMEP debiesen generar una adecuada oferta de transporte en esos ejes.

Desde el punto de vista de la movilidad, diferencias significativas en los viajes generados y atraídos pueden generar dificultades o ineficiencias en la provisión de servicios de transporte público ya que, por ejemplo, los buses circulan en un sentido con una carga de pasajeros significativa y en el sentido opuesto con muy pocos pasajeros. En este sentido, algunas macrozonas están equilibradas en el sentido de que generan y atraen cantidades similares de viajes, como Borde Costero y Centro Poniente, mientras que otras muestran diferencias importantes lo que da cuenta del tipo de usos de suelo predominante.

Ejemplo de ello es que la macrozona Centro atrae 6 veces más viajes de los que genera en Punta Mañana, esa considerable diferencia se explica porque allí se concentran actividades de equipamientos y servicios donde las personas llegan en la mañana para trabajar, estudiar o realizar trámites diversos; eso se ve al hecho de que existen relativamente pocos habitantes en ese sector de la ciudad. Algo similar ocurre



con la macrozona Centro Oriente donde llega el doble de los viajes que salen. En el sentido opuesto se tienen sectores con una fuerte presencia habitacional, como las macrozonas Mirasol, Norte, Oriente y El Alerce-La Vara, en donde los viajes generados son más que los atraídos.

1.3.1.2 Catastro y diagnóstico de infraestructuras de espacio público

Uno de los componentes más relevantes del PIMEP se orienta a ampliar la cobertura y calidad de los espacios públicos y áreas verdes a escala de la ciudad. Entendiendo que por ley las urbanizaciones o loteos deben ceder y materializar un porcentaje de áreas verdes, las áreas de verdes de escala comunal, como los parques, paseos o grandes plazas quedan sujetas exclusivamente al gravamen de utilidad pública impuesto por el PRC y a la posibilidad de acceder a fondos públicos para su implementación.

Por lo anterior, el PIMEP es clave para definir los proyectos destinados a áreas verdes de escala comunal, que deberán ser priorizados para contar con aportes privados y fondos públicos, bajo una lógica que considere a lo menos tres aspectos:

- Dotación: zonas deficitarias en superficie de área verde por habitantes.
- Cobertura: zonas sin acceso de áreas verdes a distancias peatonales desde viviendas
- Calidad: áreas verdes existentes en mal estado.

a) Espacio público

Al año 2018, el área urbana de Puerto Montt contaba con **7,92 m2 de áreas verdes públicas por habitante** (INE, 2018)⁸⁵, sin embargo, si se descuenta la superficie de áreas verdes insertas en bandejones y fajas de vialidad (consideradas en el cálculo realizado por INE), se obtiene una cifra aún menor, con 7,33 m2/hab. Ambas superficies son deficitarias respecto a la meta de 10 m2/habitante (CNDU, 2018) e inferior a otras ciudades de la región como Osorno (15,37 m2), Puerto Varas (10,8 m2) y Castro (9,17 m2).

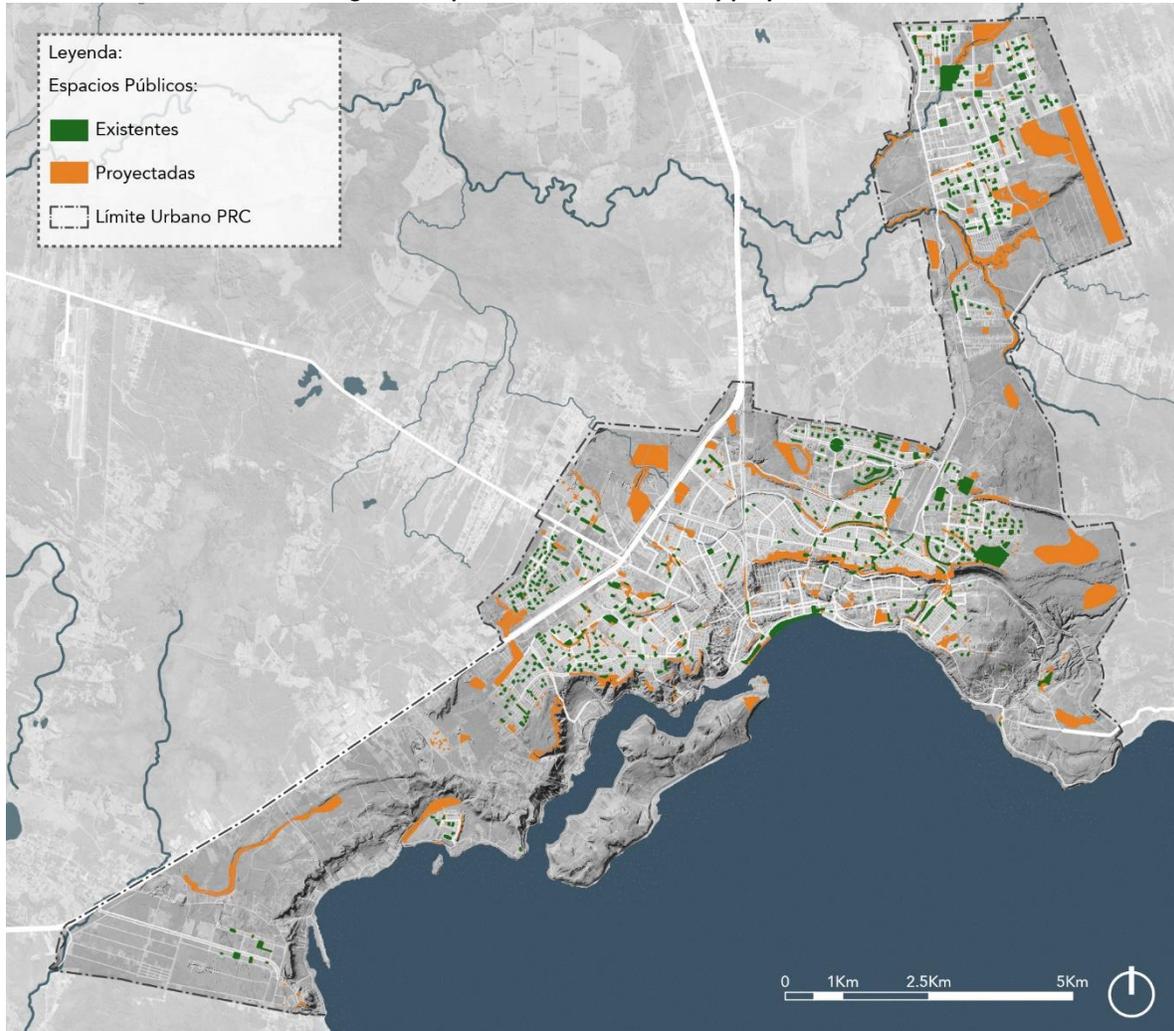
Dentro del área urbana, la ciudad cuenta con poco más de 155 Há destinadas a áreas verdes, las que en su mayoría son plazas y plazoletas de carácter barrial, a excepción de la Costanera, entre Av. Egaña y Angelmó, y los parques La Paloma y Vivero Alerce; ambos ubicados en el sector norte de Puerto Montt y con importantes problemas de accesibilidad⁸⁶. No obstante lo anterior, el PRC vigente busca alcanzar alrededor de 380 Há de áreas verdes (parques y plazas) y espacios públicos (bordes costeros y balnearios), lo que podría materializarse por medio de proyectos como el Parque Costanera de Puerto Montt y el proyecto Interterrazas (ver Capítulo 1.2.4). De aprobarse el anteproyecto de actualización de dicho instrumento, el sistema de áreas verdes podría incluso llegar a 585 Há, incorporando laderas, cauces, humedales y otros elementos de valor natural⁸⁷.

⁸⁵ Indicador BPU_29 Superficie de áreas verdes públicas por habitante (http://siedu.ine.cl/cantidad_BPU_29.html)

⁸⁶ Informe 3, Etapa 1 Sistema integrado de áreas verdes y espacios públicos

⁸⁷ Si bien el anteproyecto de modificación al PRC propone un aumento considerable de áreas verdes y espacio público, el PIMEP se elaborará en base al PRC vigente, en virtud de que el plazo de aprobación de la actualización podría prolongarse sobre los plazos de elaboración y aprobación del PIMEP, y en coherencia con lo indicado en el Artículo 176 de la Ley 20.958.

Figura 63 Espacios Públicos existentes y proyectadas

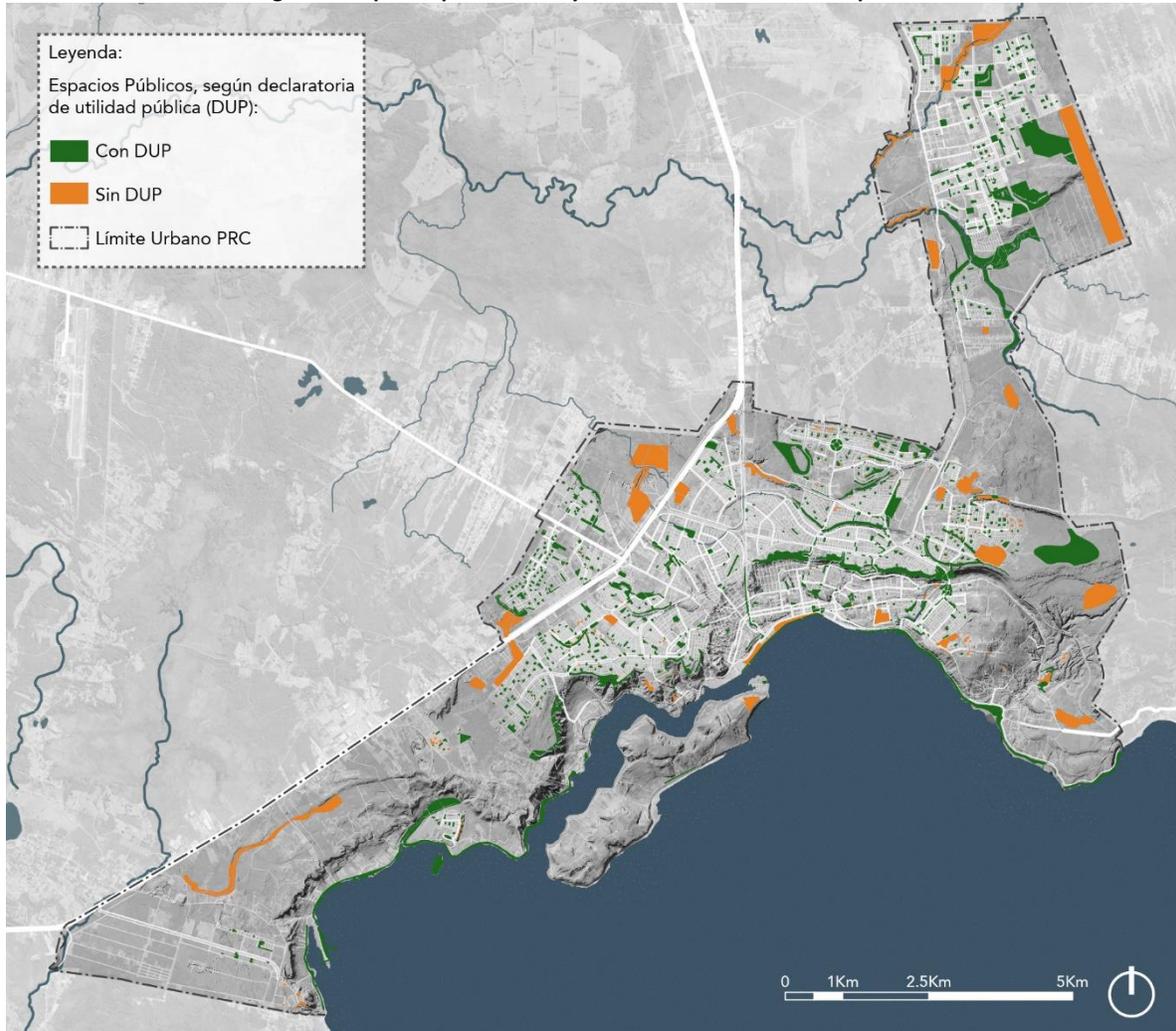


Fuente: elaboración propia, en base a Anteproyecto de modificación al PRC

De acuerdo al catastro de las áreas verdes existentes y proyectadas en el Anteproyecto de modificación del PRC, casi la mitad de ellas (44%) no cuentan con declaratoria de utilidad pública (ver imagen a continuación). Es fundamental revisar este tipo de espacios públicos sin declaratoria, ya que, si bien algunos sean de administración municipal, el hecho de que no cuenten con DUP implica que estos no podrían recibir aportes públicos para su mejoramiento a través de la reciente Ley de Aportes.



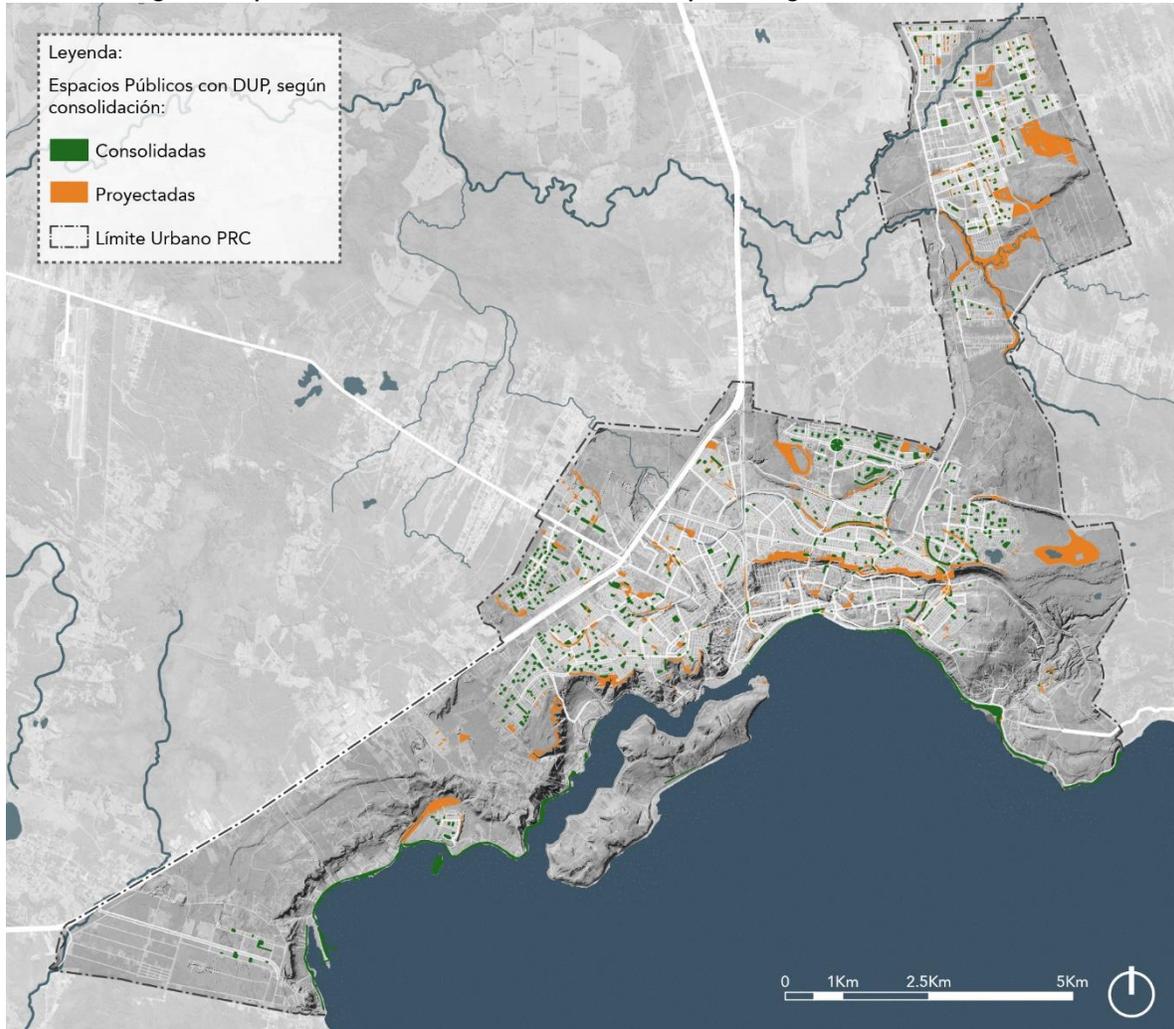
Figura 64 Espacios públicos con y sin declaratoria de utilidad pública



Fuente: elaboración propia, en base a Anteproyecto de actualización PRC.



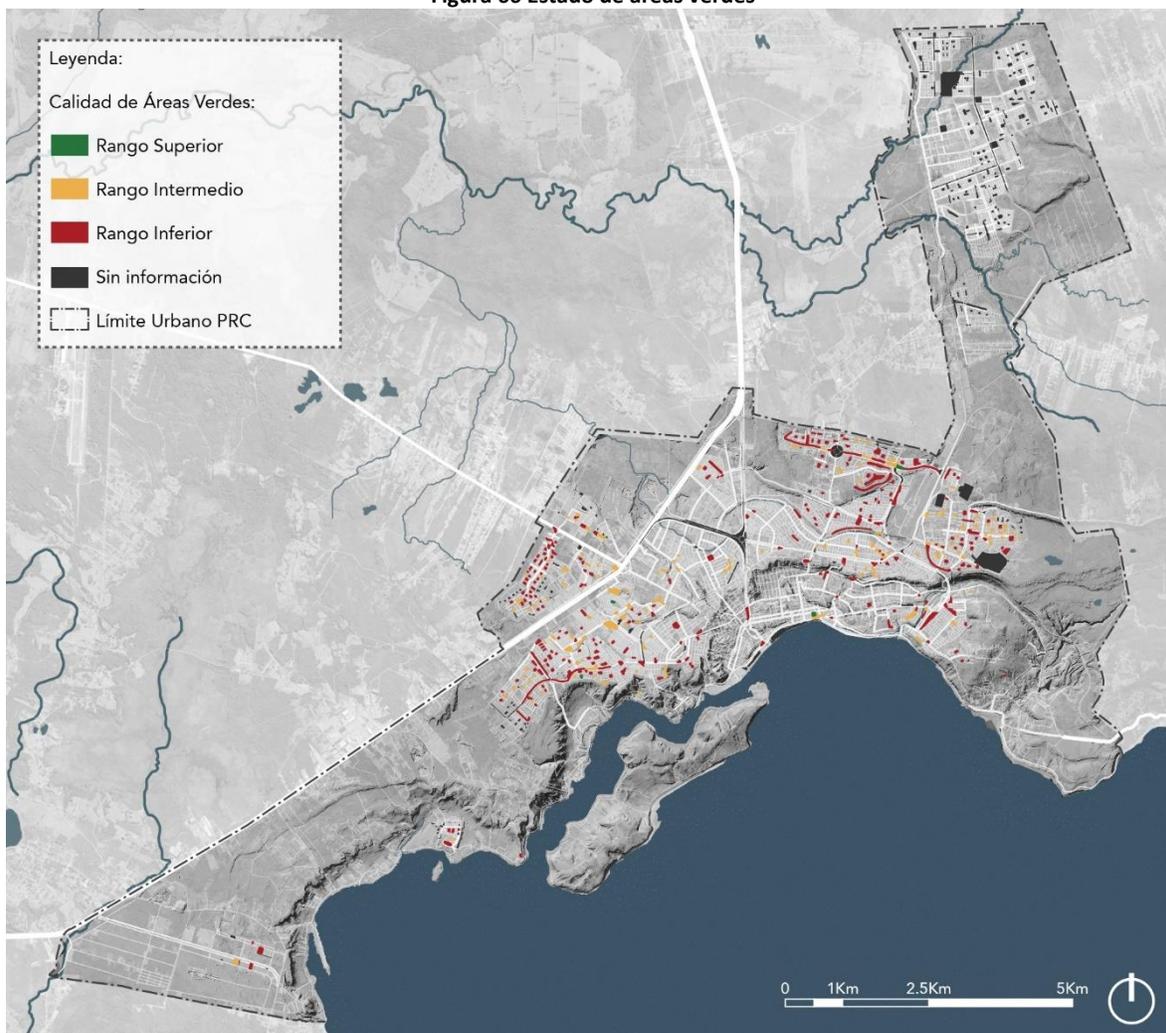
Figura 65 Espacios Públicos con declaratoria de utilidad pública según nivel de consolidación



Fuente: elaboración propia, en base a Anteproyecto de actualización PRC.

Respecto al estado de las áreas verdes consolidadas, y según los Indicadores de Calidad de Plazas y Parques Urbanos (INE, 2019), la totalidad de las áreas verdes de la ciudad están en un rango inferior o intermedio de calidad, lo que constituye uno de los principales problemas que el PIMEP debe abordar.

Figura 66 Estado de áreas verdes



Fuente: elaboración propia, en base a Indicadores de Calidad de Plazas y Parques Urbanos (INE, 2019)

b) Acceso a AAVV

Pese a que la superficie de áreas verdes públicas por habitante es inferior al estándar deseado (ver capítulo 1.3.1.2.a), se reconoce una buena cobertura en el área urbana, en cuanto a la distancia promedio hacia una plaza o parque público (270 m y 2.242 m respectivamente)⁸⁸. A ello se suma que casi el 80% de la población comunal está atendida por el sistema de plazas públicas⁸⁹, mientras que el 70% lo está por el sistema de parques públicos⁹⁰; cifras similares a los promedios nacionales (74% y 83% respectivamente).

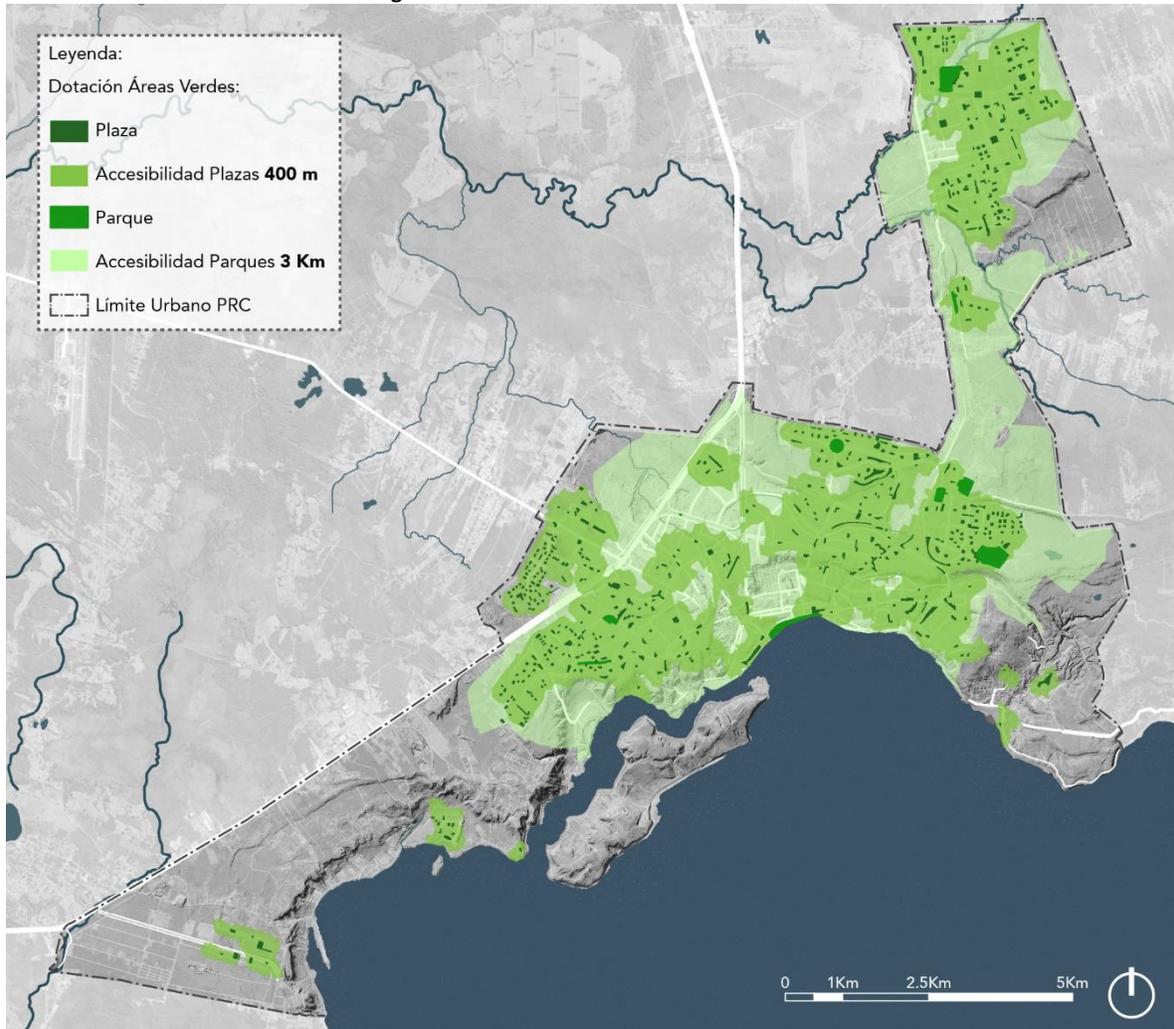
⁸⁸ De acuerdo a SIEDU (2018), los estándares deseados son 400 m entre una plaza pública y el centro geométrico de cada manzana y 3.000 m entre un parque público y el centro geométrico de cada manzana.

⁸⁹ Personas que viven a menos de 400 metros de una plaza pública respecto del total de la población urbana de la comuna (SIEDU, 2018).

⁹⁰ Personas que viven a menos de 3000 metros de un parque público respecto del total de la población urbana de la comuna (SIEDU, 2018).

De acuerdo a la imagen a continuación, las áreas urbanizadas con menor acceso a áreas verdes, en específico a plazas públicas, corresponden a sectores de las zonas Centro Norte (Población Modelo), Centro Poniente y Barrio Industrial (ambas en torno a la Av. Salvador Allende).

Figura 67 Cobertura Áreas verdes existentes



Fuente: elaboración propia, en base a SIEDU (CNDU, 2018)

1.3.2 Cálculo de aportes privados

No obstante, el PIMEP generará una cartera coherente e integrada de proyectos, los que serán la base para un plan de inversiones que convine fondos públicos y aportes privados, es fundamental estimar las proyecciones de aportes privados en un horizonte de mediano y largo plazo, para definir la mejor la programación de fondos públicos y privados en función de un presupuesto general realista.

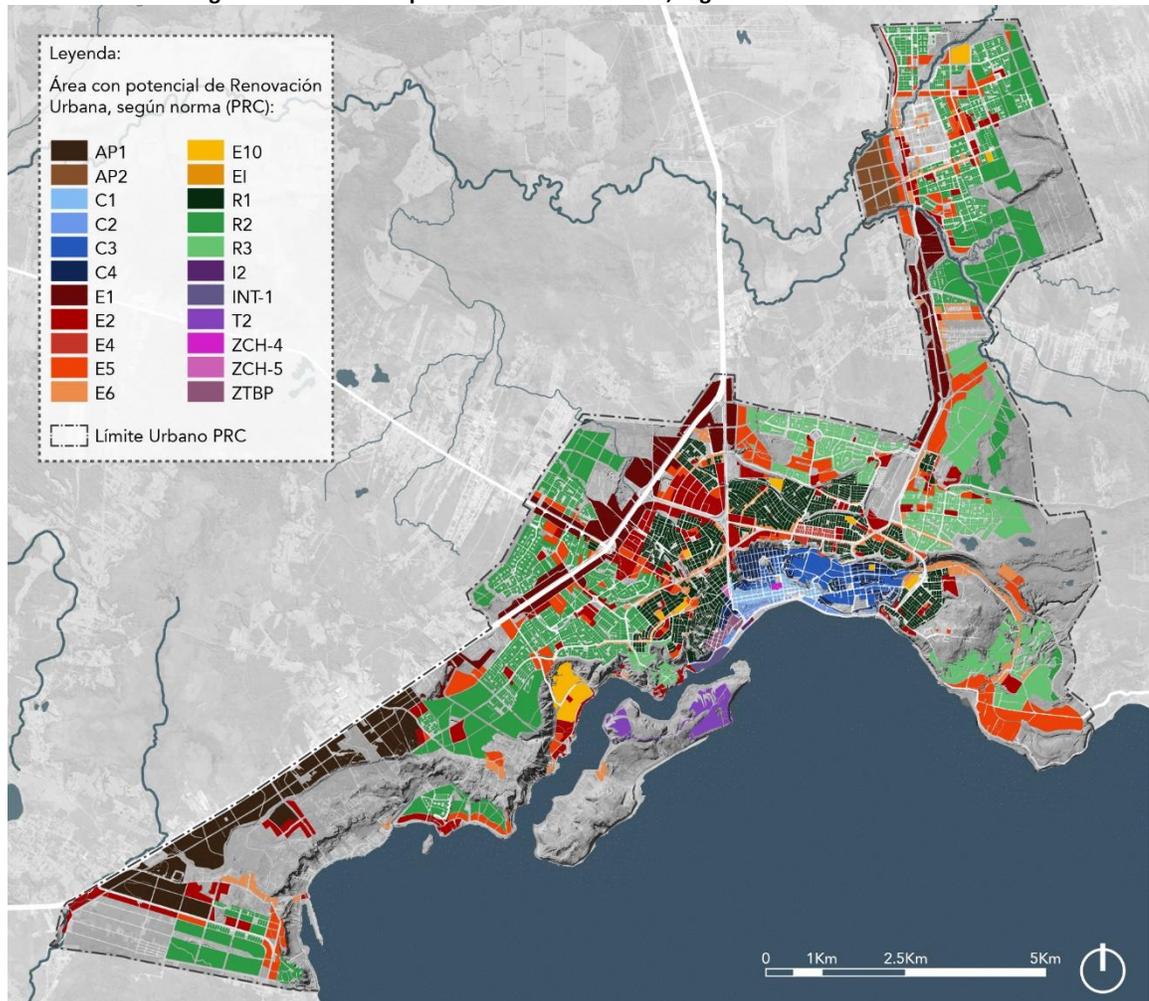
Para ello, se realizará un análisis, a nivel predial, de los potenciales de densificación del área urbana, considerando las normas urbanísticas del Anteproyecto de modificación del Plan Regulador Comunal, para posteriormente establecer, según las tendencias inmobiliarias y valor fiscal del suelo, los posibles

aportes económicos que podría administrar el Municipio, para la ejecución de la cartera de proyectos del Plan. A continuación, se detalla la metodología y resultados obtenidos en dicho análisis:

1.3.2.1 Estimación de áreas con potencial de densificación

- a) **Predios con potencial de densificación, según normativa:** predios cuya normativa urbana⁹¹ permite su renovación y densificación, ya sea en proyectos de uso residencial o equipamiento⁹²:

Figura 68 Predios con potencial de densificación, según normativa



Fuente: elaboración propia, en base a anteproyecto de modificación al PRC.

Existen 3.500 Há urbanas que permiten proyectos residenciales en densidad (sobre 4 pisos) y equipamientos de todas las categorías. En su mayoría, esta superficie corresponde a las zonas R-2 “Residencial 2 (Mirasol-Tepual-Bosquemar)” y R-3 “Residencial (Mirador-Valle Volcanes-Pelluco)” del PRC (23,26% y 12,64% respectivamente), seguido de las zonas E2 “Zona de

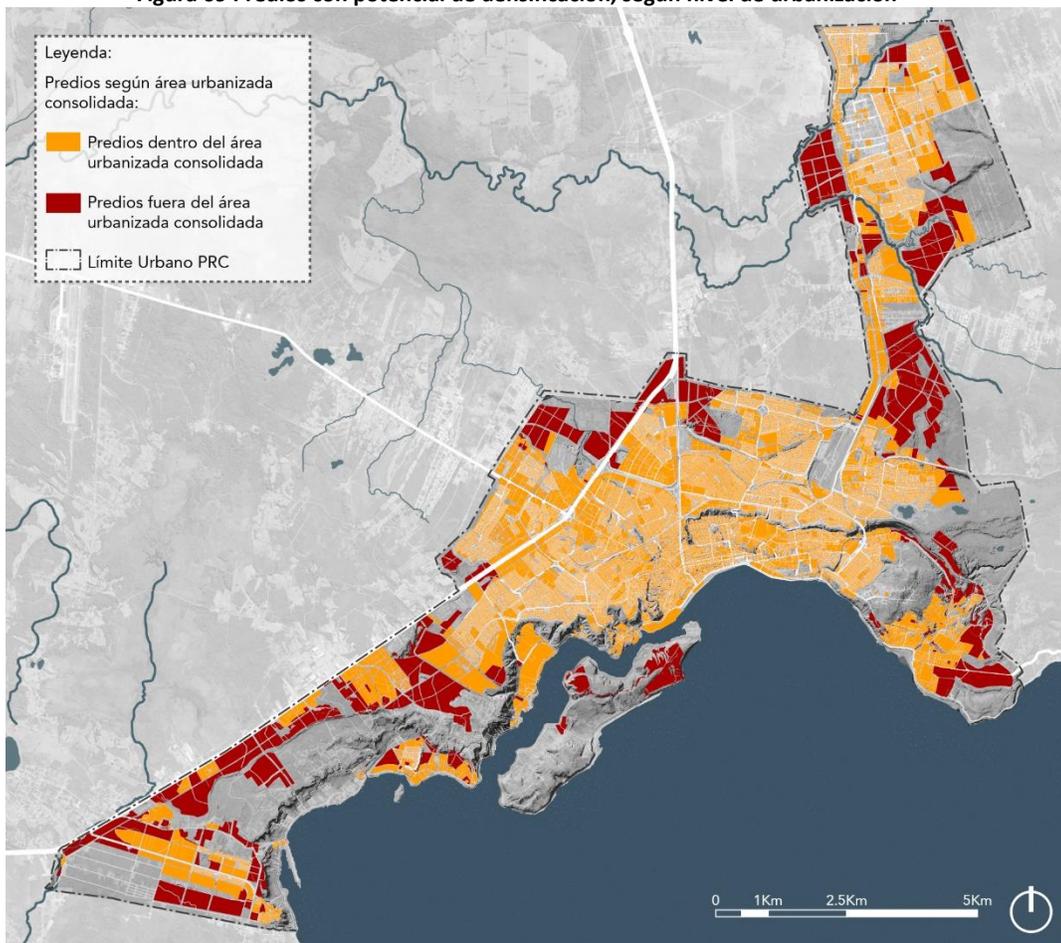
⁹¹ Anteproyecto de actualización del Plan Regulador Comunal

⁹² Se entenderá como “Predios con potencial de densificación, según normativa” a todos aquellos predios cuya zonificación permita proyectos de densificación (Densidad bruta máxima mínima de 600 hab/Há), de uso habitacional (Destino Vivienda 2: Vivienda colectiva) y/o equipamiento (Destinos Comercio y/o Servicios Categoría 2 y 3), con alturas máxima igual o mayor a 4 pisos.

equipamiento 2. Urbano” y E1 “Zona de equipamiento 1. Metropolitano” (12,62% y 9,72% respectivamente), AP-1 “Zonas de Actividades Productivas 1. Poniente” (8,86%) y E-5 “Zona de equipamiento mixto 2” (8,32%).

- b) **Predios y sectores con potencial de densificación:** dada la orientación legal del plan a mejorar las infraestructuras y áreas verdes requeridas por los barrios sometidos a procesos de densificación urbana y concentración de actividades de equipamiento, se identificaron aquellos predios dentro del área urbanizada de la ciudad, que tienen potencial de transformación y por lo tanto pueden ser densificados. Se descartaron los sectores y predios de las áreas de extensión no urbanizadas, pues en esos sectores la responsabilidad en la provisión de infraestructuras es de los futuros urbanizadores.

Figura 69 Predios con potencial de densificación, según nivel de urbanización



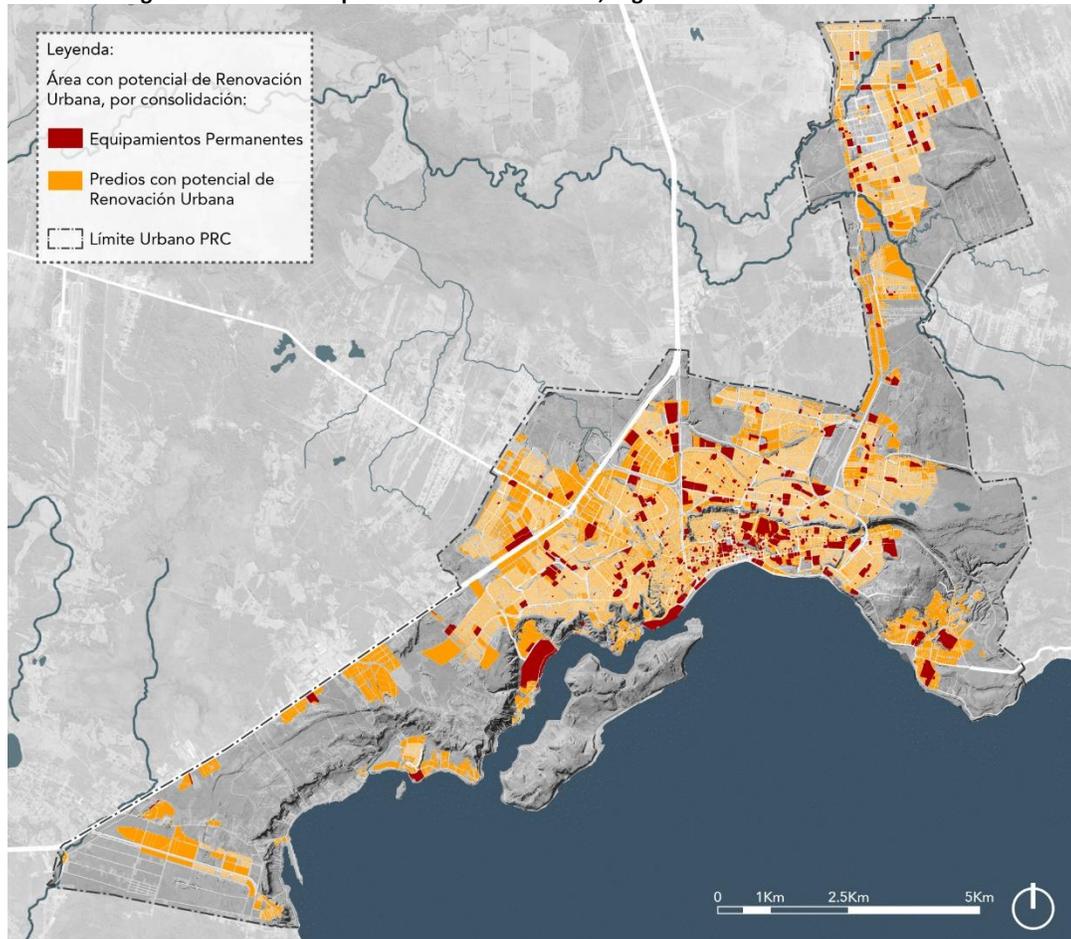
Fuente: elaboración propia, en base a catastro municipal de crecimiento urbano y foto satelital de Google Earth.

- c) **Predios con potencial de densificación, según estado de consolidación:** a partir del resultado anterior, se caracterizan los predios según su estado de consolidación -vale decir, destinos o edificaciones consolidadas-, para identificar aquellos predios que con mayor probabilidad de transformación. Se descartaron los predios con servicios públicos, equipamientos consolidados,



Monumentos nacionales, Inmuebles de conservación histórica⁹³, edificios de más 4 de pisos, entre otros.

Figura 70 Predios con potencial de densificación, según estado de consolidación



Fuente: elaboración propia, en base a catastro municipal de equipamientos, Anteproyecto de actualización al PRC, usos de suelo SII, Google Earth y Wikimapia.

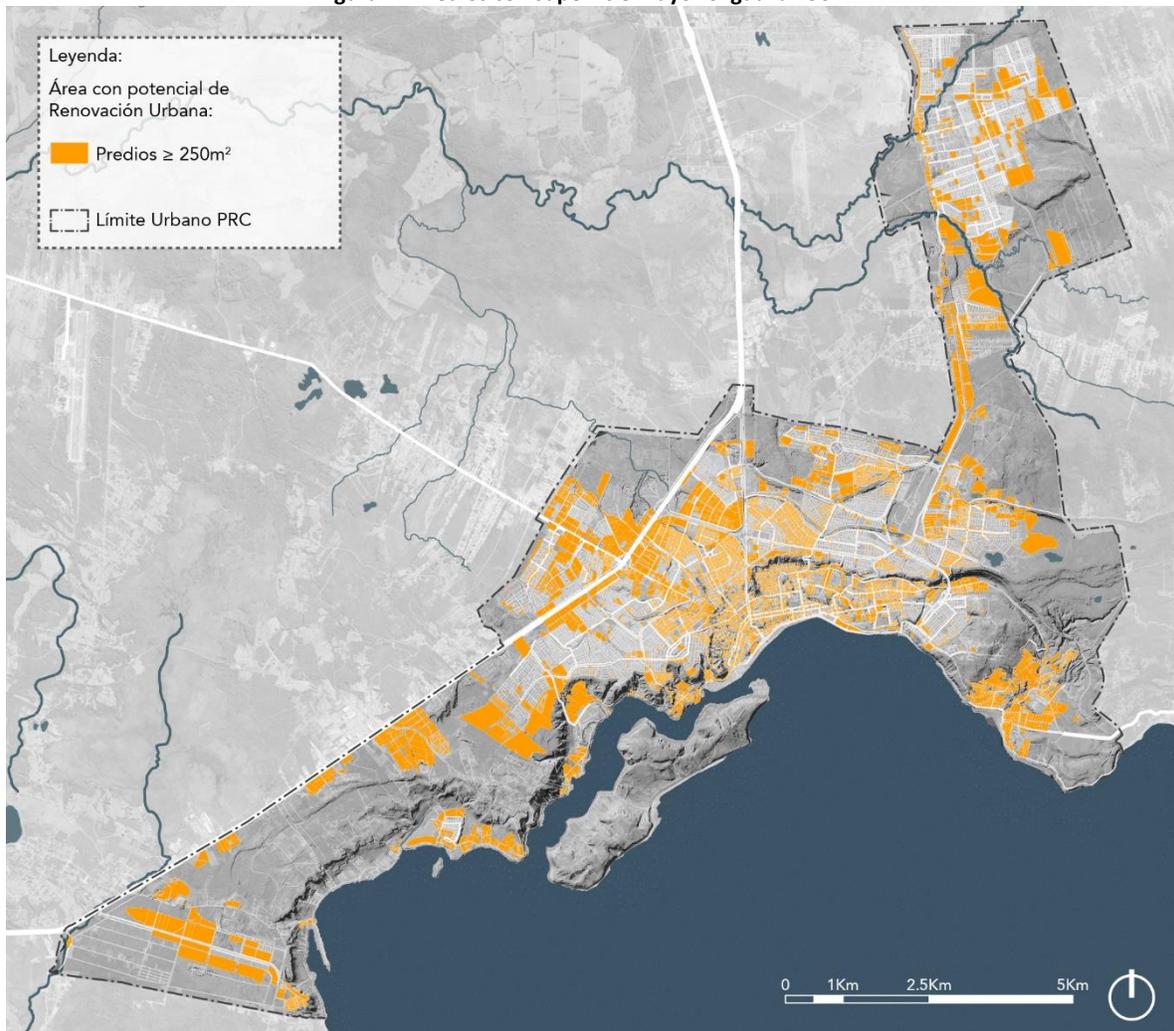
⁹³ Según Anteproyecto de actualización del Plan Regulator Comunal

d) Predios con potencial de densificación, según dimensión.

A lo anterior, se suman aquellos predios que por tamaño predial son factibles de edificar o fusionar fácilmente.

- Predios con superficie mayor o igual a 250 m²:

Figura 71 Predios con superficie mayor o igual a 250 m²

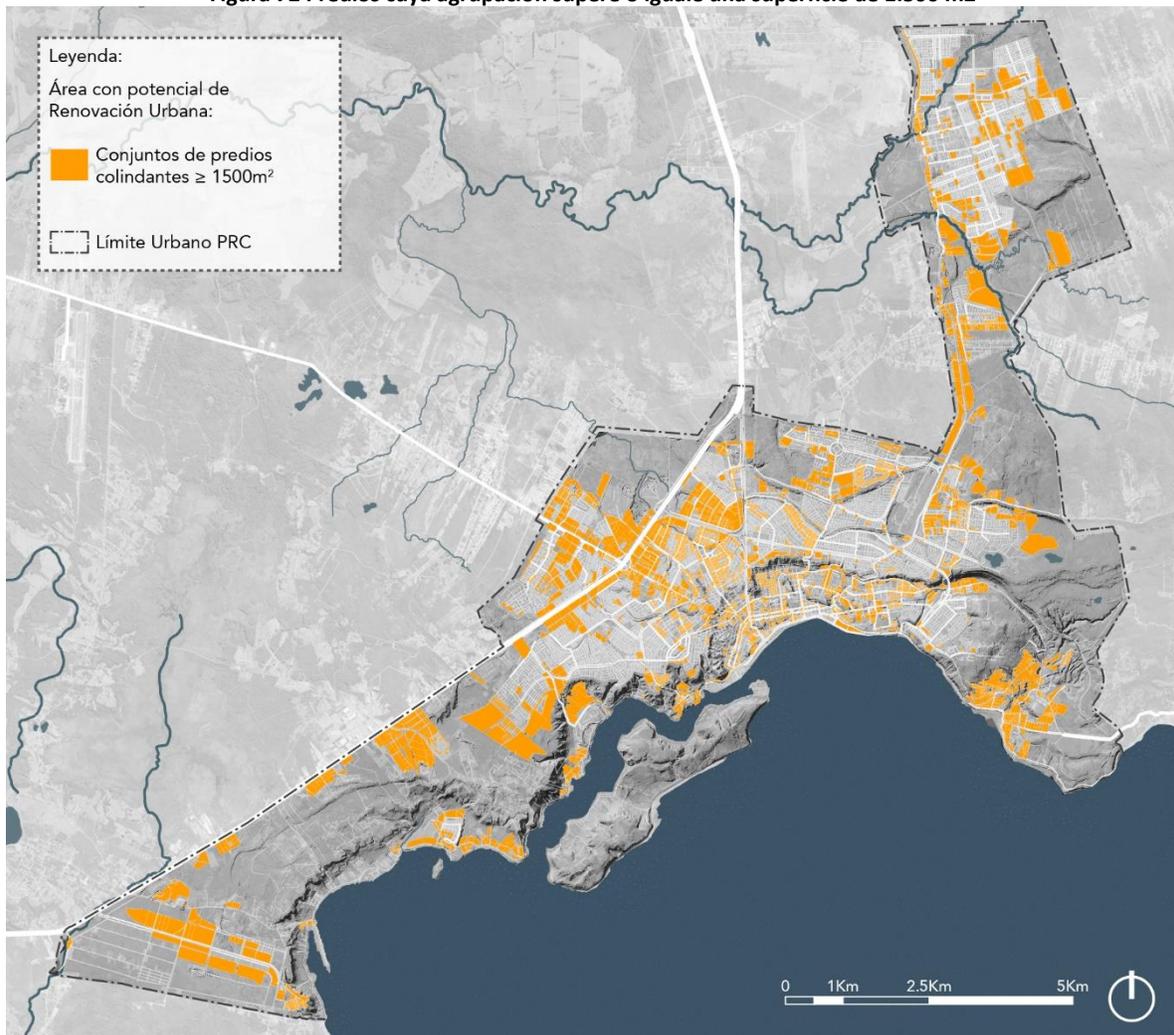


Fuente: elaboración propia, en base a superficie predial IDE Chile (2019).



- Predios cuya agrupación supere o iguale una superficie de 1.500 m²:

Figura 72 Predios cuya agrupación supere o iguale una superficie de 1.500 m²

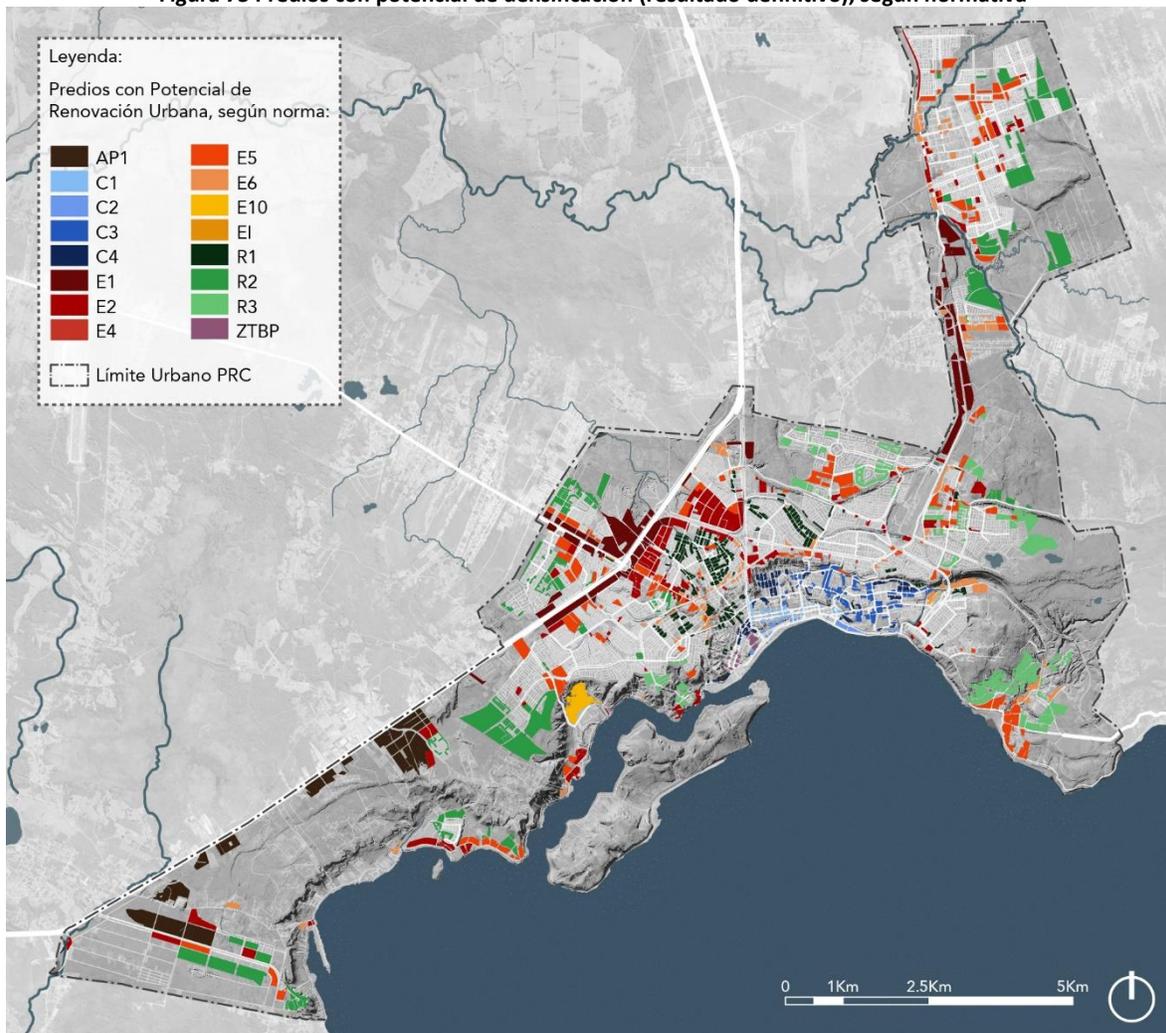


Fuente: elaboración propia, en base a superficie predial IDE Chile (2019).

e) Total de Predios con potencial de densificación (resultado definitivo)

Una vez finalizado el análisis detallado en los puntos anteriores, se identificó que **en el área urbana existen alrededor de 1.320 Há prediales con potencial de densificación**, cuya distribución es la siguiente:

Figura 73 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según normativa



Fuente: elaboración propia, en base a anteproyecto de modificación al PRC.

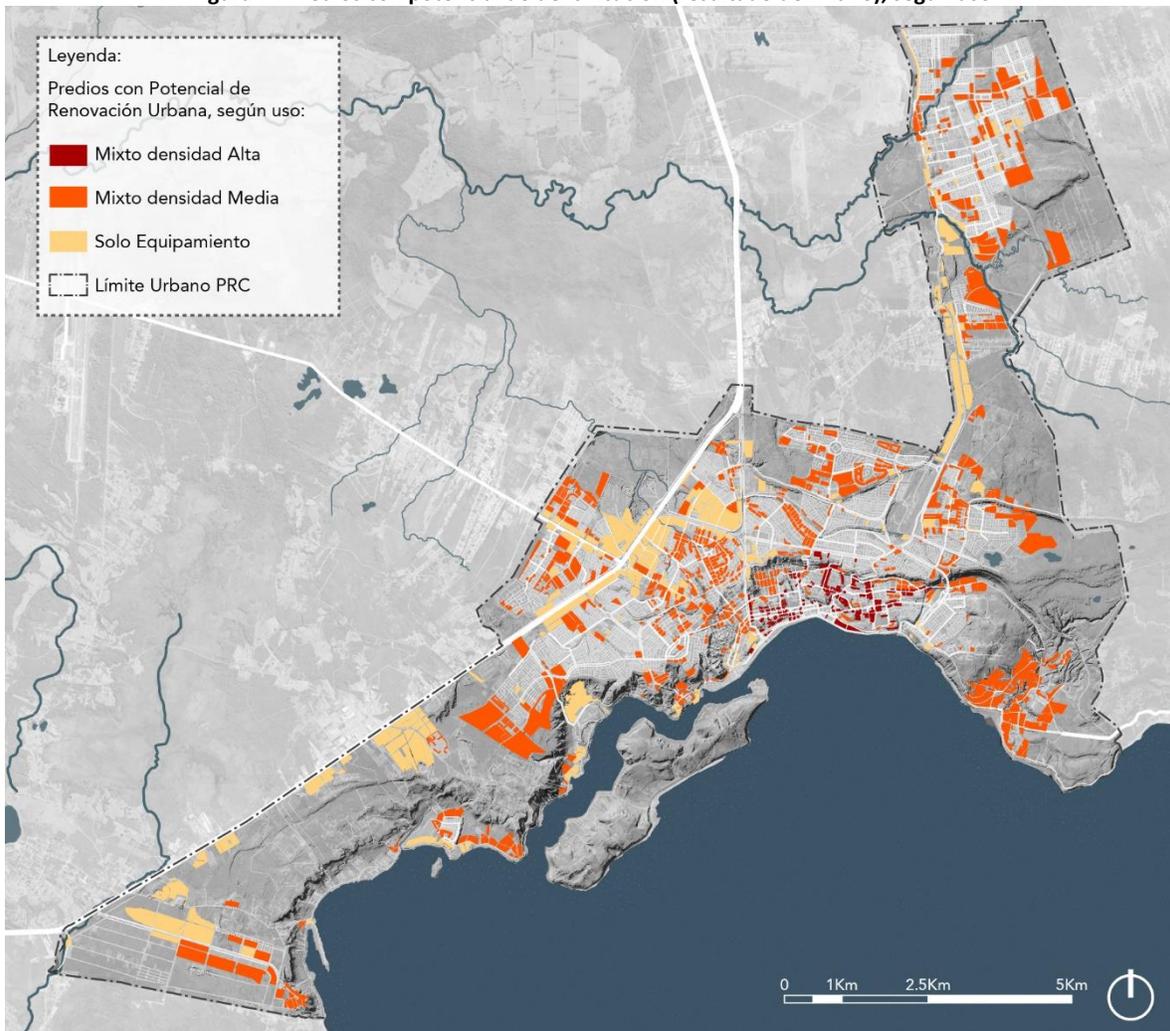
Tabla 17 Superficie predial con potencial de densificación, según Zona PRC

Zona PRC	Superficie predial (Há)	%
AP1	126,38	9,5%
C1	7,30	0,6%
C2	29,65	2,2%
C3	21,62	1,6%
C4	151,02	11,4%
E1	126,38	9,5%
E2	175,29	13,2%

Zona PRC	Superficie predial (Há)	%
E4	1,75	0,1%
E5	207,49	15,7%
E6	65,62	5,0%
E10	19,33	1,5%
E1	0,61	0,0%
R1	69,21	5,2%
R2	292,02	22,1%
R3	144,59	10,9%
ZTBP	0,61	0,0%
	1.324,19	100%

Fuente: elaboración propia, en base a anteproyecto de modificación al PRC.

Figura 74 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según uso

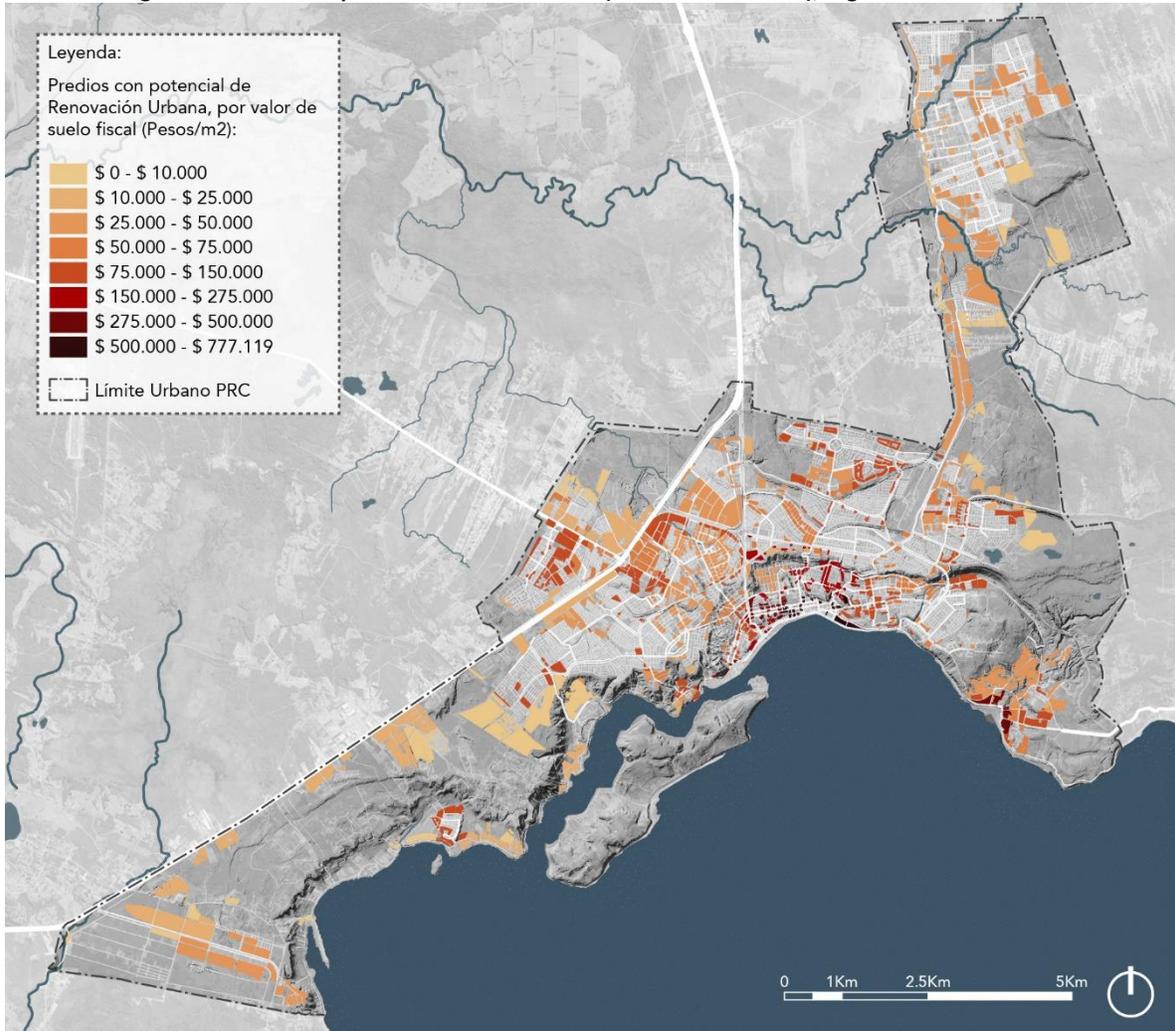


Fuente: elaboración propia, en base a anteproyecto de modificación al PRC.

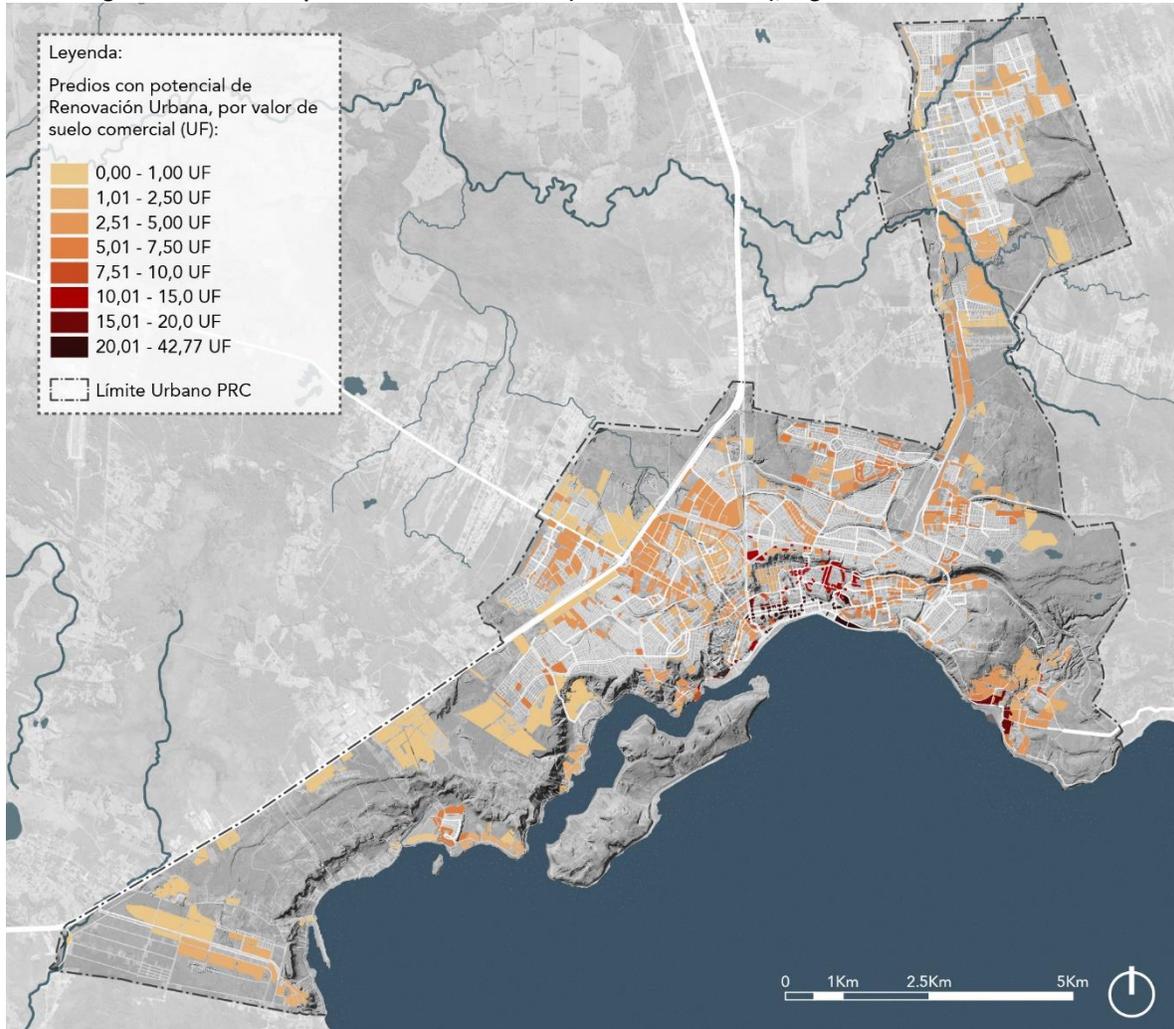
A continuación, se presentan los predios con potencial de densificación, según el valor fiscal y comercial de suelo, respectivamente:



Figura 75 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según valor fiscal suelo.



Fuente: elaboración propia, en base a SII.

Figura 76 Predios con potencial de densificación (resultado definitivo), según valor comercial de suelo.

Fuente: elaboración propia, en base a SII.

1.3.2.2 Estimación de aportes privados al espacio público

Para estimar el potencial de aportes privados al espacio público del área urbana, se evaluaron las tendencias de permisos de edificación según usos de suelo (viviendas, oficinas, comercio y otros equipamientos) y superficie de obra nueva construida, entre los años 2010 y 2019, así como las normas de edificación que afectan a cada predio⁹⁴, su carga de ocupación⁹⁵, densidad de ocupación⁹⁶, porcentajes de cesión⁹⁷, valor de suelo fiscal⁹⁸ y la superficie de la totalidad los predios⁹⁹; todos estos,

⁹⁴ Según Anteproyecto de actualización del Plan Regulador Comunal vigente.

⁹⁵ Según Artículo 4.2.4 de la OGUC.

⁹⁶ Carga de ocupación del proyecto calculada conforme al artículo 4.2.4. de la OGUC * 10.000 / Superficie del terreno

⁹⁷ % = (Densidad de ocupación * 11) / 2.000

⁹⁸ En base al valor actual disponible en SII (a Observatorio de Mercado de Suelo 2020), para efectos de poder comparar este monto con el valor actual de las obras de inversión; entendiéndose que con el aumento del valor de suelo en las próximas décadas también aumentaría los costos de las obras.

⁹⁹ Este cálculo no considera la superficie adyacente a los predios (desde la línea oficial hasta el eje de la vía adyacente), dada la inviabilidad de su catastro.



enmarcados en el contexto de lo estipulado en el Decreto N°14 que actualiza la OGUC, según las disposiciones de la Ley N°20.958.¹⁰⁰

De acuerdo a lo anterior, **se estimó que el aporte máximo al espacio público, a largo plazo, llegaría a alrededor de 67.700 millones de pesos (M2.265 UF)¹⁰¹ para toda el área urbana de la comuna¹⁰²**. Esta cifra corresponde a la capacidad máxima de construcción en densificación dentro del área urbanizada, que es cercano a los M18.500 m² (1.850 Há)¹⁰⁴, lo que tomaría décadas en materializarse. Considerando un promedio de 200.000 m² construidos en los últimos años y los cerca de 250.000 m² de obra nueva aprobada solo durante el año 2019, si la construcción creciera a una tasa anual similar a la última década (cercano al 5% promedio), **se estima que tardaría 35 años en consolidarse todo el potencial de renovación del área urbana.**

Tabla 18 Aportes estimados según área DOT
(Ver Anexo 1.5.3.1 Estimación de aportes privados al espacio público)

Destinos	Viviendas	Oficinas	Comercio	Otros equipamientos
% Permisos de edificación	60%	3,6%	20%	6%
Superficie edificable (m ²)	13.095.296	1.158.868	3.204.090	967.893
Cesión de aportes (\$CLP)	22.750.131.314	3.668.403.181	32.726.132.912	8.546.349.488
Aporte máximo Área urbana (\$CLP):				67.691.016.895
Aporte máximo Área urbana (UF, 26-08-21)				2.264.751

Fuente: elaboración propia.

Con estas proyecciones de ingresos por aportes, aun cuando se consolidara el total del potencial de renovación del área urbanizada, el **Municipio solo podría financiar un tercio de la cartera de proyectos públicos vigentes a la fecha que cuentan con potencial PIMEP** -vale decir, que solo con aportes privados no es posible su ejecución-. Mientras que, en un horizonte de 10 años, período máximo entre la publicación estimada del PIMEP y su siguiente actualización, se podrían generar un estimado de 366 mil UF de aportes privados en el área urbana¹⁰⁵.

Tabla 19 Aportes estimados para el período 2022-2032, dentro del área urbana
(Ver Anexo 1.5.3.1 Estimación de aportes privados al espacio público)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Aportes Área DOT (UF)	25.811	27.102	28.457	29.879	31.373	32.942	34.589	36.319	38.135	40.041	42.042	366.690

Fuente: elaboración propia.

¹⁰⁰ Decreto n°14 que "Modifica Decreto Supremo N° 47, de Vivienda Y Urbanismo, de 1992, Ordenanza General De Urbanismo Y Construcciones en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N° 20.958, relativa a aportes al espacio público." (Diario oficial, 22 septiembre 2018)

¹⁰¹ Ver Anexo 1.5.3.1 Estimación de aportes privados al espacio público.

¹⁰² Entendiendo que los proyectos en extensión aportan por medio de su urbanización (cesión de áreas verdes, vialidad, entre otros), los aportes al espacio público solo se originan en áreas de renovación urbana, por lo tanto dentro del área urbanizada de la comuna.

¹⁰⁴ Superficie edificada total, de acuerdo al promedio entre la superficie estimada para uso residencial, comercio, oficina y otros equipamientos, según tendencia de permisos de edificación 2010-2019.

¹⁰⁵ De acuerdo con el reglamento de la Ley N°20.958, los aportes al espacio público deberán ser realizado antes de la Recepción Definitiva de los proyectos ingresado a la Dirección de Obras Municipales a partir del 18 de noviembre de 2020, por lo que se estima que estas recepciones finales podrían materializarse desde el año 2022.



Dado la anterior, es evidente que el principal rol de la Imagen Objetivo y la cartera de inversión del PIMEP, no se orienta solo a canalizar los aportes privados, sino que debe ser entendida como un instrumento público que coordina las distintas carteras de inversión sectorial, regional y municipal para la ciudad de Puerto Montt (Municipio, MTT, MOP, MINVU, GORE, etc.). Esto permite integrar a través de un instrumento público los recursos fiscales y los aportes privados para la materialización de las obras a corto y mediano plazo que, pese a su alta validación técnica y social, no forman parte de un plan integrado y programado de inversiones que defina prioridades compartidas entre los diversos entes públicos a cargo de la planificación y gestión de obras de movilidad y espacios públicos.

A su vez, en forma complementaria a la aprobación del PIMEP, el diseño conceptual de los proyectos también podría ser garantizado mediante **Planos de Detalle**, nuevo instrumento *“subordinado a los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales, que podrán fijar con exactitud el diseño y características de los espacios públicos”*¹⁰⁶.

¹⁰⁶ “Ley N° 20.958 ”que establece un sistema de aportes al espacio público”. Artículo 28 Ter.



4º EXPENDIENTE PIMEP: Preparación de la participación ciudadana

1.4 Preparación de la participación ciudadana

De acuerdo al texto de la Ley N° 20.958, los primeros planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se desarrollen en cada comuna *“deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante 30 días”*¹⁰⁷.

En vista de ello, para asegurar una efectiva validación ciudadana del plan y responder a las exigencias de las bases de licitación, a lo largo del proceso de elaboración del PIMEP se llevarán a cabo numerosas instancias intermedias participación ciudadana, las cuales requerirán de un proceso preliminar que informe a la comunidad sobre la preparación del Plan.

Para ello, se elaborará un Spot radial, de a lo menos 30 segundos, para que el Municipio pueda difundir el proceso de elaboración del PIMEP; y se dispondrá un sitio web, diseñado e implementado por la consultora, el cual informará los objetivos y avances del estudio, hasta el término de este.

1.4.1 Spot radial

Con el propósito de informar preliminarmente a la comunidad sobre la preparación del PIMEP e invitarlos a participar de las distintas instancias del proceso, se elaborará un Spot radial que presente brevemente el Plan, su objetivo general (cartera de proyectos) y la dirección de su sitio web; esta última de modo que los ciudadanos y ciudadanas puedan ingresar a la página web para conocer en mayor profundidad en qué consiste el Plan, sus avances, invitaciones a consultas públicas e instancias de registro de iniciativas y votación online, entre otras informaciones.

Dado que el Spot radial considera la dirección web del Plan, cuyo dominio aún no está inscrito (ver propuestas en capítulo 1.4.2), y que, a la fecha de este informe, se encuentra pendiente la selección del locutor(a) corporativo, el cual se seleccionará junto a la contraparte municipal, se presenta a continuación una propuesta de guion para el Spot Radial, en formato escrito y mp3 (Escuchar Anexo 1.5.4.1 Propuesta de Spot Radial (Mp3)).

a) **Guion (visado por el mandante)**

Posterior a las observaciones del mandante se estableció utilizar el siguiente guion:

“¡Hola! Desde la Ilustre Municipalidad de Puerto Montt queremos invitarte a participar en el diseño del primer Plan de infraestructura de movilidad y espacio público de la comuna, el que nos permitirá definir una lista de proyectos que mejoren nuestras avenidas y áreas verdes. Para eso, te invitamos a ingresar a www.puertomonttpimep.cl o desde la página web del Municipio, donde encontrarás una sección dedicada a los avances y consultas públicas del Plan. ¡Te esperamos!”

b) **Duración: 30 segundos.**

¹⁰⁷ Artículo cuarto, Disposiciones Transitorias.



- c) **Formato:** Archivo digital mp3.
- d) **Locutor(a):** Se sugiere la contratación de una locutora con trayectoria en radios locales, la cual será propuesta por la contraparte municipal. En caso contrario, la consultora cuenta con el contacto de una locutora corporativa.

1.4.2 Sitio web

El sitio web tiene como objetivo informar a los ciudadanos sobre el desarrollo del PIMEP, por lo que considera secciones de información general, datos comunales, documentos, fechas relevantes e instancias de participación ciudadana. El sitio web se compone de 6 páginas principales:

- **Inicio:** información del plan y la comuna.
- **Qué es el PIMEP:** breve descripción, preguntas y respuestas del PIMEP.
- **Documentos:** acceso a las etapas del plan y otros documentos de utilidad.
- **Etapas y actividades:** planificación del desarrollo del plan y calendario de actividades.
- **Contáctanos:** información de contacto.
- **Participa:** información sobre las instancias de participación ciudadana.

A continuación, se detallan los elementos y páginas que componen el sitio web:

a) **Navegación**

La navegación se realiza a través del banner superior, el cual tiene el índice del sitio web. A la izquierda se encuentra el logo del PIMEP, funcionando como vínculo a la página de inicio y hacia la derecha se encuentran los vínculos a cada página y las redes sociales municipales, se destaca de manera especial el vínculo a *Participa*. Por su parte, el banner inferior contiene información del municipio y links a sus redes sociales y sitio web.

Figura 77 Banner superior e inferior.



Fuente: elaboración propia.



b) Página de Inicio

La página de inicio comienza mostrando el logo del Plan, introduciendo el nombre del proyecto e incorporando un botón que vincula directamente con la página *Que es el PIMEP*, luego continúa con información sobre la elaboración del PIMEP Puerto Montt y una invitación para participar en la elaboración del plan.

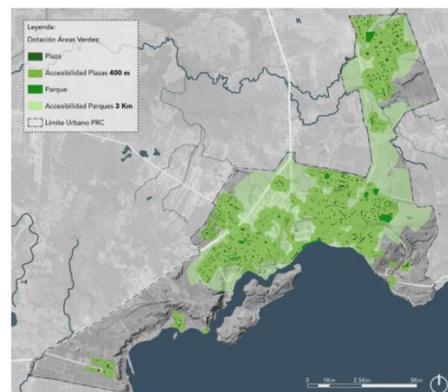
Más abajo se expone la situación actual de la ciudad respecto a temas atinentes al plan, como son áreas verdes y espacio público, transporte y movilidad e iniciativas de proyectos públicos ya en curso, de manera de informar rápidamente al ciudadano sobre las temáticas y problemas que abordará el PIMEP. Terminando la página con una invitación a los procesos participativos de Plan (registro de correo electrónico).

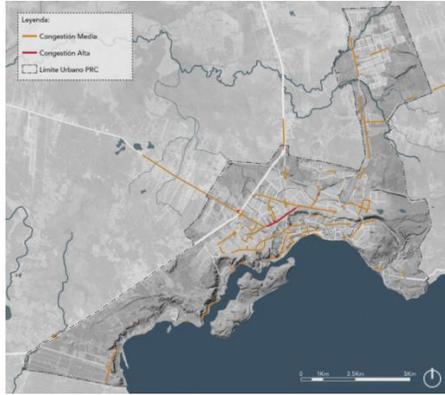
Figura 78 Página de Inicio.



¿Sabías que Puerto Montt cuenta con 7,92 m2 de áreas verdes públicas por habitante?

Esta superficie por habitantes es inferior al estándar mínimo de 10 m2/hab y menos que otras ciudades de la región como Osorno, Puerto Varas y Castro. A través del PIMEP podremos mejorar las áreas verdes existentes y planificar las prioridades para nuevas plazas y parques urbanos.



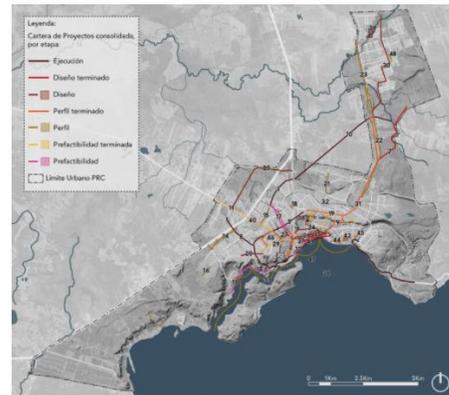


¿Sabías que casi la mitad de viajes diarios dentro de la comuna son en automóvil?

Este porcentaje es el más alto de las ciudades chilenas. Se prevé que para el año 2030 el aumento del automóvil, sobre el transporte público y la caminata, incrementará la congestión y los tiempos de traslado en un 55%. Como contraste, solo 1 de cada 5 viajes se realiza caminado o en bicicleta, cuando en otras grandes ciudades es 1 de 3 viajes. El PIMEP permitirá diseñar o ejecutar nuevas circulaciones peatonales y ciclovías, mejores pistas solo buses y mejorar el estado de las vías y aceras.

¿Sabías que hay más de 50 proyectos públicos de movilidad y espacio público posibles de ejecutar?

No partimos de cero. La ciudad ya ha levantado muchos proyectos, dentro de los cuales se encuentra el Proyecto de escaleras y ascensores interterrazas, cinco nuevas avenidas de transporte público, una amplia red de ciclovías, tres nuevos parques urbanos y el mejoramiento de múltiples otras áreas verdes. El PIMEP las incorporará para acelerar su financiamiento y construcción, además de incluir nuevas ideas que propongan los ciudadanos.



Participa en la elaboración del primer plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público de Puerto Montt.

Regístrate para recibir noticias y actualizaciones sobre el proceso de participación ciudadana en tu correo.

Como electrónico

Fuente: elaboración propia.



c) Página “Qué es el PIMEP”

Esta página contiene una breve explicación de Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP) como figura legal, que proyectos puede considerar, como se financia, duración, quien lo elabora y que instancias de participación ciudadana considera.

Figura 79 Página *Qué es el PIMEP*.



El PIMEP es un instrumento público de planificación urbana vinculante, que define y prioriza a 10 años un conjunto de obras de infraestructura de movilidad y espacio público para la comuna.

¿A qué Ley se acoge?

En 2016 se aprobó la **Ley N°20.958**, que creó los Planes de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (PIMEP) y un **sistema de aportes obligatorios de los proyectos inmobiliarios en densificación**, lo que permite materializar obras de infraestructura definidas en los planes reguladores.

¿Qué proyectos puede considerar?

Se orienta a proyectos comunales que acojan las nuevas demandas creadas por la densificación y crecimiento de la ciudad, mediante **obras de parques, áreas verdes, calles, avenidas para múltiples usos, circulaciones peatonales, ciclo vías, y equipamiento como paraderos, iluminación, soterramiento de cables, arborización y mobiliario urbano.**

¿Cómo se financian?

La Ley establece que **los proyectos inmobiliarios que generan crecimiento urbano por densificación deberán aportar proporcionalmente al financiamiento de las obras definidas por el PIMEP. Esto podrá ser mediante cesiones de terrenos o aportes en dinero a un fondo municipal.** A estos aportes privados se podrán complementar con el financiamiento público de ministerios, gobierno regional y municipio.

¿Cuánto dura el Plan?

El PIMEP deberá actualizarse periódicamente en un **plazo no mayor a 10 años y cada vez que se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal.**

¿Quién lo elabora y aprueba?

La elaboración de los PIMEP comunales es responsabilidad de cada **Municipio**, con la posible asistencia técnica del MINVU y MTT. Una vez elaborado, el Plan debe ser **aprobado por el Concejo Comunal**, promulgado por el Alcalde y remitido en una copia al Gobierno Regional.

¿Cómo puedo participar?

Participando en nuestros talleres de participación ciudadana (remotos y presenciales) y consultas a través de la web.

En el caso del primer PIMEP comunal, antes de iniciarse su proceso de aprobación, deberá ser sometido a una **consulta pública durante 30 días.**

Fuente: elaboración propia.

d) Página de Documentos

La página de documentos contiene la información descargable del Plan, la cual en un principio considera los informes de cada etapa, conforme se vayan realizando, y documentos sobre las actividades de participación y los resultados que tuvieron. Además, se incorporarán links a webs y documentos con información relevante, como la web de Minvu sobre la Ley de aportes.



Figura 80 Página *Documentos*.



Informe 1: Modelo Situación Actual

Etapa de recopilación de antecedentes y de diagnóstico integral de Puerto Montt.

[Ver documento](#)

Informe 2: Imagen Objetivo y Cartera Inicial

Etapa de elaboración y consenso de una imagen objetivo, levantamiento de iniciativas ciudadanas y propuesta preliminar de la Cartera de proyectos.

[Próximamente](#)



Informe 3: Modelación y Evaluación de Iniciativas

Etapa de modelación, evaluación y priorización de las iniciativas.

[Próximamente](#)



Informe 4: Anteproyecto

Etapa de elaboración de la cartera priorizada de proyectos, elaboración y votación de alternativas y consulta pública.

[Próximamente](#)



Informe 5: Proyecto

Etapa de elaboración del PIMEP definitivo, indicadores de monitoreo y desarrollo de un plan de gestión.

[Próximamente](#)



Material complementario

Aquí puedes revisar la Ley 20.958, su reglamento y otros documentos explicativos sobre los PIMEP y su elaboración.

[Ver](#)



e) Página “Etapas y actividades”

Esta sección muestra la programación a través de una gráfica detallando las etapas, su duración y relación respecto a las instancias de participación ciudadana, además se incorpora un calendario donde se publicarán las actividades, eventos y plazos sobre la elaboración del plan, incluyendo todas las actividades de participación ciudadana.

Figura 81 Página *Etapas y actividades*.

Etapas del plan.



Próximos eventos.

Aquí puedes revisar los plazos de elaboración del Plan, los talleres e instancias de consulta pública, entre otras fechas relevantes.



Fuente: elaboración propia.

f) Páginas “Contáctanos”

Esta página agrupa toda la información de contacto, incluyendo la posibilidad de rellenar un formulario para comunicarse directamente. Estos mensajes llegan al mail del PIMEP (puertomonttpimep@gmail.com).



Figura 82 Página *Contáctanos*.

Contáctanos

Contáctanos para saber más sobre el Plan, sus avances y cómo participar.

pimeppuertomontt@gmail.com

Secretaría de Planificación (SECLAN)
Ilustre Municipalidad de Puerto Montt
San Felipe 80, Puerto Montt, Chile.



Nombre *

Nombre

Apellidos

Correo electrónico *

Mensaje *

Enviar

Fuente: elaboración propia.

g) Página “Participa”

A esta sección se accede a través del botón “Participa” en el banner superior. Esta página presenta las cuatro formas de participación que tendrá el Plan, cada una con un texto explicando en que consiste y un botón para acceder a más detalles e información. En el caso de *Ideas de proyectos*, el botón despliega un formulario, en el cual los ciudadanos podrán rellenar los campos con sus propuesta y proyectos a priorizar, además de proporcionar información de contacto para poder comunicarles futuras instancias de participación; mientras que, en *Votaciones*, el botón desplegará una ventana con las opciones elegibles. Toda la información resultante de estos formularios se remitirá automáticamente a un archivo Excel.

Figura 83 Página *Participa*.

Talleres
Te invitamos a participar en los Talleres de participación ciudadana que se realizarán durante los meses de mayo y junio 2021. Queremos escuchar tu opinión sobre los principales problemas y demandas de movilidad y espacio público en la comuna.
[Ver más](#)

Ideas de proyectos
Queremos conocer tus propuestas y prioridades de obras de vialidad, infraestructura para transporte colectivo, ciclovías, espacios públicos y áreas verdes.
[Ingresar](#)

Votaciones
Vota por tu Cartera de proyectos preferida.
Próximamente.
[Próximamente](#)

Consulta Pública
Revisa aquí, durante 30 días, el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Pública.
Próximamente.
[Próximamente](#)

Fuente: elaboración propia.



Figura 84 Ejemplo Formulario *Ideas de proyectos*.

¡Gracias por contarnos tus ideas y proyectos! ×

Nombre *

Nombre

Apellidos

Correo electrónico *

Teléfono *

(###)

###

####

¿Dónde te gustaría mejorar las áreas verdes de la comuna?

¿Dónde te gustaría mejorar las infraestructuras de movilidad de la comuna?

¿Qué proyecto te gustaría proponer para el PIMEP?

Enviar

Fuente: elaboración propia.

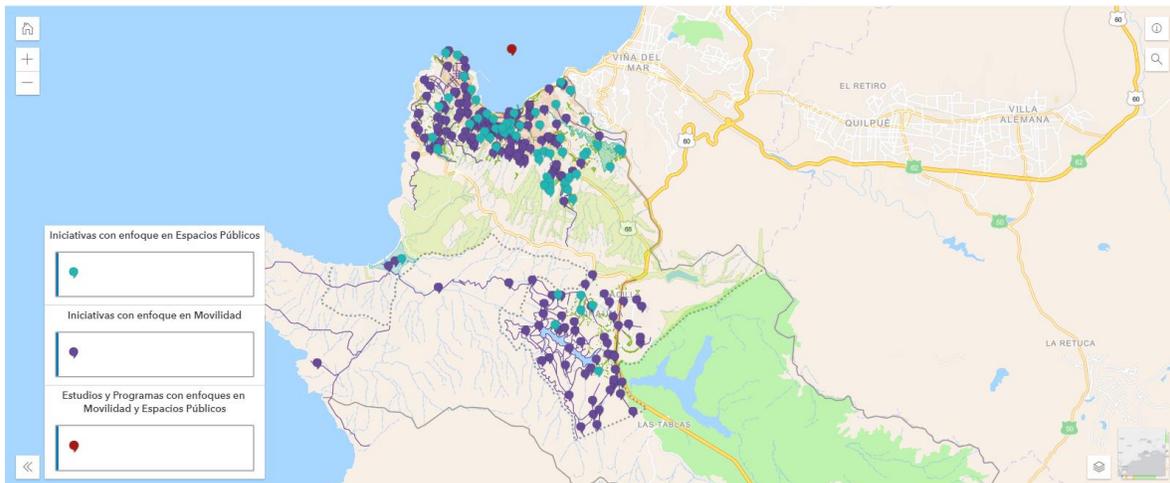


h) Página PIMEP Puerto Montt:

Una vez finalizado el proceso de elaboración del plan, se incorporará una nueva página al sitio en la cual se describirá el PIMEP Puerto Montt, profundizando en los objetivos del plan y visualizando la cartera de proyectos definitiva en un mapa interactivo digital.

Figura 85 Referencia Mapa interactivo de cartera de proyectos PIMEP Valparaíso.

CARTERA PRELIMINAR DE INICIATIVAS DEL PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS (PIIMEP)

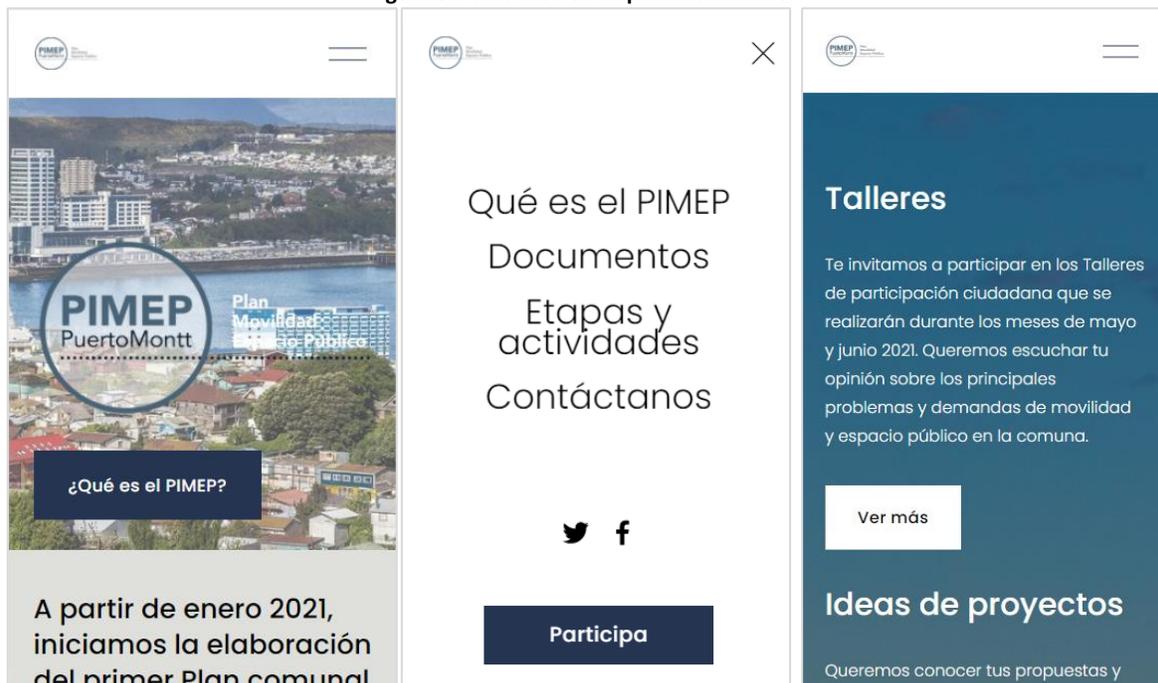


Fuente: Página web PIMEP Valparaíso.

i) Visualización en dispositivos móviles:

A continuación, se presentan algunas capturas del Sitio web en formato para dispositivos móviles:

Figura 86 Sitio web en dispositivos móviles.





Consulta Pública

Revisa aquí, durante 30 días, el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.

Próximamente.

Próximamente

PIMEP Puerto Montt

Secretaría de Planificación (SECPLAN)
Ilustre Municipalidad de Puerto Montt
San Felipe 80, Puerto Montt, Chile.

Síguenos

Sitio web

Próximos eventos.

Aquí puedes revisar los plazos de elaboración del Plan, los talleres e instancias de consulta pública, entre otras fechas relevantes.

marzo 2021

DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA
		1	2	3	4	5
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

¿A qué Ley se acoge?

En 2016 se aprobó la **Ley N°20.958**, que creó los Planes de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (PIMEP) y un **sistema de aportes obligatorios de los proyectos inmobiliarios en densificación**, lo que permite materializar obras de infraestructura definidas en los planes reguladores.

¿Qué proyectos puede considerar?

Se orienta a proyectos comunales que acojan las nuevas demandas creadas por la densificación y crecimiento de la ciudad, mediante **obras de parques, áreas verdes, calles, avenidas para múltiples usos, circulaciones peatonales, ciclovías, y equipamiento como paraderos, iluminación, soterramiento de cables, arborización y**

Fuente: elaboración propia.

j) Dominios disponibles

A continuación, se presentan 3 posibilidades para el dominio del sitio web (disponibles en nic.cl):

- www.puertomonttpimep.cl (Opción sugerida y elegida por el municipio)
- www.pimeppuertomontt.cl
- www.planinfraestructurapuertomontt.cl



k) Propuesta de logos

Se presentan una serie de posibles logos desarrollados para la página web y otras actividades relacionadas al desarrollo del plan, cuya versión definitiva será elección de la contraparte municipal:

Figura 87 Propuestas de logo para el PIMEP Puerto Montt



Fuente: Elaboración propia.



ANEXOS

1.5 Anexos

1.5.1 Anexos 1º Expediente PIMEP

No hay anexos para el Expediente N°1.

1.5.2 Anexos 2º Expediente PIMEP

1.5.2.1 **Puerto Montt: Cartera de proyectos públicos vigentes (Tablas Excel)**

1.5.2.2 **Catastro de Procesos de Participación Ciudadana, período 2010-2021.**

a) Plan de Desarrollo Comunal 2017-2021 (PLADECO)

En este instrumento actualmente vigente, se recogieron las principales observaciones e inquietudes de la ciudadanía en las diferentes materias de interés para el desarrollo comunal.

La metodología utilizada para la elaboración del PLADECO, se rigió bajo los siguientes objetivos:

- a) Evaluar con la ciudadanía y los directores municipales los anteriores PLADECOs e instrumentos de planificación territorial (lo que se planificó y lo que se ejecutó).
- b) Realizar un análisis comparativo-temporal sobre los procesos de cambio social que ha tenido la comuna (como la ciudadanía contempla las transformaciones sociohistóricas).
- c) Distinguir y categorizar el conjunto de problemáticas comunales que aquejan a la ciudadanía por sector y sub-dimensión de desarrollo.
- d) Elaborar un conjunto de líneas de acción basadas en diversos ejes estratégicos.
- e) Realizar simposios temáticos que permitan reflexionar y debatir en torno a las sub-áreas de intervención comunal.
- f) Realizar una consulta ciudadana para diagnosticar estadísticamente cuales son los ejes del desarrollo prioritarios.
- g) Plan de seguimiento y de re-evaluación de las políticas públicas de
- h) desarrollo territorial incluyendo a la ciudadanía.

Para la consecución de tales objetivos se construyó una estrategia metodológica que comprendió la ejecución de talleres en dos instancias, simposios y un proceso de consulta ciudadana.

Talleres de participación

En una primera instancia de taller se desarrolló un diagnóstico participativo en formato de Análisis FODA, que permitió identificar Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.



Tabla 20 Análisis FODA PLADECO

FODA COMUNAL PUERTO MONTT	
Fortalezas	Oportunidades
<ol style="list-style-type: none"> 1. Recursos económico-naturales 2. Paisaje y contexto geográfico 3. Diversidad histórico cultural 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollo turístico 2. Desarrollo económico local 3. Inclusión participativa de los sectores urbano – rurales
Debilidades	Amenazas
<ol style="list-style-type: none"> 1. Conectividad y centralización de servicios 2. Equilibrio urbano rural 3. Reproducción de las tradiciones culturales identitarias 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contaminación medio ambiental 2. Seguridad y delincuencia 3. Crisis económica y limitación del mercado laboral

Fuente: Elaboración propia

Posteriormente se desarrolló la segunda instancia de talleres de trabajo en la comuna, tanto en territorio urbano como rural, que contaron con la participación de 315 miembros de la sociedad civil, y dos talleres más dirigidos a jóvenes, llegando a un total de 385 participantes. En los talleres, se trabajó, sobre la imagen comunal, dimensiones de desarrollo y ejes estratégicos para abordar tales dimensiones, a la que les correspondían líneas de acción como elementos concretos para llegar a la imagen comuna ideal.

Se realizó una votación libre para priorizar sobre 8 dimensiones presentadas, las 2 dimensiones más votadas fueron: calidad de vida y desarrollo humano; y convivencia y seguridad comunitaria.

Posteriormente, para cada una de las dimensiones se construyeron ejes estratégicos, de los que emergen los siguientes subdimensiones:

Tabla 21 Análisis FODA PLADECO

Dimensión	Ejes estratégicos	Sub-dimensiones
Calidad de vida y desarrollo humano	28	Eje Estratégico Vida Comunitaria y Recreación.
		Eje Estratégico Deporte, Vida Sana y Salud.
		Eje Estratégico Educación.
Convivencia y seguridad comunitaria	26	Eje Estratégico Infraestructura.
		Eje Estratégico Seguridad.
		Eje Estratégico Vida Comunitaria.
Dimensión Desarrollo Medioambiental Sustentable.	59	Eje Estratégico Política Medioambiental
		Eje Estratégico Educación Medioambiental
		Eje Estratégico Cuidado y Protección del Medio Ambiente.
Dimensión de desarrollo económico-productivo.	23	Eje Estratégico Desarrollo Rural.
		Eje Estratégico Desarrollo económico e inversión.
		Eje Estratégico Capacitación, emprendimiento local y empleo.
Dimensión Crecimiento Urbano Rural Equilibrado.	37	Eje Estratégico Conectividad y Servicios.
		Eje Estratégico Equipamiento e Infraestructura
		Eje Estratégico Política de Gestión Territorial
Dimensión Reconocimiento Patrimonial y Cultural.	34	Eje Estratégico Patrimonio Material y Arquitectónico.
		Eje Estratégico Patrimonio Inmaterial.
Dimensión Polo Turístico Regional.	22	Eje Estratégico Turismo sustentable.
		Eje Estratégico Turismo Patrimonial.
		Eje Estratégico Educación, capacitación y emprendimiento.

Fuente: Elaboración propia



En cuanto a la dimensión mayormente vinculada a materias de movilidad y espacio público, esta corresponde a la de crecimiento urbano rural equilibrado, la que representando el 9% de los votos realizados, aborda temáticas centrales como la conectividad y mejoras de infraestructura vial, pero también hacia la generación políticas que se ocupen de un crecimiento equilibrado en el ámbito urbano y rural y la consiguiente fiscalización para el cumplimiento de tal objetivo.

En cuanto al eje estratégico de conectividad y servicios, se recoge que la centralización de servicios en la zona urbana de Puerto Montt genera un acceso desigual para los habitantes de la zona rural. De igual forma, se indican problemáticas de conectividad interna y movilidad. Por lo anterior se propone mejorar la conectividad en zonas urbanas y rurales, con especial atención en la identidad de las comunidades.

En el eje estratégico de equipamiento e infraestructura, **se propone como resultado en los talleres mejoras en la red vial existente y creación de nuevos proyectos viales, accesos peatonales con características de inclusividad, aumento de señalizaciones e incorporación del sistema braille en semáforos, construcción de equipamiento como plazas y parques y baños públicos.**

El tercer eje, correspondiente al de Política de gestión territorial, se centra en la importancia de contar con políticas públicas asociadas a la planificación territorial, así como herramientas reguladoras del crecimiento acelerado de la ciudad. Por lo mismo, se espera del plan regulador que tenga potestades fiscalizadoras sobre el uso del suelo como del mar, que permita una mejor planificación vial, regular normas de edificación como construcción en altura y mejorar la conectividad rural.

Simposios

En los simposios participaron 316 personas, contando con la presencia de funcionarios del sector público, del sector privado, de la sociedad civil y académicos, los que fueron trabajados en jornadas dobles. En una jornada funcionarios del sector público y representantes del sector privado, y en la otra, representantes de la sociedad civil. La metodología del simposio consistió en una exposición inicial de académicos y expertos que luego daba paso al trabajo grupal, donde se identificaron ejes estratégicos y líneas de acción relacionados a los siguientes temas levantados en las etapas anteriores:

- Simposio “Cultura, Patrimonio y Turismo”
- Simposio “Infraestructura, Medio Ambiente y Desarrollo Humano”
- Simposio “Desarrollo Económico Local, Fomento Productivo y Empleo”
- Simposio “Calidad de Vida; Educación y Deporte”
- Simposio “Calidad de Vida y Desarrollo Humano, Salud y Seguridad Comunitaria”

En el simposio “Infraestructura, Medio Ambiente y Desarrollo Humano” se trataron temáticas de interés para el estudio en desarrollo, por lo que se ahonda en los resultados de éste.

Esta actividad contó con la exposición de 3 expertos:

- Gerente Zonal de la Cámara Chilena de la Construcción; quien abordó las temáticas de equipamiento e infraestructura de la comuna, conectividad, movilidad y acceso a servicios



- Seremi de Medioambiente de la Región de Los Lagos; donde plantearon los desafíos medioambientales a nivel comunal, con énfasis en la situación actual de Monteverde, la marea roja, la contaminación e iniciativas de reciclaje de la comuna.
- Asesor Urbanístico de la Municipalidad de Puerto Montt; que presentó ejes clave del Plan Regulador Comunal y las estrategias del municipio para el desarrollo territorial de la comuna.

A la jornada de la mañana, los asistentes del sector público, privado y académico propusieron los siguientes ejes estratégicos:

- Lograr el desarrollo armónico de la metrópoli que involucre un crecimiento sustentable y sostenido en términos de su infraestructura, con respecto al medio ambiente y con la participación vinculante de los ciudadanos
- Sustentabilidad
- Planificación territorial sustentable
- Infraestructura

En la jornada de la tarde, los representantes de la sociedad civil propusieron dos ejes estratégicos para el desarrollo de la comuna:

- Mejor conectividad vial para Puerto Montt con énfasis en las personas.
- Puerto Montt con mejor calidad de vida.

Las conclusiones recogidas de este simposio temático se relacionan directamente con el acelerado crecimiento de la ciudad. La expansión de la ciudad, así como el aumento de su población acarrea diversas problemáticas que son discutidas en la actividad, por su afectación en la calidad de vida de sus habitantes. Entre las problemáticas identificadas se encuentran la conectividad, el acceso a servicios, la explotación de recursos naturales y su impacto ambiental, la segmentación socio-espacial, entre otros. Ante la situación anterior, emerge como una posible solución, la intervención del territorio urbano y rural de manera eficiente, racional y sustentable.

Entre los principales elementos que se reconocen para el mejoramiento de la calidad de vida se indica la necesidad y mejoramiento de infraestructura y conectividad, aumentar la cantidad de espacios públicos, así como el fortalecimiento de los barrios.

Se recoge además que en ambos grupos el mejoramiento de la calidad de vida se asocia al mejoramiento de servicios generales, considerando la protección del medio ambiente. Con relación a esto, el grupo de trabajo de la mañana indica la necesidad de planificación y también de integración entre los servicios públicos y la comunidad, para avanzar hacia una ciudadanía vinculante al desarrollo comunal.

Consulta ciudadana

Se realizó una consulta ciudadana online en la que participaron 3.559 personas. De ellas, 242 lo hicieron vía internet, mientras que 3.317 lo hicieron en los distintos puntos presenciales. Esta consulta, tuvo como objetivo priorizar iniciativas a desarrollar por el municipio en años próximos, por lo que se solicitó que se seleccionaran 2 alternativas por tema.



El eje vinculado a temáticas de movilidad y espacio público fue el eje de desarrollo territorial, las alternativas a priorizar fueron las siguientes:

- **Aumento y/o mejoramiento de espacios públicos y áreas verdes accesibles a toda la población (29%)**
- Mejorar la infraestructura y el equipamiento en sectores urbanos y rurales de la comuna (25%)
- **Asegurar una conectividad y movilidad eficiente entre las diferentes zonas de la comuna (22%)**
- Resguardar el patrimonio natural y arquitectónico de la comuna (13%)

Los resultados de la votación arrojan que la primera y segunda alternativas fueron las más votadas, sin embargo, la tercera alternativa no se aleja mucho de las anteriores por lo que también es considerada de importancia para los votantes.

b) Plan Regulador Comunal (Anteproyecto de modificación)

En febrero del año 2016 se da inicio al proceso de modificación al Plan Regulador Comunal de Puerto Montt que se encontraba vigente desde septiembre del año 2009. Este proceso contó con una amplia difusión a nivel comunal y un fuerte trabajo de participación ciudadana que incorporó a los vecinos de la ciudad desde sus primeras instancias. De esta forma, se identifica un proceso de participación ciudadana en 3 momentos del estudio: Una participación inicial durante el año 2017, un segundo momento que correspondió a la participación ambiental en el 2018, y un tercer momento, en el año 2019 donde se realizó la participación urbanística.

La metodología elaborada para el proceso de participación, estuvo estrechamente relacionado al territorio, es así que ante la falta de oficialización de las Unidades vecinales como unidades territoriales de gestión, se tomó como referencia la zonificación utilizada en el diagnóstico del Sistema de Transporte urbano de Puerto Montt, que divide la ciudad en 13 macrozonas homogéneas internamente y al mismo tiempo heterogéneas externamente en cuanto a uso de suelo y características de la población. Se decidió realizar al menos un taller de participación ciudadana en cada macrozona.

Participación ciudadana inicial

En la participación ciudadana inicial, realizada durante el año 2017, se aplicaron distintos mecanismos entre los que se cuentan, una audiencia pública, inducciones, talleres de participación ciudadana y consulta pública.

Se realizó una audiencia pública con el objetivo informar a la comunidad sobre las 3 propuestas de estructuración territorial que la municipalidad ha construido en el marco de la modificación del Plan Regulador Comunal. En forma paralela, se expusieron las propuestas elaboradas por el municipio en el hall del edificio consistorial I y quedó a disposición de la ciudadanía el retiro de los antecedentes técnicos de cada propuesta en dependencias de la oficina de partes del municipio. Ambas medidas disponibles por más de 30 días



Igualmente, se realizaron 12 inducciones a distintas entidades del sector público, privado y académico, en las que participaron 326 personas. El objetivo de las inducciones consistió en revisar en detalle de los elementos que componen el PRC, la situación comunal y la pertinencia de realizar una modificación al PRC vigente. Además, se dieron a conocer las 3 alternativas de estructuración territorial desarrolladas por el municipio.

Como parte de esta etapa, se realizaron 24 talleres de participación ciudadana, dirigidos a juntas de vecinos, colegios y universidades, alcanzando un total de 496 participantes. Las temáticas abordadas en los talleres fueron las siguientes:

- Definición, competencias y limitaciones de un PRC.
- Tipos de crecimiento urbano.
- Situación actual, problemáticas y razones para modificar el PRC
- Escenario tendencial 2030.

En los talleres se desarrolló un trabajo grupal con cartografías participativas para dar cuenta de los límites urbanos de la comuna, la mancha urbana y macrozonas de la ciudad, así como la demanda esperada de viviendas al 2030, por lo que se trabajó con fichas de viviendas infraestructura, y equipamiento. Finalmente, se presentaban detalladamente cada una de las 3 alternativas de estructuración territorial propuestas por el municipio.

A partir del trabajo con las cartografías y fichas, como resultados de los talleres realizados se obtiene que para los asistentes a las actividades el crecimiento en extensión de la ciudad debiese ser en torno a la bahía de Puerto Montt (zona oriente y poniente) manteniendo así la imagen de ciudad puerto. Por otro lado, se indica que una menor concentración de fichas en la zona norte de la ciudad indicaría un desincentivo al crecimiento hacia esa zona probablemente por los actuales problemas de conectividad del sector. Otro de los resultados que se obtiene se vincula al tipo de vivienda, notando una clara preferencia hacia la vivienda individual.

Otro de los mecanismos utilizados en la etapa de participación inicial fue la consulta pública, consistente en una votación abierta, presencial y online con el objetivo de que los habitantes de Puerto Montt eligieran una de las 3 alternativas de crecimiento más adecuada para su ciudad. La votación se llevó a cabo en un periodo entre el 26 de julio y el 8 de septiembre de 2017. Las alternativas fueron las siguientes:

- Alternativa 1: Crecimiento por extensión
- Alternativa 2: Consolidación de policentros
- Alternativa 3: Densificación de monocentro

Además de la disposición de un sitio web para la votación online desde un computador o Smartphone con conexión a internet, se dispuso de 4 locales de votación fijos en la ciudad que funcionaron en horario laboral durante el periodo. No obstante, el equipo a cargo de las actividades de participación ciudadana también asistió a lugares y eventos de alta convocatoria ciudadana para la difusión del proceso y votación in situ.

La consulta pública se apoyó además en una campaña de difusión en medios radiales, a través de redes sociales, la distribución de 5,000 ejemplares de un boletín gratuito con información sobre las alternativas



de estructuración territorial y el proceso de participación junto a un diario de circulación regional (El Llanquihue) y, la aparición de reportajes y editoriales durante el mes de agosto y, un afiche de media plana informando del proceso un día en específico en el diario el Llanquihue.

Como resultado a la consulta pública, se obtuvieron un total de 3.883 votos, de los cuales el 63,6% se inclinó por la alternativa 2: Consolidación de policentros, alternativa tomada por el equipo de desarrollo urbano del municipio para la construcción del anteproyecto del plan regulador comunal.

Participación ciudadana ambiental

La segunda fase de participación ciudadana fue la participación ambiental. En esta fase se realizaron actividades como audiencia pública y exposición, talleres de participación ciudadana y recepción de observaciones ciudadanas. Es así que durante el mes de abril de 2018 se realizaron 3 publicaciones informando fechas y lugar de las dos audiencias públicas donde se expondrían los antecedentes correspondientes a Imagen Objetivo e informe ambiental del Plan Regulador Comunal de Puerto Montt, Posteriormente se realizaron las dos audiencias públicas antes informadas en dependencias del municipio. También fueron realizadas dos consultas vecinales en los sectores de Mirasol y Alerce con el propósito de exponer a los vecinos de los sectores antes indicados la propuesta de imagen objetivo.

En relación a los talleres de participación ciudadana, se realizaron un total de 20 talleres dirigidos a Juntas de Vecinos y organizaciones de escala barrial, participando en dichas actividades 539 personas. El objetivo propuesto para estas actividades consistió en obtener una caracterización de los barrios de la ciudad por parte de sus propios habitantes con las principales visiones respecto al perfil del barrio, ventajas y desventajas de vivir allí y las aspiraciones ciudadanas para el futuro desarrollo del barrio. Se definieron normas específicas del uso del suelo, con especial énfasis en el equipamiento y los servicios requeridos. En esta oportunidad también fueron utilizadas cartografías para la visualización de los barrios.

Si bien los resultados de esta actividad responden a las características específicas de cada barrio, en términos generales los asistentes a los talleres se mostraron conformes con los actuales usos de suelo residenciales correspondientes a sus barrios, con una baja disposición a modificarlo, con un promedio de acuerdo del 69%. Sin embargo, en sectores con bajo porcentaje de acuerdo (47,4%) como Chinquihue-Trapén, se solicita respetar los usos mixtos residencial, equipamiento y productividad, por lo que se sugiere crear en este sector zonas especiales. En el sector Pelluco, los vecinos indican la posibilidad de reducir la zona de equipamiento, en tanto que el uso de tipo comercial nocturno no sería compatible con el uso residencial del sector, generando molestia en los habitantes del sector. Por otra parte, en el sector Puerta Sur se indica la necesidad de generar una zona de equipamiento de diverso tipo para el barrio.

Por otro lado, en las reuniones se recoge el desacuerdo en conectar a través de un puente a la Isla Tenglo con la ciudad. Los residentes de la isla se opondrían a este tipo de proyectos en tanto afectaría su modo de vida.

De los talleres se recoge, además, la necesidad de que el PRC localice zonas industriales en sectores donde no haya uso residencial, a modo de evitar externalidades negativas como las existentes en barrios como los sectores de Techo Para Todos, Puerta Sur y Cardonal.



En cuanto a la priorización de equipamiento, se obtiene de un listado de 10 tipos de equipamientos, reconocidos por la Ley General de Urbanismo y Construcción (LGUC N° 21.078), al que se sumó como equipamiento áreas verdes. De éstos, un 31,4% señala que el equipamiento prioritario corresponde al asociado a la salud, en tanto es el más deficiente, en los sectores en que se hace más urgente contar con establecimientos de atención medica son Alerce-La Vara, Isla Tenglo (sector Capilla), sector Bosquemar y el barrio de Puerta Sur. En segundo lugar de prioridades y con un 19% se indica equipamiento de seguridad, principalmente en sectores de Cardonal y Alerce Norte es donde se requiere la presencia de algún establecimiento policial. **En tercer lugar, con un 14,3%, se señalan las áreas verdes. Se destaca que en los talleres realizados en la zona centro (Lintz, Barrio Puerto y Modelo) indican la importancia de contar con un parque urbano en el área céntrica de la ciudad, se propone la costanera como el espacio propicio para el desarrollo de algún proyecto de este tipo.**

En cuanto a la educación, los sectores Alerce Norte y Puerta Sur son los que concentran mayor demanda por equipamiento educacional, principalmente a nivel preescolar, básico y medio.

En cuanto al equipamiento deportivo, los sectores de Pichi Pelluco y Alerce norte es donde se concentra la demanda por deportes.

Recepción de observaciones ciudadanas

Tal como se estipula en el Art. 28 de la LGUC, la imagen objetivo aprobada por el concejo municipal es sometida a exposición pública, donde la sociedad civil y servicios públicos pueden levantar observaciones a ésta. En el periodo en que estuvo abierta la recepción de observaciones, se recibieron un total de 181 observaciones, de ellas un 28,6% (53 observaciones) se vinculaban a red vial y estacionamientos. En detalle las observaciones atendían a los siguientes temas:

Figura 88 Observaciones relacionadas a la Red vial y estacionamientos

Red Vial y Estacionamientos	N°	% RV
Propuestas cambios de trazado e inclusión vías para mejorar vialidad	24	45,2
Propuestas cambios de trazado para no afectar propiedad	19	35,8
Observaciones sobre ensanches y medidas mitigación congestión vehicular	4	7,5
Grandes proyectos de infraestructura vial	4	7,5
Estacionamientos	2	3,7

Fuente: Informe final Anteproyecto de modificación PRC

El tratamiento adoptado para la respuesta a cada una de las observaciones consistió en la clasificación por orden de complejidad de las observaciones. Cada ficha de observación contó con un pronunciamiento técnico asociado a aspectos legales, aspectos técnico-urbanísticos, aspectos procedimentales y aspecto ciudadano; este último se basó en los resultados recogidos de la consulta



pública realizada en la fase 1 de participación inicial y los talleres de participación ciudadana tanto de la fase 1 como de la fase 2.

Del análisis realizado, y acordado por el concejo municipal, se obtuvo que 45 de las observaciones fueron aprobadas, 46 fueron rechazadas, 66 fueron parcialmente aprobadas o serían evaluadas en la fase III, 12 observaciones fueron resueltas en la propuesta y, 12 observaciones no correspondían a materias del PRC.

Participación ciudadana urbanística

En la participación urbanística correspondiente a la fase 3 del proceso de modificación del PRC, se realizaron 36 talleres de participación ciudadana con juntas de vecinos y también con escolares, en talleres realizados especialmente para conocer la opinión de la juventud sobre las materias en consulta, incorporando a este segmento al proceso de participación. A los talleres asistieron un total de 747 personas y se consultaron temáticas asociadas a normas de edificación y red vial.

La metodología de abordaje en los talleres consistió en la presentación de antecedentes del Plan Regulador y resultados de las etapas anteriores y temas a tratar en la actividad. El temario asociado a la red vial estructurante fue el siguiente:

- Categorías Viales, muestra en cartografía.
- Perfil Vial Tipo para categorías presentes en la cartografía.
- Situación actual y propuesta (Red Vial consolidada y proyectada).

En relación a esto último, se revisaron los tipos de categorías viales que existen y el uso que se les da en cada uno de los barrios. Asimismo, se identificaron cuáles son los principales desafíos que se esperan para Puerto Montt en términos de vialidad pensando en el tipo de desarrollo urbano que se proyecta para la ciudad. La metodología de trabajo de taller consistió en la utilización de cartografías que diferenciaba mediante colores el tipo de vía y una tabla de categorías viales como material de apoyo. Se solicitó a los asistentes reconocer y priorizar en la red vial proyectada para su sector las siguientes situaciones:

- Red vial proyectada con efecto negativo
- Red vial necesaria de ensanchar, hoy sin ensanche
- Red vial I proyectada prioritaria a consolidar
- Red vial consolidada prioritaria de pavimentar

Como resultado de los talleres se recoge que el ensanche de vías constituye una necesidad y posible solución al problema de congestión de la ciudad, así como también la generación de nuevas vías. Se identifican en los talleres 51 calles propuestas por los vecinos para ensanche en la red vial, 41 calles propuestas como prioritarias a consolidar en la red vial, y 13 calles proyectadas con efecto negativo en la red vial.

Dentro de las principales conclusiones obtenidas en esta etapa, se recoge una serie de problemáticas vinculadas al sector transporte, existiendo un acuerdo generalizado en la falta de conectividad interna entre distintos sectores de la ciudad, dependiendo de la conectividad céntrica para el desplazamiento,



lo que generaría alta congestión. Asimismo, una deficiente oferta de locomoción colectiva en sectores de la ciudad como La Vara, Mirador de la Bahía, Modelo, Antuhue.

De esta manera, se indica que para dar cumplimiento a la imagen objetivo de consolidación de policentros se requerirá la consolidar muchas de las vías propuestas en el marco de la participación ciudadana, tales como: Angelmó-Mirador, Bosquemar-Ruta 5, Modelo hacia el norte, entre los diferentes sectores de Alerce, La Colina hacia el sur, Pob.Lago Chapo hacia el norte o Ruta 5 y Chinquihue mediante Calle Las Cahuellas.

En relación a las vías que requieren ensanche para mejorar la conectividad y desplazamiento a través de la ciudad, se indican: Crucero, Pacheco Altamirano, Cardonal-Tepual, Sargento Silva, además de diversas vías en Pelluco y Valle Volcanes.

Por otro lado, si bien la red vial consolidada prioritaria a pavimentar fue también trabajada en los talleres, indicándose un importante número de calles y pasajes, esa materia no es objeto del PRC. No obstante, las calles Paipote y El Teniente son señaladas como vías de conexión al hospital.

Consulta indígena

A modo de incorporar la participación de las comunidades indígenas de la comuna, el municipio realizó una consulta indígena para el PRC con base en las orientaciones del decreto N°66, la Ley indígena 19.253 y el convenio 169 de la OIT.

Se trabajó con alrededor de 40 representantes de 18 comunidades y asociaciones indígenas Mapuche Lafkenche de la comuna.

La metodología utilizada, se apegó a las definiciones del proceso de consulta contenidos en el decreto N°66, la Ley indígena 19.253 y el convenio 169 de la OIT que divide en 5 etapas el proceso de consulta y que es guiada por las recomendaciones metodológicas del Ministerio de Desarrollo Social. Sin embargo, también se utilizó el levantamiento de problemáticas en terreno de lugares de importancia y significación cultural mediante registros gráficos y de georreferenciación, así como también la aplicación de 16 entrevistas semi-estructuradas.

El resultado del proceso de participación indígena con sus 119 acuerdos se materializó en la incorporación del expediente técnico, vía decreto municipal N°12.020, como solicitud aceptada dentro del límite urbano del PRC.

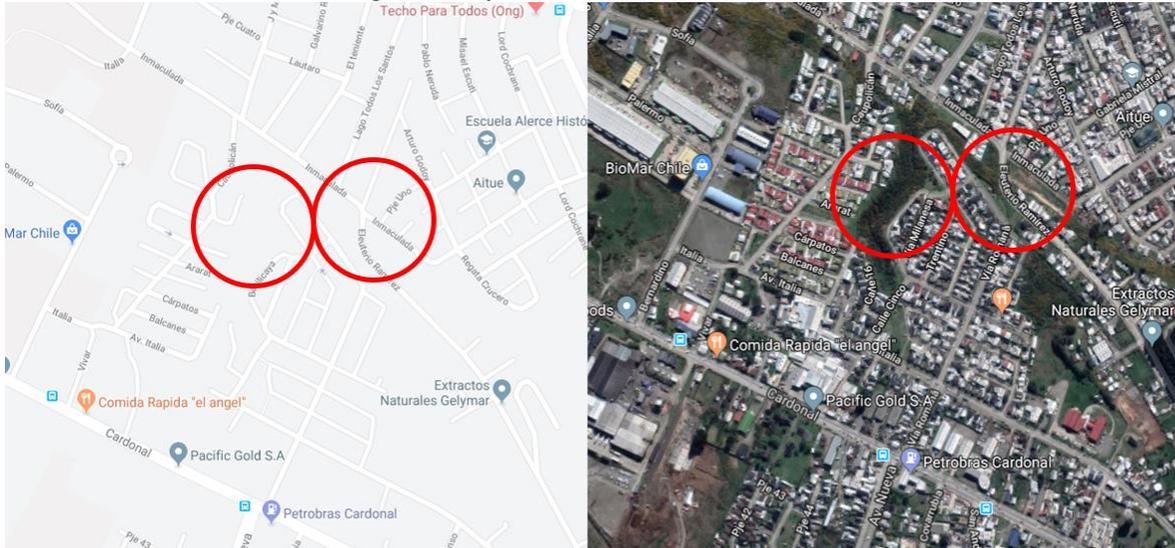
Pre-PIMEP

Durante las actividades de Participación ciudadana correspondientes al Plan Regulador comunal de Puerto Montt, el equipo de participación ciudadana del Departamento de Desarrollo urbano del Municipio levantó un listado de requerimientos de obras viales, precisadas por los asistentes a los talleres en el marco del PRC. La metodología utilizada consistió en el uso de cartografías participativas para geolocalizar elementos de la red vial.



1. Cardonal/Villa Olímpica: Conexión que complemente a Eleuterio Ramírez y que se una a Cardonal

Figura 89 Proyecto Conexión Eleuterio Ramírez - Cardonal



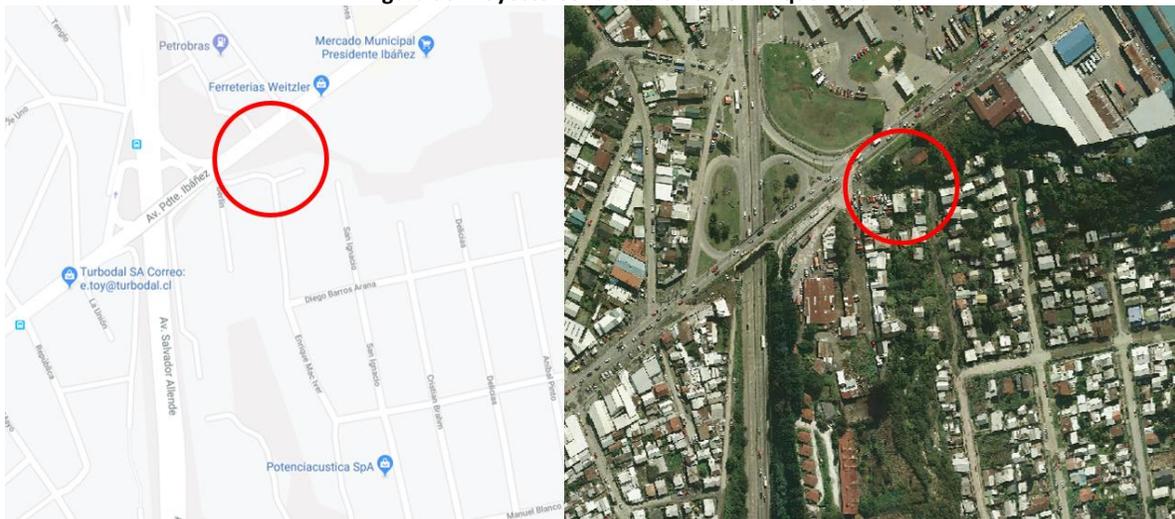
Fuente: Presentación PIEP, realizada por el Municipio.

Potenciales beneficios:

- Aporte al espacio público
- Recuperación y saneamiento de zanja
- Conectividad entre Cardonal
- Conectividad con Villa Olímpica
- Integración social
- Acceso a equipamientos

2. Conectividad Modelo: Continuación de la calle Enrique Mac-Iver

Figura 90 Proyecto Continuación calle Enrique Mac-Iver



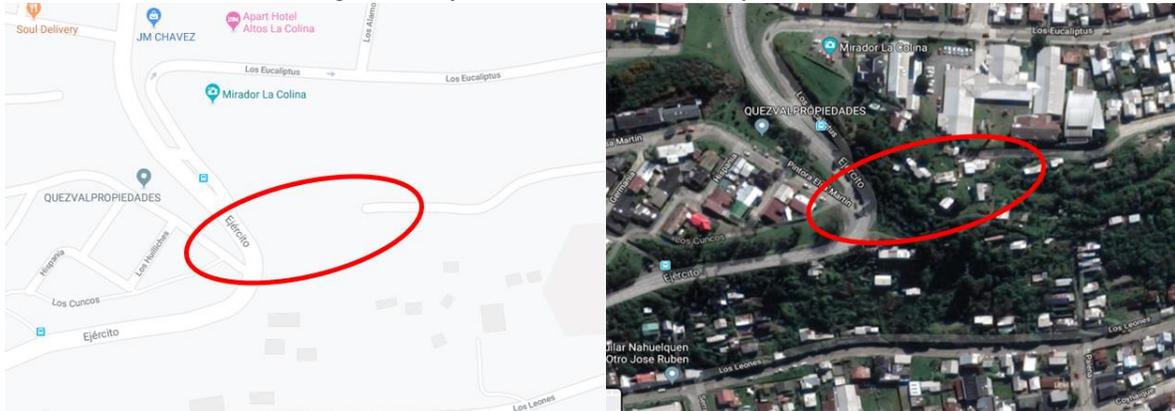
Fuente: Presentación PIEP, realizada por el Municipio.

Potenciales beneficios:

- Mejoramiento de conectividad de Modelo hacia el norte
- Iluminación y pavimentación
- Sensación de inseguridad
- Acceso a equipamientos

3. La Colina: Conexión de calle Los Pinos con Ejército, generación de un Espacio Público-Mirador

Figura 91 Proyecto Continuación calle Enrique Mac-Iver



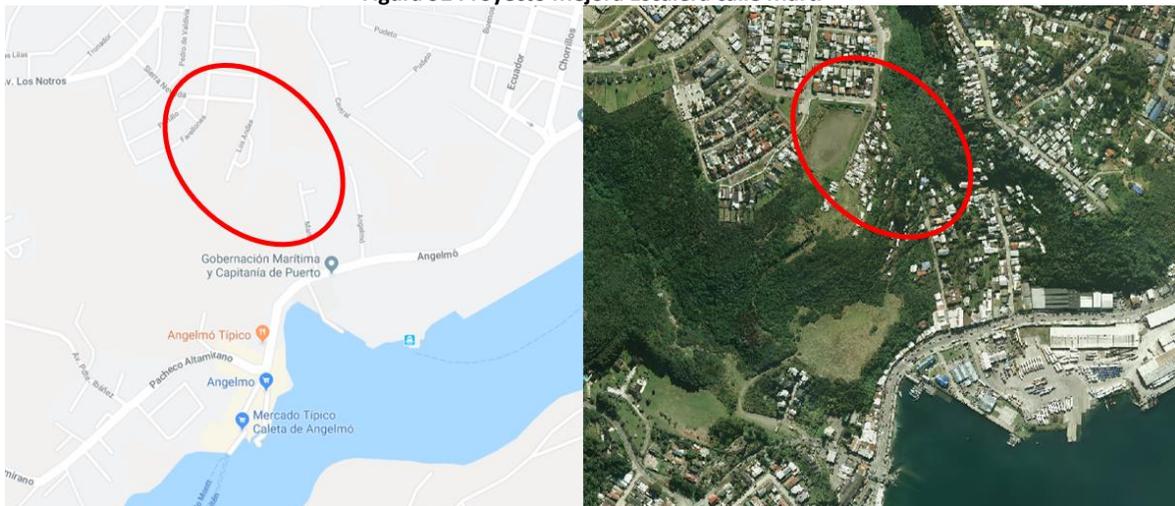
Fuente: Presentación PIEP, realizada por el Municipio.

Potenciales beneficios:

- Mejora conectividad y movilidad de la población La Colina
- Recuperación de un Espacio Público con alto potencial
- Generación de un Mirador
- Saneamiento y limpieza de un sector bien a maltraer

4. Escalera Mirador Angelmó: Mejora de la escalera existente en calle Marti

Figura 92 Proyecto Mejora Escalera calle Marti



Fuente: Presentación PIEP, realizada por el Municipio.



Potenciales beneficios:

- Mejora conectividad entre población Mirador/Los Andes y Angelmó.
- Existencia de problemas de seguridad tanto por la calidad de la escalera existente, temas de iluminación y salubridad

5. Otros proyectos:

- Ciclovía en calle Egaña (Lintz/18 de Septiembre)
- Mejorar embarcaderos que conectan con Isla Tenglo
- Habilitar como área verde espacio destinado a área productiva para que sirva como Buffer entre sector Bosquemar y cárcel Alto Bonito (Bosquemar)
- Habilitar área verde funcional en sector San Sebastián de Cardonal dónde se encuentra
- Ladera que une con Villa Olímpica (Cardonal)
- Apertura calle Lo García (Alerce)
- Pavimentación camino La Vara Occidente (La Vara)
- Continuidad calle Los Leones y conexión con Pdte. Ibáñez (La Colina)
- Conexión pintora Elsa Marín con J. Kapps (Pob. Lago Chapo)
- Ensanche Dalcahue (Antonio Varas)
- Extensión Traigüen (Antonio Varas)
- Conexión de Malaquias Concha con calle Berlín (Modelo)
- Ensanche San Antonio (Techo Para Todos)
- Continuidad calle Inmaculada (Techo Para Todos)
- Conexión peatonal calle Pudeto (Mirasol)
- Pavimentación calle el Teniente (Cardonal)

c) Análisis, evaluación y diseño de soluciones de conectividad interterrazas Puerto Montt.

Este estudio, mandado por SECTRA, y ejecutado por Cosultores en Ingeniería de Transporte Ltda, tuvo por objetivo *diseñar y evaluar socialmente un conjunto de medidas orientadas a los medios de transporte público y no motorizados, que mejoren la conectividad de los habitantes entre terrazas. Estas medidas conforman un plan integral y coherente con los objetivos y el diagnóstico de la ciudad*¹⁰⁸.

En cuanto a las actividades de participación ciudadana llevadas a cabo por el estudio se considera una encuesta de valor opción para cuantificar los beneficios derivados del impacto general de los proyectos sobre la ciudad, sobre usuarios y no usuarios, aplicada en distintos sectores de la ciudad. En la muestra se consideró la información recogida en 436 hogares.

En el instrumento se presentaron 4 escenarios y proyectos asociados a cada escenario.

- Escenario 1: TRANSPORTE (P1)
- Escenario 2: ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A (P2)
- Escenario 3: ACCESIBILIDAD UNIVERSAL B (P3)
- Escenario 4: PARQUE (P4)

¹⁰⁸ Informe Análisis, evaluación y diseño de soluciones de conectividad interterrazas Puerto Montt, SECTRA.



Se solicitó a los/as encuestados/as que contestaran 2 proyectos cada uno/a.

A partir del análisis de resultados obtenidos del proceso de encuestas, se realiza el cálculo de la valoración social de alternativas, evaluación social de alternativas y evaluación multicriterio de alternativas donde se obtiene que, *"la alternativa con mayor puntuación, en virtud de los criterios utilizados corresponde al escenario 2"*.

Escenario 2: Accesibilidad Universal A

El proyecto consiste en la construcción de facilidades para desplazarse entre las terrazas de Puerto Montt caminando. Específicamente considera los siguientes proyectos:

1. Construcción de dos rampas que permiten el desplazamiento de personas con movilidad reducida entre la tercera y segunda terraza.
 - Rampa 1: ubicada en el sector del Homecenter y Guillermo Gallardo, conecta la tercera y segunda terraza.
 - Rampa 2: ubicada en el sector de ladera Lintz. Conecta la tercera y segunda terraza.
2. Construcción de 2 conexiones con ascensores, ubicados en los lugares que muestra las imágenes a continuación:
 - Ascensor 1: ubicado en calle Quillota entre la primera y segunda terraza, frente a la Intendencia.
 - Ascensor 2: ubicada en el sector O`Higgins con Padre Harter. Conecta la segunda y tercera terraza, en el sector del centro cívico.
3. Construcción de 1 conexión con funicular, ubicadas en los lugares que muestra las imágenes a continuación:
 - Funicular 1: ubicada en el sector del Homecenter y Guillermo Gallardo. Conecta la tercera y segunda terraza.

Finalmente, en la priorización y selección de alternativas se recoge que *el consultor recomienda seleccionar la alternativa 2, ya que es la que mejor satisface las expectativas de los puertomontinos, tal como se desprende de los resultados de la encuesta de Valor de Opción.*

En cuanto a la priorización de ejecución de proyectos, dentro de los proyectos que conforman los distintos escenarios, y en particular el escenario 2, existen dos categorías: Proyectos asociados a provisión de infraestructura, y proyectos orientados a mejorar la información al usuario. La priorización de los proyectos de infraestructura del escenario 2, se realizó a través del mismo método utilizado en el análisis multicriterio obteniendo los siguientes resultados:

- P8: Instalar ascensor entre terraza 1 y 2 en sector calle Quillota
- P10: Instalar ascensor entre terraza 2 y 3 en sector O`Higgins - Padre Harter
- P15: Instalar Funicular entre terraza 2 y 3 en sector Guillermo Gallardo



- P3: Ejecutar rampa de conexión entre terraza 2 y 3, en el tramo Ejercito - Carmela
- P4: Ejecutar rampa de conexión entre terraza 2 y 3, en el tramo Mac Iver - Santa Teresa

El consultor señala además que, junto a la ejecución de los proyectos de infraestructura, se deben implementar los proyectos de mejoramiento del espacio público asociado.

d) Programa Ciudades emergentes sostenibles (ICES)

En el marco del programa de ciudades emergentes sostenibles (ICES), del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) implementado en conjunto con la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE) en el área metropolitana Puerto Montt – Puerto Varas, se realizaron distintas acciones y actividades que contaron con la participación de la ciudadanía y que es posible desglosar de la siguiente manera:

Encuesta de opinión

Se realizó una encuesta de opinión sobre distintas temáticas vinculadas con el desarrollo sostenible de la ciudad, que fue aplicada en el área metropolitana del sistema Puerto Montt y Puerto Varas. La muestra obtenida correspondió a 1200 casos.

El instrumento aplicado consistió en un cuestionario semi-estructurado con preguntas cerradas y abiertas con opción de respuesta simple y múltiple. A continuación, se presenta una síntesis de los principales resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario y ajustados a las temáticas de interés del PIEP:

- Los principales problemas tanto para Puerto Montt como para Puerto Varas son: Salud
- Seguridad Ciudadana, Bajos ingresos e inequidad social, Empleo y Educación.
- En general los sectores socioeconómicos más altos son los que se encuentran más satisfechos con la calidad de vida en un porcentaje significativamente más alto que los otros estratos. Se observa también que los entrevistados de Puerto Varas se sienten más satisfechos y orgullosos en General.
- En cuanto a las inundaciones en las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas, la gran mayoría de quienes contestaron (83%) afirman que durante el último año no se ha inundado su barrio consecuencia de las lluvias. Solo el sector de Mirasol en Puerto Montt parece tener niveles más altos de inundación respecto de las demás localidades. No obstante, se observan diferencias entre Puerto Montt y Puerto Varas cuando se consulta por la frecuencia de inundación de los barrios. Las personas de Puerto Montt afirman en mayor proporción que sus barrios se inundan cada vez que llueve con respecto a Puerto Varas, quienes presentan porcentaje más altos en la respuesta “Solo cuando llueve muy fuerte”. El sector que más afirma inundarse cada vez que llueve es Mirasol en Puerto Montt.
- Por otra parte, en cuanto al acceso a diferentes espacios e instituciones, quedan al debe los establecimientos de cultura (51%) y espacios de uso deportivo (63%). El acceso a zonas verdes (80%) y Establecimientos de salud y educación (87%) muestran mejores cifras.
- Baje frecuencia en la concurrencia a espacios públicos, el 37% se sitúa en la opción nunca o casi nunca. Al mismo tiempo, un 68% considera que los espacios comunitarios son insuficientes.



- 40% de la muestra afirma que los espacios públicos son muy agradables o agradables.
- Un 77% se siente inseguro al caminar de noche por la ciudad. En el sector de Resto de Puerto Varas, no obstante, esto no se cumple. El sector con mayor percepción de inseguridad es Alerce.
- 46% de la muestra se transporta en micro o mini buses, pero el porcentaje que lo hace en Puerto Montt es significativamente más alto. En Puerto Varas predomina el colectivo (36%).
- En general los viajes son de 16 a 30 minutos (37% de la muestra), aunque se ve claramente que en los sectores de Puerto Varas y Resto de Puerto Montt son muchos más cortos que en Mirasol y Alerces.
- Las zonas de Puerto Varas (53%) están mucho más abiertas a desplazarse en bicicleta. Pero en general, el 51% de los entrevistados no utilizaría la bicicleta como medio de transporte.

Plan de integración de espacios públicos Puerto Montt- Puerto Varas.

El Laboratorio de Diseño Urbano (LDU) es una metodología promovida por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en cooperación con la Universidad Tecnológica de Viena (UTV) y el Ministerio de Hacienda de Austria (BMF), que, en el contexto del Programa de iniciativas de ciudades emergentes y sostenibles, elaboró el Plan de Integración de espacios públicos: Alerce y Puerto Chico”

El objetivo de esta metodología consiste en incorporar espacios de participación a la planificación urbana e intervención socioambiental de los barrios, a través de estrategias locales integradas y orientadas hacia un desarrollo más sostenible de la ciudad. Esta iniciativa a diferencia de las implementadas en otras ciudades latinoamericanas y del caribe, se denominó MetroLab en tanto que se pensó en una estrategia que respondiera a una visión metropolitana de la conurbación Puerto Montt – Puerto Varas. Se utilizaron herramientas de diagnóstico, formulación de escenarios y sistematización de temas emergentes.

El mecanismo de participación utilizado fue el trabajo en talleres. Se desarrolló un taller metropolitano que contó con la participación de distintos actores de incidencia directa en el sistema urbano, esto es principalmente reparticiones públicas del ámbito regional y los municipios. En esta instancia se identifican temas emergentes para el sistema metropolitano, se define un objetivo y escenarios prospectivos deseables teniendo en consideración el área de intervención y los temas emergentes levantados.

- **Taller Metropolitano:** En el trabajo de taller metropolitano, se construyeron 5 dimensiones y, 14 categorías asociadas a esas dimensiones:

Tabla 22 Dimensiones y categorías Taller metropolitano ICES

Sistema urbano	Equipamiento
	Espacio público
	Centralidades
	Desarrollo urbano
Sistema ecológico	Áreas verdes y parques
	Paisaje y territorio
	Vulnerabilidad socioambiental
Sistema movilidad	Conectividad



	Intermodalidad e infraestructura
Dimensión social	Sociocultural
	Seguridad
	Patrimonio
Dimensión gestión	Normativa
	Planificación

Fuente: Elaboración propia.

A partir de lo anterior, se identificaron los temas emergentes y se asociaron a las categorías y dimensiones antes indicadas. Los principales resultados del Taller Metropolitano, ejecutado en la comuna de Puerto Montt son los siguientes:

Tabla 23 Resultados Taller metropolitano ICES

SISTEMA URBANO	Espacio público	TE01	Déficit espacios públicos a escala metropolitana
			Espacio disponible para intervenir
		TE03	Falta de visión común para el crecimiento urbano
			Fragmentación urbana
			Puerto Montt y Puerto Varas complementan servicios y turismo
TE10	Seguridad pública (alerce y Puerto Chico)		
SISTEMA MOVILIDAD	Conectividad / Intermodalidad e infraestructura	TE07	Alerce no está conectado al sistema de transporte público.
			Sistema de transporte público no coordinado en sistema urbano
		TE08	Infraestructura vías del tren en desuso
			Bajas particiones modales de peatones y transporte público
	Potencial de vías ferroviarias		

Fuente: Elaboración propia.

Se definió como objetivo general: Un sistema urbano capaz de reproducir la consolidación de nuevas subcentralidades, mediante la reformulación de redes de espacios públicos, equipamientos y usos mixtos que provean espacios de recreación y encuentro a escala humana, dando respuesta a condicionantes del paisaje, patrimonio y necesidades locales.

Se construyeron 6 escenarios prospectivos, de los cuales 5 están vinculados a las iniciativas de movilidad y espacio público de interés para el PIEP

- ES01 Alcanzar un sistema de transporte público intermodal e integral que provea mayor accesibilidad a algunos sectores que denotan mayor segregación
- ES02 Destacar la posibilidad de activar el tren desde un enfoque multimodal que considere otros medios de transporte públicos como la extensión de una red funcional de ciclovías y de nuevos espacios para el peatón
- ES04 Consolidar una matriz intercomunal de corredores y parques que puedan aumentar los niveles de biodiversidad y ofrecer nuevos espacios de recreación
- ES05 Reformular los perfiles urbanos para ofrecer nuevos espacios pedestres y de ciclovías



- ES06 Visualizar 2 áreas de intervención para la consolidación de subcentralidades a través de la provisión de equipamientos y espacios públicos

- **Talleres locales, sector Alerce:**

Se realizan también 3 talleres locales en el sector de Alerce, donde se incorporó la participación de los municipios y otros servicios públicos de incidencia directa en el territorio, dirigentes vecinales y otros actores de relevancia en los barrios. En esta etapa se procede a realizar el diagnóstico colectivo y se evalúan los resultados emanados del trabajo en el taller metropolitano. En el segundo taller, se incorporan otros actores locales como agrupaciones vecinales, ONGs u otros con interés en el barrio y se trabaja sobre el diagnóstico integral del área de intervención a través de cartografías sociales. Se utilizan como referentes otros proyectos y programas implementados asociados a las áreas temáticas de intervención. Al material levantado durante la sesión se realiza un análisis interpretativo de los que se obtienen temas emergentes que posteriormente dan forma a una visión y a las estrategias a desarrollar. El tercer taller se orienta hacia una perspectiva creativa, involucrando sectores académicos, creativos y otros actores relacionados a temáticas de ciudad, patrimonio y medioambiente. En esta actividad se trabaja sobre los temas emergentes, la visión, estrategia preliminar y potenciales proyectos de intervención.

Los principales resultados del taller local en materias de movilidad y espacio público son los que se presentan a continuación:

Tabla 24 Resultados en materia de movilidad y espacio público Taller metropolitano ICES

SISTEMA URBANO	Espacio público	TE02	Falta de calidad de construcción y diseño no acorde al paisaje
			Falta calidad de espacios públicos y mala iluminación
			Calle con aceras holgadas y ciclovia en s en Av. Norte Sur 2
			Terrenos disponibles sin desarrollo
		TE05	Áreas verdes no consolidadas y faltan árboles
		TE07	Mala relación vías vehiculares y peatonales
Riesgo de inseguridad vial en Av. Norte Sur 2			
TE10	Falta de identidad en espacios públicos		
SISTEMA MOVILIDAD	Conectividad	TE07	Mala relación vías vehiculares y peatonales
			Riesgo de inseguridad vial en Av. Norte Sur 2
		TE08	Mala conectividad en general y entre servicios
			Potencial vía férrea
	Potencial para diseñar ciclovías		

Fuente: Elaboración propia.

Como objetivo general, se definió consolidar una subcentralidad en torno a los barrios de Av. Norte Sur 2 mediante un sistema de espacios públicos de calidad que respondan al paisaje local, basados en una escala humana y valores identitarios de Alerce.

Los objetivos específicos definidos que fueron asociados a temáticas de movilidad y espacio público son los siguientes:

- OB01 Conectar los barrios mediante una subcentralidad que respete y reconozca las diferentes realidades de Alerce



- OB02 Diseñar espacios públicos que respondan a condiciones geográficas, climáticas y basadas en una escala humana
- OB3 Complementar proyectos existentes y en curso con nuevos equipamientos y actividades que potencien nodos de actividad
- OB4 Consolidar una Av. Norte Sur 2 que priorice las oportunidades para el peatón, ciclista y el uso del transporte público

Finalmente, se definieron 4 escenarios vinculados a los objetivos;

- ES01 Plantear un desarrollo urbano basado en una escala humana, que pueda ofrecer una red peatonal articulada en espacios de recreación y conexiones entre barrios que hoy se mantienen fragmentados
- ES02 Visualizar espacio público como un soporte de nodos de actividad
- ES03 Establecer una armonía con edificios adyacentes con las actividades actuales y potenciales
- ES04 Aumentar la cobertura vegetal para extender mayor continuidad entre elementos del paisaje y corredores verdes en el trazado urbano

De éstos, los objetivos 01, 02 y 04 responden al escenario 01 que posee elementos de movilidad activa, potenciando así modos no motorizados de desplazamiento peatonales y cicloviales y el uso del transporte público, y también los espacios públicos articulados para asegurar la conectividad entre distintos barrios, a través de la consolidación de una subcentralidad.

- **Talleres intermedios y Talleres de retroalimentación**

El Midterm Workshop, es un taller académico y participativo que se realiza a mitad del proceso de implementación de la metodología. Consistió en cinco jornadas de trabajo dirigidas por el profesor Andreas Hofer de la Universidad Técnica de Vienna, para evaluar el avance de las estrategias y analizar las oportunidades de diseño de los proyectos. Como cierre del proceso se realizó un evento participativo con una amplia convocatoria dirigida a interesados en diseño participativo de proyectos urbanos. Sirvió para identificar los puntos fuertes y débiles de las propuestas y consolidar la Visión Metropolitana y estrategias locales, así como evaluar la metodología a nivel de diseño.

En cuanto al taller de retroalimentación: se realiza junto con todos los participantes de talleres anteriores para evaluar la pertinencia de la estrategia y proyectos para el área de intervención. esta instancia permite corregir, adaptar o modificar elementos del proyecto.

- **Propuesta de Diseño**

Corresponde a la última fase de la metodología, se centra en la construcción de la Visión Metropolitana y estrategias locales, junto con los proyectos. Involucra a todos los actores y paralelamente se desarrolla un plan de gestión. Los resultados se exponen a una presentación final pública

- **Visión Metropolitana**

El enfoque metropolitano, que surge de los procesos participativos, evidencia que la unión física de las localidades Puerto Montt-Puerto Varas no es la deseada, configurándose un riesgo para el equilibrio ecológico, social y económico de la región. La propuesta a este escenario consiste en un sistema de áreas urbanas estructuralmente independientes, pero con un alto nivel de conectividad, permitiendo el desarrollo de funciones complementarias sin el riesgo de pérdida de la identidad local de cada comuna.



Así, el interés se dirige a potenciar la ciudad de Puerto Montt como centro de industrias, comercio, administración, servicios y flujos; y a Puerto Varas como centro de desarrollo turístico, la cultura y la recreación.

A nivel metropolitano, se visualiza un sistema urbano capaz de reproducir la consolidación de nuevas subcentralidades, a través de la reformulación de redes de espacios públicos, equipamientos y usos mixtos, que provean espacios de recreación y encuentro a escala humana y den respuesta a condicionantes del paisaje, el patrimonio y sus comunidades¹⁰⁹.

- **Subproyectos Área de intervención Alerce**

A partir del trabajo local de talleres realizado en Alerce, se generó una estrategia urbana, apuntando al desarrollo del sector. Así, se elaboraron 3 sub-proyectos atendiendo el problema de fragmentación barrial y promoviendo su integración:

- Subproyecto 1: Plaza central Llafkelen: Propone la consolidación de una subcentralidad en el sector. Este punto de encuentro se vería potenciado por la instalación de una estructura, un centro comunitario que a solicitud de los vecinos no perteneciera ninguna organización en particular y fuese gestionado por el municipio, promoviendo así un uso compartido de la instalación. Unido a lo anterior se proyecta la creación de diversos tipos de espacios públicos, y edificios de uso mixto, ya sea para uso comercial o de desarrollo creativo.
- Subproyecto 2: Mercado central Alerce: Propone la ampliación del mercado central, que ante el aumento de la población en la zona requiere de más infraestructura y espacio para la comercialización de productos locales. Además, se plantea un diseño de espacios públicos con amplias veredas y cruces seguros que den continuidad y conecten el mercado y la plaza Llafkelen, mejoras de señalética e iluminación que además promoverían el desplazamiento peatonal y ciclovial, en tanto que se incluiría la integración de la ciclovía existente en Av. Norte Sur 2.
- Subproyecto 3: Parque Reloncaví: Propone la creación de un espacio deportivo con mayor cobertura vegetal a modo de dotar al sector de un parque urbano para recreación y actividades deportivas. La población beneficiada no se restringe únicamente a los residentes inmediatos sino también a niños asistentes a un futuro jardín infantil y adultos mayores que habitan residencias del sector.

- **Propuestas de intervenciones en EP – estudio de visa pública**

En el año 2016, como parte del programa de ciudades emergentes y sostenibles, la consultora de investigación y diseño urbano Gehl Architects realiza un estudio en las ciudades de Puerto Montt para proponer retos e intervenciones para el mejoramiento de la calidad de vida, con enfoque principalmente en el centro de la ciudad.

La metodología de investigación utilizada consiste en la observación del comportamiento de las personas en el espacio público, entrevistas, conteos de peatones, conteos de permanencia, mapeos del espacio, mapeos de fachada y utilización de registros fotográficos. Se genera un registro de fortalezas y debilidades, una visión a largo plazo y un set de estrategias para alcanzarla. Además, durante el proceso

¹⁰⁹ Informe Plan de acción áreas metropolitanas Puerto Montt-Puerto Varas; p.379.



se implementa una intervención piloto, la que es evaluada para mejorar la propuesta de intervención definitiva.

A partir de los resultados del estudio realizado por Gehl Architects en el contexto del programa CES, se propone como proyecto la intervención del centro histórico de Puerto Montt. El proyecto consiste en que los dos tramos de la calle Antonio Varas se extienden paralelos a la costa y se unen en forma de compás abierto, en correspondencia a la calle Chillán. Las calles perpendiculares atraviesan Antonio Varas y la conectan con la costanera y el área verde que define el borde costero. La calle Ancud formaliza la conexión con el cerro. El extremo poniente del sistema corresponde a la Plaza de Armas; su extremo Este a la calle Salvador Allende, donde se genera la conexión de todo el sistema con el entorno extenso a través de la carretera panamericana y la carretera austral.

El área es claramente comercial. Los lugares designados para la estancia se concentran en los dos extremos del sistema y en el punto de encuentro de los dos tramos de la calle Varas. La Plaza de Armas es el foco de la vida pública de la ciudad. Los nudos del sistema de transporte público se concentran a lo largo de la costanera y en la calle Salvador Allende. Desafortunadamente, la carretera austral desconecta el sistema del borde costero, lo cual dificulta su acceso.

Se identifican como fortalezas del centro de la ciudad:

- **Concurrido y lleno de vida:** El conteo realizado para la evaluación de esta zona de la ciudad, reveló que más de 36.000 personas caminan por la calle Antonio Varas, entre las 9:00 y las 18:00 horas.
- **Vocación de mercado popular:** Los pequeños comercios cumplen una función vital que debe mantenerse en la visión a futuro. Sin embargo, deben regularse para ser compatibles con la seguridad y comodidad de las personas que acceden a la zona.

Se identificaron cuatro retos para la propuesta de intervención en Puerto Montt:

1. Los autos dominan el espacio en la calle Antonio Varas: La calle Antonio Varas cumple una función fundamental en la región. Cada día, miles de personas visitan el centro para realizar compras y acceder a servicios; gran parte de estos usuarios utiliza autobús y otra se moviliza a pie. Contradictoriamente, los autos ocupan el 56% del espacio, pero solo el 11% del movimiento de esta calle es vehicular. A pesar de ser la calle más concurrida por residentes y visitantes, Antonio Varas carece de las condiciones necesarias para hacer de esta visita una experiencia agradable.

2. La avenida Diego Portales obstaculiza el acceso al frente costero: La disposición actual de los cruces separa a la ciudad de su frente costero, así como de los equipamientos que se encuentran en esa vereda de la avenida Diego Portales. Esto se debe a la prioridad que la infraestructura existente le da al automóvil por sobre al peatón.

Esta disposición incide directamente en la movilidad de las personas, ya que se obstruye la intermodalidad. Para incentivar el uso del transporte público es necesario priorizar la comodidad de los peatones y ofrecer pasos peatonales seguros y directos.

3. El Parque Metropolitano es un recurso subutilizado: Dentro de ambas ciudades, los espacios públicos de escala metropolitana existentes están ligados a los límites de sus grandes cuerpos de agua. Estos espacios son apenas valorados y utilizados por la ciudadanía; en Puerto Montt, en promedio hay solo 1,7



personas por cada 100 m² de paseo. Es probable que esta situación se deba al difícil acceso y la percepción de seguridad de estos lugares.

4. El centro merece un acceso digno: El paradero de micros en la avenida Presidente Salvador Allende marca el umbral hacia el centro, es su puerta de entrada. Aunque este espacio haya mejorado recientemente, aún carece de equipamientos necesarios para hacerlo un punto de espera agradable y seguro. Muchos de los usuarios lo describen como un lugar inseguro y con deficiencias de mantenimiento. Además, las ferias de mercado que allí se instalan obstaculizan la circulación peatonal entre Antonio Varas y el terminal de autobuses. Estos espacios se beneficiarían si es que hubiese una mejor gestión y coordinación por parte de los vendedores.

Recomendaciones:

- Priorizar la seguridad y el confort peatonal. Mejorar espacio peatonal a lo largo de la calle Antonio Varas y tomar en cuenta las necesidades operacionales de los comercios.
- Facilitar el acceso peatonal al frente costero, reconectando calle Antonio Varas con el borde costero y mejorando cruces peatonales a lo largo de la carretera austral.
- Mejorar la condición de espera en los paraderos. Redefinir la posición y mejorar la calidad de los paraderos de micros y colectivos a lo largo del sistema, especialmente en el nudo de la calle Antonio Varas / Salvador Allende.
- Valorizar el frente costero. Mejorar la calidad del espacio verde que define el borde costero y ponerlo en relación directa con la estructura urbana del sistema.

Intervenciones Puerto Montt

Visión a largo plazo: La calle Antonio Varas puede convertirse en la gran espina dorsal de un sector comercial próspero, bien conectado al borde costero, la Avenida Salvador Allende y el resto del centro. Es un sector que funciona de manera fluida respecto al tránsito de personas y vehículos, y se constituye como un lugar amigable para la gente, capaz de ofrecer una experiencia gratificante de espacio público y comercial, un destino querido.

1.- Transformar el paradero de micros en una puerta de entrada al barrio:

- Transformar la parada en un espacio ameno y agradable, que delimite el inicio del barrio de la calle Antonio Varas.
- Incorporar iluminación y nuevos asientos que se adapten a la topografía inclinada del espacio.
- Activar el espacio con un kiosco o carrito de comida móvil, que esté abierto durante la noche.

2.- Priorizar al peatón y redefinir los cruces peatonales:

- Redefinir los cruces en todas las intersecciones, a lo largo de la calle Antonio Varas y en los cinco puntos seleccionados en la carretera austral.
- Aplicar pintura acrílica monocromática de fondo (color neutro) para hacer más visible el cruce.
- Introducir reductores de velocidad y nuevos pasos de cebra.

3.- Transformar el carril sur de la calle Antonio Varas en un espacio flexible:

- Reducir el ancho de la calzada y aumentar el espacio para peatones. Demarcar el espacio con pintura acrílica monocromática (color neutro), bancos y bolardos móviles de hormigón.
- Adaptar el carril a las necesidades de carga y descarga de cada cuadra.



- Trabajar en conjunto con los comerciantes del sector para mejorar las condiciones de aseo, regulación del comercio informal y otros aspectos de la gestión de este espacio.

4.- Implementar un nuevo sistema de alumbrado:

- Instalar un sistema adicional de iluminación decorativa (festones con bombillas de luz blanco) a lo largo de la calle.
- Instalar un sistema adicional de iluminación de focos, en los espacios de estancia y de fachadas, para todos los edificios de valor patrimonial o histórico-cultural.

5.- Transformar las calles transversales en espacios con prioridad peatonal:

- Explorar la posibilidad de crear un mercado al aire libre, a través de la creación de una estructura techada.
- Diseñar y construir pequeñas estructuras flexibles y móviles, que alojen de manera organizada a los vendedores.
- Mejorar los cruces entre estas transversales y el frente costero, y aplicar pintura acrílica monocromática de fondo en toda la calzada.

6.- Crear una placita en el cruce de la calle Antonio Varas con la calle Chillán:

- Redefinir el espacio peatonal con pintura y bolardos.
- Construir un sistema integrado de macetas y asientos, que esté orientado hacia el interior de la plaza, a lo largo los límites externos del espacio central de esta.
- Iluminar la escalera que conecta las calles Urmeneta y Antonio Varas, a la altura de la calle Chillán.
- Involucrar a los comercios del sector para asegurar el mantenimiento y seguridad de este espacio, y limitar los horarios de carga y descarga.

e) Declaración Zona Típica Barrio Puerto Chorrillos-Ecuador

Desde fines del año 2013, el municipio ha dejado de manifiesto su interés por la valoración y protección del patrimonio cultural de la ciudad de Puerto Montt. Teniendo como antecedente en ese año la propuesta de una modificación al Plan regulador comunal en virtud del deterioro del centro histórico de la ciudad y la falta de reconocimiento del patrimonio urbano en zonas residenciales. A modo de continuar con acciones dirigidas a la valoración, conservación y protección del patrimonio de la ciudad es que se inicia un estudio previo a la solicitud de declaratoria de zona típica del barrio puerto ante el Consejo de Monumentos Nacionales.

Previa a la elaboración del expediente que solicita la designación de Zona Típica, se realizó un extenso trabajo de participación ciudadana con la comunidad, formando parte de distintas etapas del proceso de elaboración del expediente, a cargo del Programa Municipal de Patrimonio cultural dependiente de SECPLAN, y que fundamenta el valor patrimonial del barrio puerto. Así, es posible identificar la utilización de distintas metodologías atendiendo a los distintos momentos del estudio realizado, entre ellas destaca la utilización técnicas de recolección de datos como revisión bibliográfica, ejecución de *focus group* por medio de talleres participativos con las organizaciones de vecinos del barrio puerto y con el objetivo de obtener información sobre opiniones, experiencias, relatos, acontecimientos históricos y expectativas



que poseen los vecinos respecto de su barrio. Y también, la observación directa para una visión general e integrada de los elementos del espacio urbano.

Durante el trabajo en terreno, se fue generando el acercamiento con los actores locales, esto es miembros de juntas de vecinos, agrupaciones y sindicatos para un trabajo directo de recolección de información a través de *focus group*, entrevistas semi estructuradas, recorridos guiados por la zona y recolección de información documental.

Durante la primera etapa primó la técnica de la observación guiada por los vecinos. Posteriormente, se realizaron reuniones informativas y participativas en las que se informó a los asistentes sobre antecedentes históricos del barrio, se dieron a conocer temáticas relacionadas al patrimonio cultural y la identidad local. En un proceso de retroalimentación, los vecinos asistentes a las actividades fueron entregando antecedentes históricos y de valoración del barrio. Se identificaron las casas más antiguas a partir de registros gráficos utilizados.

La etapa 3 del plan de trabajo estuvo enfocada en la generación de alianzas de trabajo, para lo cual se realizó un acercamiento a la ciudadanía y otras organizaciones de interés. Se difundió el programa denominado “Recuperando la memoria histórica y la identidad cultural de los barrios antiguos de la ciudad de Puerto Montt” , con el objetivo de potenciar aspectos culturales y patrimoniales de la ciudad a través de sus barrios, lo que sirvió como experiencia para que la comunidad se pronunciara respecto de las inquietudes de su barrio. Se establecieron alianzas de trabajo con MINVU y SECPLAN del Municipio, lo que se tradujo en la conformación de una mesa técnica que permitió considerar la opción de presentar la solicitud de declaratoria de zona típica.

En la etapa 4, y en el marco del programa de recuperación de la memoria histórica e identidad, a través de los barrios de la ciudad, se realizaron actividades como charlas informativas por parte del Departamento de Desarrollo Urbano (DDU) y MINVU en distintos sectores del barrio, donde se informó a los vecinos de que se tratan las declaratorias de Zona de Conservación Histórica (ZCH) y Zona Típica (ZT). De igual manera, se realizó una campaña informativa puerta a puerta explicando en que consiste una zona típica. Además, se realizó una reunión de tipo resolutive en la que la posibilidad de optar a una declaratoria de zona típica fue sometida a votación popular.

El objetivo para la aplicación de esta metodología estuvo puesto en identificar elementos valorados por la comunidad compuesta por vecinos y profesionales y por profesionales del Programa Municipal de Patrimonio cultural PMPC. La ejecución de las actividades antes indicadas tuvo como resultado, la obtención de insumos sobre la valoración desde las perspectivas de los vecinos y profesionales del programa en ámbitos históricos y socioculturales y también de valoración patrimonial en el ámbito arquitectónico.

Finalmente, el 30 de abril de 2019, se publica en el Diario Oficial el Decreto N°21 del Ministerio De Las Culturas, Las Artes y el Patrimonio, que declara Monumento Nacional en la categoría de Zona típica y pintoresca el Barrio Puerto de la ciudad de Puerto Montt.

Por último y siguiendo con la vocación de incorporar a la ciudadanía en los procesos vinculados al desarrollo de la ciudad, de es que durante el año 2020 se inicia la elaboración de las normas de intervención y planes seccionales del barrio puerto, el primero correspondiente a recomendaciones para



la conservación de elementos patrimoniales y el segundo, la definición de normas urbanísticas para nuevas construcciones. La metodología utilizada para esta instancia consistió en el envío de un registro gráfico, ya sea fotográfico o audiovisual donde cada persona indique los elementos del barrio a destacar o preservar y enviarlo por *whatsapp* a un número especificado en los afiches elaborados para promover la iniciativa, en un plazo definido hasta el 25 de septiembre de 2020.

f) Programa Quiero Mi Barrio

Durante la recopilación de antecedentes, se identificó que desde el surgimiento del programa Quiero Mi Barrio, en 2006, como una de las medidas impulsadas por el Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, para la recuperación de 200 barrios deteriorados y vulnerables del país, bajo los pilares de la integración social, la participación y el urbanismo ciudadano, **12 barrios de la ciudad de Puerto Montt han sido o son parte del programa**. Los más recientes corresponden a los programas en los barrios Pichipelluco y Bernardo O`Higgins adjudicados en el concurso 2018¹¹⁰:

- Mirasol - Padre Hurtado
- Alerce Histórico
- Alerce Sur Villa Lahuén
- Mirador
- Antonio Varas
- Barrio Hospital
- Bosque Nativo, Alerce Norte
- Chorrillos Miraflores
- Ampliación Mirasol
- Los Lagos
- Pichi Pelluco
- Bernardo Ó Higgins

La información disponible respecto de procesos de participación ciudadana para cada uno de los programas no estuvo disponible en la revisión de antecedentes realizada. Sin embargo, en términos metodológicos el programa quiero mi barrio se apoya en un trabajo entre el MINVU, el municipio y los vecinos de los barrios en un proceso participativo cuya intervención tiene una duración aproximada de 3 años.

Dentro de la metodología de trabajo destaca la conformación de los consejos vecinales de desarrollo, una organización social que agrupa a los actores sociales del barrio y que se constituyen como contraparte técnica durante el proceso de intervención, correspondiéndole un rol fiscalizador que permita velar por el cumplimiento del contrato y calidad de las obras. Se configura además como un espacio articulador y de diálogo entre los dirigentes vecinales del barrio que promueve la organización y la toma de acuerdos para el bienestar de la comunidad¹¹¹.

De la información que pudo recopilarse a través de la sección de noticias del sitio web del municipio, se recoge el proceso de consulta realizado el año 2020 para el barrio Pichi Pelluco y promovido por el

¹¹⁰ <https://quieromibarrío.cl/index.php/todos-los-barrios/>

¹¹¹ <https://quieromibarrío.cl/index.php/que-hacemos/cvd-2-2-2/>



municipio, en el cual a través de una encuesta online se consulta por la elección de los proyectos a ser ejecutados. En esta instancia, los resultados obtenidos de la consulta indican un 95% de acuerdo en la propuesta de techar las áreas recreativas y el centro deportivo (92%) del Parque Puyehue. Asimismo, vecinos y vecinas se manifestaron de acuerdo en un 71% con la participación de las organizaciones del barrio en la administración y operación del Centro Deportivo y del Centro Comunitario¹¹².

En el caso del barrio Bernardo O'Higgins, la decisión de los vecinos apuntó a la construcción de un parque y una nueva sede social para el sector¹¹³.

g) Estudio Levantamiento de Ecosistemas Smart City Regionales

El estudio "Levantamiento de ecosistemas Smart City", mandatado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a través de la Subsecretaría de Transportes y de su Programa de Vialidad y Transporte Urbano (Secretaría de Planificación de Transporte – SECTRA), tenía por objetivo principal contar con un diagnóstico del entorno y del potencial de Smart City con respecto a la movilidad en 6 hubs o conurbaciones de importancia a nivel regional en el país: Gran Concepción y del Gran Valparaíso, así como Antofagasta, Coquimbo-La Serena, Temuco - Padre las Casas, y Puerto Montt – Puerto Varas.

La metodología de trabajo para el estudio se dividió en 6 fases, las que se inician con la recopilación de antecedentes, ajuste metodológico, identificación y análisis para la elaboración de un mapa de actores, elaboración del diagnóstico del entorno Smart City, identificación y análisis de brechas y necesidades, y, análisis de las capacidades y potencial del ecosistema local para el desarrollo de Smart City.

En relación a la metodología utilizada en el estudio y ajustada a los resultados obtenidos para el hub Puerto Montt- Puerto Varas, se recoge que, en el proceso de identificación de actores, se reconoció de manera preliminar un total de 32 actores, los que fueron priorizados y cuantificados mediante los criterios de interés, poder e importancia. Posteriormente, se realizó un levantamiento de información del entorno de la ciudad para la elaboración de un diagnóstico del entorno Smart city del hub Puerto Montt – Puerto Varas.

En la fase 5 del estudio, correspondió identificar y analizar las brechas y necesidades en el ámbito de la Smart City, momento en que se incorporó a los actores identificados en el ecosistema con anterioridad, a través de un proceso participativo. Para ello, se realizó un taller de innovación abierta y co-creación, implementando metodologías del proceso de co-creación (LEGO Serious Play) y metodologías complementarias durante y después del taller.

Por determinación del Director de Estudio, los objetivos del proceso participativo se enfocaron en el ámbito de la movilidad:

- Conocer la percepción de la movilidad en regiones.
- Levantar información de brechas con respecto al estado actual de la movilidad inteligente en cada hub de estudio.

¹¹²<https://www.puertomontt.cl/2020/06/08/programa-quiero-mi-barrio-invita-a-nueva-consulta-ciudadana-en-poblacion-pichi-pelluco/>

¹¹³<https://www.puertomontt.cl/2020/09/06/un-nuevo-parque-y-sede-se-construiran-en-poblacion-bernardo-ohiggins-por-decision-de-los-vecinos-2/>

- Reunir soluciones que hagan referencia a las necesidades de la ciudadanía en cuanto a movilidad.

La estructura del taller participativo fue la siguiente:

Figura 93 Estructura taller participativo estudio Levantamiento de ecosistemas Smart City



Fuente: informe final, Levantamiento de Ecosistemas Smart City regionales, 2017.

A partir del taller realizado, se clasificó la información recogida de la siguiente manera:

1. Caracterización de actores: Clasificación de los asistentes de cada uno de los talleres, según su tipología (pública, privada, academia y sociedad civil). En el taller participaron 21 actores, 11 de ellos pertenecientes al sector público, 4 al sector académico, 3 al sector privado y 3 a la sociedad civil.
2. Levantamiento de la situación actual desde la perspectiva de los actores: Análisis cuantitativo de las brechas y necesidades locales respecto de movilidad identificadas. Estas brechas fueron clasificadas en 5 ejes o pilares por los participantes. De esta clasificación se rescataron los aspectos relevantes y de interés para el estudio.

En el trabajo de taller, se identificaron 92 brechas y/o necesidades locales. Los ejes con mayor representatividad, en términos de preocupaciones o necesidades locales, son los de Planificación Territorial, Logística e Infraestructura.

En el caso del eje planificación se cuenta con 26 brechas, entre los principales aspectos que faltan para contar con una movilidad más inteligente, los siguientes:

- Adecuar la infraestructura a la realidad geográfica.
- Iniciativas que den prioridad al sistema público.
- Diversificar vías de transporte.



En el caso del eje de Logística se cuenta con 24 brechas, de los cuales se rescata como principales aspectos que faltan para contar con una movilidad más inteligente, los siguientes:

- Generar una mejor organización del flujo vehicular.
- Coordinar la logística de los diferentes medios de transporte público.
- Generar planes de accesibilidad a las terrazas de Puerto Montt.

En el caso del eje Infraestructura se cuenta con 18 brechas, de los cuales se rescata como principales aspectos que faltan para contar con una movilidad más inteligente, los siguientes:

- Incentivar la construcción de espacios públicos para promover la circulación de los peatones.
- Generar infraestructura acorde al clima de la ciudad.
- Proponer proyectos de mejora de la infraestructura para el peatón.

3. Desafíos propuestos y soluciones: consiste en el detalle de los desafíos propuestos por grupo de trabajo en cada taller. Estos desafíos fueron definidos a partir de los ejes/pilares de brechas más representativos. Asimismo, se presenta un compendio de las soluciones individuales más representativas y las propuestas de solución grupales a las problemáticas locales de movilidad.

En este caso particular, se realizaron los desafíos con respecto a los pilares de Planificación Territorial, Logística e Infraestructura.

Soluciones grupales: Utilizando la metodología landscape, se organizó una dinámica de vinculación de información que dio como resultado una solución a cada una de las siguientes problemáticas presentadas:

- ¿Cómo generar una cultura de movilidad en los ciudadanos?
Aplicación Moveuse
- ¿Cómo utilizar la información disponible para mejorar la planificación territorial?
Plataforma Ciudad
- ¿Cómo mejorar la experiencia de los peatones?
Miradores Puerto Montt

Levantamiento de antecedentes adicionales: consistió en la aplicación de una herramienta cualitativa (cuestionario) para evaluar el contexto que rodea al hub de estudio, rescatando los siguientes datos:

- Nivel de relación que tienen los actores con temáticas Smart City. Como resultado se obtuvo que el promedio de conocimiento fluctúa entre regular y bueno.
- Iniciativas locales y el uso de la tecnología en las mismas. En cuanto a la cantidad de proyectos o iniciativas relacionadas con “Ciudad Inteligente” de los cuales el actor tuviese conocimiento o haya participado en su ciudad, indicando la tecnología utilizada, se obtuvo un total de 21 iniciativas y 3 herramientas tecnológicas. Se destaca entre las iniciativas el desarrollo de “Transporte informa”, consistente en un servicio de información a la comunidad en que un equipo de profesionales recolecta, contrasta y difunde información a la población sobre los distintos hechos que ocurren en las vías marítimas, aéreas, carreteras y tránsito urbano de la Región de los Lagos.



- Instrumentos de financiamiento locales o nacionales asociados a alguna de las áreas de estudio. Se obtuvo que para el hub Puerto Montt – Puerto Varas se identificaron un total de 16 recursos de financiamiento transversal (no destinados a algún área en específico de ciudad inteligente). Distingue el Fondo de Innovación para la competitividad regional FICR, financiado por el Gobierno Regional y dirigido a fomentar la innovación empresarial, difusión y transparencia tecnológica, aceleración del emprendimiento innovador, fortalecimiento de redes de innovación y apoyo en equipamiento y, fomento a la cultura del emprendimiento e innovación. El monto total del concurso asciende a M\$1.272.000, con un financiamiento máximo por proyecto de \$100.000.000.

En el análisis de brechas se contrastó el modelo objetivo construido, con la situación actual para el hub Puerto Montt – Puerto Varas, los resultados obtenidos son los siguientes:

Tabla 25 Resultados Análisis de brechas situación actual-modelo objetivo, Estudio Levantamiento de ecosistemas Smart City

Pilar de brecha	Aspecto a analizar	Situación actual	Modelo objetivo	Brecha	Valoración
Planificación de Transportes	Adaptabilidad a la morfología de la ciudad	No se ha logrado conectar o generar mayor accesibilidad a las terrazas de la ciudad de Puerto Montt, esto potencia el uso del vehículo en la zona	La infraestructura de la ciudad debe estar diseñada acorde a su morfología, de manera que se facilite la movilidad dentro de la misma	Generar planes que permita construir infraestructura vial que conecte a la ciudad con sectores periféricos	Alta
		El crecimiento de la ciudad a sectores periféricos desconecta estos nuevos sectores residenciales con la ciudad		Conectar o generar mayor accesibilidad a las terrazas de la ciudad de Puerto Montt	
	Coordinación de actores relevantes	No existe un ecosistema formado	Comunicación y coordinación activa del ecosistema de movilidad en la región, de cara a la definición e impulso de iniciativas Smart City	Coordinar y comunicar a los actores de manera que se compartan proyectos y se centralice la información para poder planear la ejecución de proyectos conjuntos a corto, mediano y largo plazo que permitan mejorar la movilidad de la región	Alta
		La información de proyectos se encuentra dispersa, existen iniciativas pero son pocas			
	Participación ciudadana	Existen pocas instancias de participación ciudadana a la hora de levantar necesidades y plantear soluciones	Generación de instancias de participación ciudadana para co-crear soluciones que se pongan en práctica de manera	Escuchar al usuario, generando instancias donde pueda participar en la generación de planes e iniciativas que mejoren la	Media



Pilar de brecha	Aspecto a analizar	Situación actual	Modelo objetivo	Brecha	Valoración
			eficiente y con evaluaciones periódicas por parte de los mismos	movilidad en la ciudad	
	Descentralización de servicios	La ciudad en su zona central, tiene segregación de servicios y aspectos comerciales, lo que genera un gran flujo vehicular y embotellamientos en las principales arterias de la ciudad	Descentralización de los servicios, acortando las distancias de traslado para la comunidad y, apuntando a la oportunidad de información y servicios para los usuarios	Descentralizar la ciudad, llevando servicios a las comunas de la región	Media
	Normativa	Existe una estructura rígida en base al desarrollo de normativas locales, lo que dificulta innovar en ellas de manera eficiente	Tener una estructura flexible poco burocrática pero eficiente de desarrollo de normativas	Implementar un ciclo de desarrollo de iniciativas que facilite la incorporación de nuevas iniciativas	Alta
Infraestructura	Tráfico expedito	En la actualidad el centro de la ciudad se encuentra colapsado	Gestión óptima del tráfico de la ciudad, disminuyendo tiempos de traslado y mejorando la calidad de vida de los usuarios	Incentivar el uso de transporte público y medios de transporte ecológicos como la bicicleta	Media
				Dar protagonismo por medios de difusión a vías que no tiene mucho flujo vehicular en la actualidad para incentivar su uso	
	Adaptación al clima de la ciudad	La ciudad presenta un clima lluvioso, y la infraestructura no responde a las necesidades de este	Los espacios públicos responden a características morfológicas, físicas, ambientales, climáticas y de correcto uso del espacio, logrando un ambiente de confort para los habitantes de la ciudad	Diseñar espacios públicos de manera que éstos respondan al clima lluvioso de la ciudad, por ejemplo, construir paraderos acordes a los cambios climáticos con lo que además se potenciaría el uso de transporte público	Alta



Pilar de brecha	Aspecto a analizar	Situación actual	Modelo objetivo	Brecha	Valoración
	Bajo índice de accidentes	La ciudad cuenta con escasas de información e infraestructura vial	Inclusión de señalética inteligente y diseño de infraestructura adecuada para contribuir a la disminución de accidentes de tránsito	Incluir señalética y medios de difusión en la ciudad	Media
	Potenciar medios de transporte sustentables	Se cuenta con un proyecto de ciclo vías en avenida sur y avenida ferrocarril	Priorización de la inversión en la construcción de infraestructura apta para medios de transporte ecológicos (que son más económicos, fáciles de utilizar y atractivos), con el objetivo de reducir la tasa de viajes en vehículos privados	Diseñar y construir infraestructura para el uso de bicicletas	Media
Poca mantención de infraestructura vial		Mejorar las aceras y espacios públicos peatonales, con la implementación de planes de mantención vial			
Educación	Cultura vial arraigada	Escaza cultura vial en los usuarios	Instauración de programas continuos que permitan a la comunidad conocer y practicar sobre normas básicas de tránsito y aspectos relacionados con la movilidad de la ciudad	Incorporar programas que fomenten la cultura y educación vial de la ciudadanía	Media
	Respeto y empatía a la ciudadanía	Poca empatía y respeto entre ciudadanos El conductor de automóvil tiene poco respeto por el peatón	Generación y mantenimiento de un ambiente de respeto y empatía por el otro dentro del ecosistema de movilidad	Empoderar al peatón a través de la comunicación de información respecto a sus derechos y obligaciones	Media
	Educación sobre el uso de medios de transportes	Falta cultura de movilidad	Difusión y comunicación constante y proactiva respecto de los distintos medios de transporte de la ciudad, para generar educación sobre derechos, obligaciones y cómo hacer uso de ellos	Incorporar programas de educación sobre movilidad Crear consciencia sobre lo positivo que es el uso de movilidad sostenible	Media
Transporte Público	Diversidad de medios de transporte	En la actualidad Puerto Montt- Puerto Varas cuenta con	Existencia de un número importante de medios de	Incorporar alternativas de medios de	Alta



Pilar de brecha	Aspecto a analizar	Situación actual	Modelo objetivo	Brecha	Valoración
		microbuses y taxi colectivos	transporte, los cuales se adecuen a las necesidades y realidades de los usuarios, mitigando el riesgo de reducción del atractivo de una ciudad como destino inteligente por no contar con opciones de traslado	transporte adecuados a la morfología de la ciudad, como por ejemplo ascensores	
	Calidad en el servicio	No hay preferencia por el uso de transporte público	Aseguramiento de la calidad en el servicio, tanto en términos de los medios de transporte como del diseño e infraestructura eficiente de rutas, recursos y profesionales encargados de la operación de la movilidad en la ciudad	Mejorar la frecuencia del transporte público Mejorar la calidad de las maquinas del transporte	
Usuarios	Inclusión	No existe un sistema de inclusión, para el uso de transporte público o para la ejecución de soluciones asociadas a la movilidad de la ciudad	Atención y aseguramiento de aspectos como inclusión, no discriminación, bienestar, conocimiento, satisfacción, convivencia y accesibilidad de la ciudadanía	Incluir a distintos actores que ejecuten las soluciones de movilidad de la ciudad, por ejemplo a estudiantes universitarios que implementen los planes de mejora	Alta
Tecnología e Innovación	Potenciar la innovación	Falta modernización de la movilidad en Puerto Montt	Impulso e incorporación de proyectos e iniciativas de innovación tecnológica de manera progresiva, ya que generar un ecosistema que siente sus bases en la innovación es el principal motor de generación de cambios en la búsqueda de una movilidad inteligente	Incentivar e implementar tecnología en la movilidad, por ejemplo las cámaras.	Media
		Existe poco uso de tecnología en cuanto a movilidad se refiere		Implementar nuevas metodologías de innovación en los procesos de implementación de tecnología (uso de prototipos)	
		Los recursos que existen en la actualidad no son utilizados de manera eficiente			



Pilar de brecha	Aspecto a analizar	Situación actual	Modelo objetivo	Brecha	Valoración
	Herramientas tecnológicas	No existe integración de la tecnología implementada en la conurbación	Tener un uso de tecnologías disponibles de manera eficiente, implementar y buscar nuevas alternativas que se acomoden a los requerimientos de la ciudad	Falta integración de tecnologías en los sistemas de monitoreo en la conurbación	Media
	Incluir tecnologías de la comunicación	No se cuenta con medios que permitan comunicar a la ciudadanía respecto a la frecuencia y recorridos de los distintos medios de transporte	La comunicación es una de las virtudes de las ciudades inteligentes, bajo la concepción de la ciudad como un conjunto de personas interconectadas	Implementar medios de comunicación con el usuarios, con el objetivo que cuenten con información de frecuencias, recorridos, tiempos de espera del medio de transporte utilizado por los usuarios	Baja
Sostenibilidad y Seguridad	Relacionar el medio ambiente con la movilidad	No se fomenta el uso de transporte verde	Instaurar planes de descontaminación con el objetivo de mejorar la sostenibilidad medioambiental e inclusión de energías alternativas que permitan el traslado de las personas, apoyados de políticas que ayuden a contrarrestar los efectos del cambio climático	Generar programas que impulsen y fomenten el uso de medios de transporte no motorizado	Media

Fuente: Levantamiento de Ecosistemas Smart City regionales, informe final

A partir de estas dimensiones definieron el modelo objetivo de movilidad inteligente y generaron un análisis FODA de análisis interno y otro de antecedentes externos.

Figura 94 Análisis FODA de análisis interno y externo

Tabla 42: Análisis interno del *hub* Puerto Montt-Puerto Varas²⁰³

Análisis interno			
Aspecto	Fortaleza	Aspecto	Debilidad
Ventajas competitivas en cuanto a movilidad	Según el estudio elaborado por la CCHC y la Universidad Católica, Puerto Montt-Puerto Varas obtuvieron el mejor índice de calidad de vida a nivel nacional	Aspectos a mejorar	La morfología del <i>hub</i> no ha permitido generar una conexión eficiente entre las zonas elevadas y el plan de Puerto Montt, generando poca accesibilidad principalmente a las terrazas de la ciudad
Iniciativas en curso o planificadas	Puerto Montt-Puerto Varas ha potenciado en el último tiempo una serie de iniciativas respecto a movilidad, entre ellas destacan: <ul style="list-style-type: none"> • “Proyecto de resiliencia urbana”, que busca transformar la ciudad en una <i>Smart City</i> para el año 2030 • “Desafío Inacap <i>Smart City</i>”, iniciativa que promueve la generación de soluciones para los problemas de la vida en la ciudad 	Necesidades de la ciudadanía	Según la Encuesta Origen y Destino, el modo de transporte más utilizado es el privado, esto debido a la mala calidad del transporte público .
Aspectos diferenciadores sobre movilidad	Puerto Montt es la ciudad que presenta mayor número de áreas verdes promedio por persona, fortaleciendo la red espacios públicos y el incentivo a utilizar medios de transporte privados	Falta de recursos	La infraestructura no está acorde al clima de la ciudad, la lluvia, hoy en día, se transforma en una limitante para el peatón, si a esto se le agrega la falta de accesibilidad a las terrazas, se proyecta un futuro poco prospero para el desarrollo de medios de transporte ecológicos.
Ecosistema de movilidad	Existe un ecosistema que potencia el emprendimiento local , lo que es una buena base para generar soluciones que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos	Necesidades del sistema	Se requiere una integración de los medios de transporte públicos presentes en el <i>hub</i> , no existe coordinación, lo que genera una mala evaluación en cuanto a tiempos de espera y traslado

Tabla 43: Análisis externo del *hub* Puerto Montt-Puerto Varas²⁰⁴

Análisis externo			
Aspecto	Oportunidad	Aspecto	Amenaza
Características del <i>hub</i> de estudio	<ul style="list-style-type: none"> • La localización estratégica del <i>hub</i>, potencia a la zona como nodo conector entre la Patagonia de Aysén y Magallanes con el continente • El aprovechamiento de la riqueza marina potencia la economía del <i>hub</i>, generando empleabilidad y desarrollo tecnológico en la zona que puede ser usado para aspectos de movilidad 	Características del <i>hub</i> de estudio	En Puerto Montt-Puerto Varas se han manifestado inundaciones de calles y avenidas, crecidas de cause y anegamiento de terrenos principalmente en las áreas de expansión de la ciudad, lo que ha potenciado la vulnerabilidad de esta zona frente a amenazas naturales
Aspectos con perspectiva de mejoramiento	Puerto Montt cuenta con un sistema de escaleras como eje de accesibilidad a las terrazas de la ciudad, las que han estado olvidadas generando focos de delincuencia y suciedad, un acondicionamiento de las escaleras peatonales , potenciaría la caminata en el <i>hub</i> y ayudará a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos	Áreas saturadas o con poco desarrollo	Diferencia de precio entre el sudo urbano y rural , lo que puede provocar una segregación socio-espacial de los sectores más pobres de la conurbación
Aspectos que permiten potenciar el <i>hub</i>	El puerto de Puerto Montt permite el desarrollo de sistemas de movilidad acuática , potenciando el desarrollo turístico de territorios insulares	Aspectos que no potencien el <i>hub</i>	El clima de la ciudad genera adversidad frente a medios de transporte ecológicos o alternativos a los tradicionales
Partes interesadas - Stakeholders	El desarrollo de nuevos co-work en la zona han potenciado el ecosistema de innovación y tecnología	Partes interesadas - Stakeholders	La información se mantiene hermética dentro de las entidades que la desarrollan, esto por la falta de un ecosistema establecido o un articulador de información zonal

Fuente: Levantamiento de Ecosistemas Smart City regionales, informe final

La fase 6 del estudio, estuvo enfocada en el análisis de capacidades y el cálculo del potencial de desarrollo Smart City para la conurbación Puerto Montt – Puerto Varas. Para ello se definieron indicadores en cada una de las dimensiones identificadas lo que entregó como resultado un puntaje porcentual de 16,97, ubicándose por debajo del puntaje porcentual promedio país, y a una distancia de 58,33 puntos porcentuales del Modelo Objetivo de Ciudad Inteligente (el cual alcanza una nota máxima de 75,30puntos porcentuales). Resulta importante señalar que el indicador más influyente de manera positiva en el resultado obtenido por el *hub* es “Oportunidades en la Comuna”, mientras el que más perjudica el puntaje del *hub* es “Problema de congestión vehicular de la ciudad”.



Respecto a los resultados de los indicadores más influyentes, que son parte de las dimensiones que conforman la fórmula de potencial se cuenta con las siguientes conclusiones:

Planificación de Transporte:

- Problema de congestión vehicular, con 32,60 puntos porcentuales de diferencia por encima del resultado promedio país. Una ciudad con problemas de gestión vehicular implica que es necesario realizar acciones que permitan una mejor planificación de transporte, esto se ratifica con el alto índice de TMDA que se encuentra por sobre el promedio nacional con 1,20 puntos porcentuales.

Infraestructura:

- Bajo resultado respecto el promedio nacional en el indicador Vías doble calzada, con 5,50 puntos porcentuales de diferencia. Esto indica la falta de priorización en cuanto a la inversión en infraestructura vial del hub.
- Indicador Ciclovías construidas por habitante, presenta un nivel alto respecto al promedio nacional con 5.90 puntos porcentuales por encima. Este resultado indicaría un alto interés del ámbito público por mejorar la calidad de vida de los habitantes basado en la mejora del medio ambiente y el potenciamiento de medios de desplazamiento más inteligentes, con la incorporación de infraestructura óptima para ello.

Educación:

- Se cuenta con resultados en los indicadores Titulados regionales y Satisfacción con la amabilidad de la gente cercanos al promedio nacional, situándose 1 un punto porcentual por debajo en ambos casos. Esto refleja un estado regular en cuanto a educación y, nivel de empatía y respeto en la sociedad. Estos resultados asociados a la movilidad, infieren una convivencia vial que se podría potenciar rápidamente.

Transporte Público:

- Los 3 indicadores, Porcentaje de uso del transporte público, Tasa de ocupación de transporte público y Satisfacción de transporte público muestran niveles cercanos al promedio país, con una diferencia negativa menor a 1 punto porcentual y 5 puntos porcentuales en el último caso, lo que sugeriría que, con modificaciones al sistema y una mejora en la gestión, sería posible aprovechar el potencial de desarrollo del transporte público en la zona.

Usuarios:

- El indicador Cantidad de votantes se encuentra por debajo del promedio país, con una diferencia de 17,00 puntos porcentuales. Esto se traduciría en una falta de empoderamiento de la ciudadanía, la cual sería poco activa en la comunicación de sus requerimientos y necesidades en cuanto a movilidad.



Tecnología e Innovación:

- El indicador Empresas con iniciativas de innovación tecnológica presenta 7,60 puntos porcentuales de diferencia respecto al promedio país, lo que podría indicar un importante potencial de desarrollo tecnológico en el sector privado, lo que ayuda a mejorar el ecosistema de movilidad.

Sostenibilidad y Seguridad:

- Esta dimensión en su indicador Áreas verdes por habitante posee un alto porcentaje respecto al país con 3,70 puntos porcentuales de diferencia. Esto daría cuenta del interés y preocupación de parte del sector público y los administradores de la ciudad, por mejorar la calidad de los ciudadanos y el medio ambiente, pudiendo contribuir a crear una cultura de sostenibilidad y medio ambiente sano.
- De igual manera, tiene un alta Victimización de intentos de robo denunciado, con una diferencia de 2,50 puntos porcentuales en base al promedio país, lo que indicaría que no existe una buena percepción de la seguridad en el hub, promoviendo así el uso de transporte privado sobre el público por inseguridad vial.

Finalmente, la fase 7 del estudio entrega una hoja de ruta, es decir una planificación para la implementación de las 4 iniciativas sugeridas para la conurbación Puerto Montt – Puerto Varas:

En el ámbito de la institucionalidad:

1. Fortalecimiento de la unidad responsable para la coordinación y seguimiento de la estrategia
En el ámbito de la seguridad,
2. Apoyar la creación de espacios amigables, seguros y sostenibles,
3. Propiciar la innovación inclusiva social en movilidad

En el ámbito de la vinculación ciudadana:

4. Fomentar y desarrollar una visión compartida de la movilidad inteligente

Figura 95 Mapa temporal Iniciativas Puerto Montt – Puerto Varas, Ecosistemas Smart City regionales.



Fuente: informe final, Levantamiento de Ecosistemas Smart City regionales, 2017.

h) Comisión Asesora Presidencial Promovilidad Urbana

La Comisión Asesora Presidencial Promovilidad Urbana fue creada por Decreto Supremo N° 174 de fecha 10 de junio de 2014 suscrito por la Presidenta Michelle Bachelet Jeria con el objetivo de generar medidas que garanticen sistemas de transportes modernos, eficientes y accesibles, y acciones que permitan mitigar los niveles de congestión de distintas ciudades importantes a nivel regional del país. Para ello, a través de la participación de la ciudadanía y actores involucrados en instancias de diálogos ciudadanos, se generaron diagnósticos participativos y se recogieron medidas que fueron analizadas y organizadas por la comisión para la generación de planes de acción y planes directores estratégicos.

Esta iniciativa fue llevada a cabo, en alrededor de 20 ciudades donde se implementaron diálogos ciudadanos. En la macrozona Sur participaron 818 personas, para el territorio comprendido por Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Chiloé y Coyhaique. En el caso específico de Puerto Montt, participaron 142 personas. La metodología utilizada para la recolección de información consistió en la siguiente:

Reuniones plenarias

Se llevaron a cabo cuatro reuniones plenarias con la Comisión presidencial con el fin de planificar y coordinar los avances en el trabajo, estableciendo los consensos y acuerdos sobre los diferentes temas involucrados.



Grupos de trabajo temáticos.

Para el desarrollo del trabajo de la Comisión Presidencial Pro-movilidad Urbana se estableció la conformación de Grupos de Trabajo Temáticos según los principales ejes de discusión revelados en la primera convocatoria de la Comisión, se definieron cuatro grandes temas

1. Organización del territorio, conectividad y movilidad y provisión de infraestructura.
2. Gestión de la movilidad urbana (todos los modos, en todas las actividades), los modos preferentes de movilizar personas y bienes, y fomento a modos no motorizados.
3. Marco normativo e institucionalidad.
4. Formación ciudadana en movilidad urbana (educación, conductas, hábitos). Este grupo trabajó en la definición de ideas y propuestas, y en la recopilación de antecedentes.

Diálogos y conversatorios ciudadanos

Instancias a través de las cuales se recogieron las propuestas e ideas de los actores sociales de las principales ciudades de las regiones en torno a la congestión (Conversatorios). Para tal efecto el Intendente junto con el Seremi de Transportes de cada región, convocarán a: expertos, autoridades regionales y locales, parlamentarios y representantes de organizaciones ciudadanas locales y ciudadanos en general. Con el objeto de recoger las propuestas de la ciudadanía para disminuir la congestión en la ciudad. en Puerto Montt se llevaron a cabo tres sesiones de diálogos.

Encuesta online- crowdsourcing

Encuesta online vigente y abierta a la ciudadanía para conocer el estado de la congestión vial en sus ciudades de residencia: <https://www.encuestafacil.com/respweb/cuestionarios.aspx?EID=1737617>). Los resultados del diagnóstico levantado en la macrozona enuncian 9 principales problemáticas:

- Crecimiento descontrolado del parque automotriz
- Insuficiente y deficiente mantención de vialidad para vehículos y peatones
- Falta de educación vial e información al usuario
- Detrimiento de la calidad de vida de las personas debido a la congestión
- Colapsos en horario punta por concentración de actividades
- Insuficientes medidas de eficiencia en gestión de tránsito
- Escasa planificación urbana
- Mala calidad del servicio de transporte público y falta de la infraestructura necesaria para su buen funcionamiento
- Transporte de carga transita por el centro de la ciudad

A continuación, se presenta el listado de diagnóstico de problemas a nivel local, argumentando sus causas y externalidades, para la zona Puerto Montt – Osorno:



Tabla 26 Listado de diagnóstico de problemas a nivel local, Comisión asesora Pro movilidad

Problemas	Causas (Por qué del problema?)	Externalidades
Aumento de parque vehicular	- Aumento en el poder adquisitivo. -Aumento de población Urbana. - Mala calidad del transporte Público.	Congestión Aumento tiempos de viaje Alternativa de viaje flexible y de mayor calidad
No hay conciencia sobre la educación vial, en los usuarios: choferes, pasajeros y peatones.	- No se aplica una política de educación vial a la población, acorde al artículo 30 de la Ley de Tránsito N° 18.290.	Accidentes de tránsito, estrés y falta de orden en los desplazamientos.
Falta de eficiencia en las medidas de gestión de tránsito.	- Tecnologías desactualizadas - Medidas con alto grado de desacuerdo	Congestión vehicular Disminución de la capacidad vial
Falta de planificación de transportes y urbana.	- Falta de coordinación entre actores claves. - Falta de directrices validadas por autoridades locales y comunidad	Segregación Urbana Crecimiento de sectores dormitorio sin equipamientos Aumento de viajes Aumento tiempo de viajes
Mala calidad servicio de transporte público.	- No existe regulación - Autoridad sin atribuciones - Gremios de transporte prioriza interés económico sobre el social.	Congestión vehicular Aumento uso del vehículo particular
Inexistencia de diversidad de medios de transporte	- Desactualización de metodologías de evaluación. Falta considerar factores sociales (espacio público, efecto medio ambiente, etc.)	Proyectos sin arraigo en la ciudadanía.
Mismo horario de ingreso y salidas de estudiantes de los colegios	- Falta de compromiso del sector educacional para contribuir a disminuir la congestión. - Falta de coordinación a nivel local para variar estos horarios	Problemas de estrés dentro del núcleo familiar

Fuente: Elaboración propia

En la siguiente tabla se encuentra el listado de medidas recogido por la comisión con los potenciales plazos para su implementación en la ciudad de Puerto Montt-Osorno

CP: Corto Plazo; MP: Mediano Plazo; LP: Largo Plazo



Tabla 27 Medidas para Puerto Montt y Osorno Comisión Pro movilidad

Categoría	Definición	Medida	Plazo
Planificación urbana e infraestructura	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Consolidar y validar al Comité de Ciudad y Territorio como una herramienta de planificación intersectorial con atribuciones en la toma de decisión de los proyectos relevantes para la región	CP
		Creación de un observatorio de transporte (medición, seguimiento, indicadores)	LP
		Fortalecer la capacidad técnica de los recursos humanos municipales	MP
	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Ampliar infraestructura vial	LP
	Gestión de la Carga	Generar “Puerto Seco” para carga y descarga de camiones de gran tonelaje fuera del radio urbano de la ciudad	LP
	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Optimizar el uso vehicular en las vías con preferencia al transporte público mayor.	CP
	Promoción de modos no motorizados	Considerar al peatón en las nuevas infraestructuras (veredas de buena calidad y despejadas de obstáculos) con acceso al transporte público (paraderos seguros y cómodos)	CP
		Generar planes de Ciclovías	MP
		Incorporar instancias de participación ciudadana en el ciclo de vida previo a la ejecución de una iniciativa de infraestructura, en especial en su primera etapa de recoger ideas.	MP
	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Descentralizar servicios de la ciudad. Descentralizar servicios públicos y privados, fuera del sector céntrico.	LP
	Promoción de modos alternativos complementarios	Aprovechar infraestructura férrea para favorecer trenes de cercanía como opción al transporte público de buses.	CP
		Buscar uso de medios de transportes alternativos al sistema de transporte público convencional tales como: tranvías, teleféricos y funiculares. (Por ejemplo implementar un tren de acercamiento entre localidad Alerce – Puerto Montt.)	LP
Normativa institucional e	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Agilizar tramitación de ley de aportes al espacio público	CP
		Generar una ley de movilidad.	LP
		Incorporar regulación al transporte (prioridad Transporte Público) en elementos normativos como por ejemplo el PRC	LP
		Modificar y/o actualizar la evaluación social de proyectos de infraestructura.	LP
		Normar a los taxis colectivos. Restricción vehicular a taxis colectivos de una cierta antigüedad, además aplicar restricción en algunas líneas de colectivos donde la cantidad de flota sea excesivamente desproporcionada.	MP
		Incorporar al ciclista en OGUC y ley de tránsito	MP
	Fiscalización	Mejorar la fiscalización de transporte. Dotación de recursos humanos	CP



Categoría	Definición	Medida	Plazo
	Fiscalización en la construcción de infraestructura	Generar mecanismos de control y seguimiento para favorecer cumplimiento de plazos	MP
	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Restringir el acceso vehicular al centro. Implementar el perímetro de exclusión y autoridad con mayor atribución sobre el sistema de transporte.	MP CP
Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Capacitar a choferes de transporte público.	CP
	Programas de educación y buenas prácticas	Educar sobre el beneficio de utilizar modos de transporte distintos al vehículo privado.	CP
		Incluir en malla curricular de las ofertas académicas, educación vial. Educar a peatones sobre gestión vial. Fortalecer el trabajo en establecimientos educacionales.	LP MP
Gestión de movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Informar y educar sobre paradas de transporte público (utilizar grafica acorde)	MP
	Gestión de la Carga	Proponer restricciones por tipo de vehículos. Ej: que los camiones no circulen por el centro en determinados horarios.	MP
	Gestión de Tráfico	Gestionar de mejor forma sentidos de circulación y prohibición de uso de calles.	MP
		Instalar SCAT en las principales ciudades de la región.	MP
		Sincronizar los semáforos	CP
	Ordenamiento territorial	Mejorar instrumento de planificación comunal "Plan Regulador" considerando atribuciones del ente competente en materia vial.	CP
	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Aumentar trazado locomoción colectiva y micros, muchas personas que viven en poblaciones tienen que tomar dos locomociones para llegar a su destino. Los colectivos deben cumplir horarios establecidos de frecuencia y organizar los recorridos	CP
		Integración tarifaria	LP
		Vías exclusivas para transporte.	MP
		Aumentar la frecuencia de locomoción colectiva el fin de semana	MP
	Programación de actividades	Coordinar y modificar horarios de entradas de colegios públicos	CP
	Provisión de servicios escolares	Buses de acercamiento a los colegios	CP
	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Regularizar y fiscalizar horario de carga y descarga de camiones.	
Levantar el cobro de peaje para todo vehículo (incluido camiones) que viene de sur a norte por la ruta N°5 (vehículos ingresan a Puerto Montt congestionando la rotonda).		LP	

Fuente: Elaboración propia

Entre los principales resultados obtenidos por la comisión, se recoge que las principales problemáticas del sector se vinculan a falta de planificación de los sistemas de transporte y de planificación urbana en la ciudad de Puerto Montt y Osorno, lo que genera un colapso vial que los organismos con pertinencia en la materia no han podido visualizar en el largo plazo y por consiguiente implementar medidas o soluciones para contrarrestarlo.



Tanto la deficiente calidad del transporte público, como la falta de recorridos hacia ciertos sectores más periféricos de la ciudad, ha provocado un incentivo en el uso del automóvil particular, generando también altos niveles de congestión.

Otra de las conclusiones obtenidas por la comisión y emanadas de la ciudadanía, se vincula a la necesidad de mayor participación demandada por la ciudadanía al momento de búsqueda de soluciones como también el cumplimiento de plazos, modificación de malla de recorridos, conducentes a generar un sistema integral de transporte que considere condiciones climáticas de la región y de accesibilidad. De esta manera se enuncian 4 medidas a modo de resolver algunas de las problemáticas del transporte público:

- Regular el transporte de taxis colectivos.
- Ordenar frecuencias y recorridos de los microbuses y taxis colectivos.
- Disminuir la antigüedad de los buses y taxis que circulan por la ciudad.
- Diversificar la oferta de modos de transporte.

Se indica además la importancia de generar descentralización y una distribución homogénea de los servicios y equipamientos básicos, indicando como ejemplo la conectividad del Sector de Alerce.

i) Actualización del Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa II

El estudio “Actualización Plan de Transporte Puerto Montt, Etapa II, llamado a licitación pública por la Subsecretaría de Transportes, y ejecutado por TRASA Ingeniería Limitada, tuvo por objetivo, la elaboración del nuevo Plan Maestro de Transporte para la Ciudad de Puerto Montt, en conjunto con los actores locales, a través de las Sesiones de Participación Multisectorial.

La metodología de participación del estudio consistió en la ejecución de 4 talleres de participación multisectorial (dos en 2016 y dos en 2017). Los talleres consistían en sesiones de presentación de avances y discusión con los participantes.

- 1º Taller Multisectorial: Presentación del estudio y diagnóstico, cartera de proyectos y necesidades; Imagen objetivo Ciudad; Diagnostico Urbano.
- 2º Taller Multisectorial: Se mostró el concepto de Imagen Objetivo de la ciudad, para identificar las necesidades y los proyectos para dar solución a ellas. Se realizaron tres mesas de trabajo donde los participantes en un plano con la vialidad y los proyectos de la Situación base, las ideas de proyectos preliminares.
- 3º Taller Multisectorial: Presentación y puesta en discusión del contexto del Estudio; Imagen Objetivo; Situación Base; Ideas de Proyectos; Generación de Planes Preliminares; Análisis Multicriterio; Propuesta Plan Definitivo (Plan 5)
- 4º Taller Multisectorial: Presentación de Situación Base; Ideas de Proyectos; Planes Preliminares; Plan Definitivo (prediseño y evaluación multicriterio). Puesta en discusión de Propuesta de Priorización: Estado de avance de la Situación Base; Focos para la propuesta de priorización; Mejorar la deficiente conexión Centro Poniente; Integridad del Plan de Transporte; Facilidades para el Transporte Público; Se incluyeron Proyectos que deben evaluarse con metodologías



alternativas que reconozcan los beneficios más allá de los ahorros de tiempo, combustible y otros costos de operación.

A continuación, se presenta un desglose de resultados de los acuerdos obtenidos en el taller final:

- Priorizar la generación de nuevas conexiones, especialmente en el sector Poniente, el cual presenta el mayor déficit de Infraestructura (Cardonal - Camino Tepual – V-60, hasta el aeropuerto; Los Notros; Las Quemadas y Crucero)
- Las conexiones deben ser parte de un plan integral de transporte, el que otorgue prioridades al transporte público y a considere los modos no motorizados.
- Abordar las soluciones de transporte público integralmente (infraestructura gestión y operación).
- Usar metodologías de evaluación que recojan los beneficios adicionales a los ahorros de tiempo, combustible y otros costos de operación, especialmente en proyectos asociados a modos no motorizados como son: conectividad vertical peatonal, boulevard, ampliación de veredas, eliminación de estacionamientos, ciclovías, etc.
- Mejorar infraestructura en el centro mejorando la Costanera y generando nuevas conexiones como Germania-Dorsal-Santa María.
- Conformar y cerrar un anillo exterior por el norte y poniente de la ciudad (Dagoberto Godoy – Avda. austral, Las Torres.

1.5.3 Anexos 3º Expediente PIMEP

1.5.3.1 Estimación de aportes privados al espacio público

1.5.4 Anexos 4º Expediente PIMEP

1.5.4.1 Propuesta de Spot Radial (Mp3)



Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt

EXPEDIENTES 5º AL 7º

ETAPA II: IMAGEN OBJETIVO Y CARTERA INICIAL

PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

COMUNA DE PUERTO MONTT

Noviembre 2021



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	6
5º EXPENDIENTE PIMEP: Imagen Objetivo	7
1.1 Síntesis del diagnóstico	7
1.1.1 Diagnóstico urbano.....	7
1.1.2 Conclusiones de movilidad y espacio público.....	19
1.2 Visión a largo plazo PRC	21
1.2.1 Objetivos de movilidad y espacio público	23
1.3 Imagen Objetivo PIMEP	24
1.3.1 Componentes de la Imagen Objetivo	26
1.4 Alternativas de priorización	30
1.4.1 Alternativa de Priorización N°1: Sistema de Centros de Barrios	31
1.4.2 Alternativa de Priorización N°2: Sistema de Arcos Interterrazas	32
1.4.3 Alternativa de Priorización N°3: Sistema de Ejes Centro-Periferia	34
6º EXPENDIENTE PIMEP: Levantamiento ciudadano de proyectos, obras y medidas	36
1.5 Talleres de Participación ciudadana	36
1.5.1 Objetivos.....	36
1.5.2 Metodología	36
1.5.3 Contenidos.....	37
1.5.4 Actividades ejecutadas	38
1.5.5 Síntesis de resultados	58
1.5.6 Conclusiones.....	65
1.6 Consultas online.....	66
1.6.1 Banner de iniciativas ciudadanas.....	67
1.6.2 Votación de alternativas de priorización	69
7º EXPENDIENTE PIMEP: Cartera de proyectos, obras y medidas	70
1.7 Cartera de proyectos, obras y medidas con potencial PIMEP	70
1.7.1 Cartera de proyectos, obras y medidas	70
1.7.2 Descripción de los proyectos, obras y medidas.....	75
1.7.3 Costos de inversión a nivel preliminar.....	92
1.7.4 Cartera de proyectos, obras y medidas priorizados por la ciudadanía	95
1.8 Cartera de proyectos e infraestructura crítica	97
1.8.1 Cartera inicial de proyectos, obras y medidas actuales y proyectadas al 2030.....	97



ANEXOS	101
1.9 Anexos.....	101
1.9.1 Anexos 5º Expediente PIMEP	101
1.9.2 Anexos 6º Expediente PIMEP	101
1.9.3 Anexos 7º Expediente PIMEP	101



LISTADO DE FIGURAS

Figura 1 POBLACIÓN - Tasa media crecimiento anual 2002 – 2017	7
Figura 2 Área Urbanizada Consolidada	8
Figura 3 Infraestructura crítica de movilidad y espacio público	9
Figura 4 Viajes generados Punta Mañana 2020, por macrozonas.	10
Figura 5 Viajes atraídos Punta Mañana 2020, por macrozonas.	11
Figura 6 Áreas con alto valor medioambiental y/o paisajístico.....	12
Figura 7 Proyectos de inversión vigentes.....	13
Figura 8 Potencial de densificación urbana (edificios y equipamiento)	19
Figura 9 Visión a largo plazo PRC	21
Figura 10 Imagen Objetivo de movilidad y espacio público	26
Figura 11 Componente Movilidad Motorizada	27
Figura 12 Componente Movilidad No Motorizada.....	28
Figura 13 Componente Espacio Público	29
Figura 14 Alternativas de priorización.....	30
Figura 15 Alternativa de Priorización N°1 “Sistema de Centros de Barrios”	31
Figura 16 Alternativa de Priorización N°2 “Sistema de Arcos Interterrazas”	33
Figura 17 Alternativa de Priorización N°3: Sistema de Ejes Centro-Periferia.....	34
Figura 18 Secciones Trabajo Grupal	40
Figura 19 Registro de la actividad grupal	41
Figura 20 Registro de la actividad grupal	47
Figura 21 Registro de la actividad	51
Figura 22 Registro de la actividad	56
Figura 23 Banner y encuesta sobre iniciativas ciudadanas	67
Figura 24 Banner y votación de Alternativas de priorización.	69
Figura 25 Macroproyectos	70
Figura 26 Cartera inicial de proyectos 2030.....	97
Figura 27 Cartera inicial de proyectos 2030 (Acercamiento)	98



LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes (SB=Situación Base / FU= Fuera Áreas Urbana).....	14
Tabla 2 Evaluación Teórica de Aportes estimados para el período 2023-2033, dentro del área urbana.....	18
Tabla 3 Asistencia Taller 1: Sector Privado.....	38
Tabla 4 Resultados Taller 1: Sector Privado	41
Tabla 5 Asistencia Taller 2: Organizaciones ambientales, ONGs ciudadanas, Comunidades y asociaciones indígenas.	45
Tabla 6 Resultados Taller 2: Organizaciones ambientales, ONGs ciudadanas, Comunidades y asociaciones indígenas.	47
Tabla 7 Asistencia Taller 3: Servicios Públicos.....	49
Tabla 8 Resultados Taller 3: Servicios públicos.	51
Tabla 9 Asistencia Taller 4: Juntas de Vecinos, Organizaciones territoriales, Uniones Comunes de JJVV.....	54
Tabla 10 Asistencia Taller 4: Juntas de Vecinos, Organizaciones territoriales, Uniones Comunes de JJVV.....	56
Tabla 11 Sugerencias, observaciones e ideas de proyectos, recogidas en los talleres.....	61
Tabla 12 Cartera de proyectos con potencial PIMEP	71
Tabla 13 Costos de inversión a nivel preliminar (UF)	92
Tabla 14 Cartera priorizada por la ciudadanía	95
Tabla 15 Cartera inicial de proyectos 2030	99



INTRODUCCIÓN

La Etapa 2 del estudio *“Elaboración Plan De Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, Comuna de Puerto Montt”* tiene como objetivo definir y consensuar, de forma participativa, una **Imagen Objetivo** o visión de largo plazo para el conjunto de infraestructuras de movilidad y espacio público que la ciudad requiere para su desarrollo sostenible y materialización del su nuevo Plan Regulador Comunal (PRC). Esta Imagen Objetivo permitirá estructurar una cartera coherente de proyectos con alto impacto en patrones de movilidad, acceso a espacios públicos y desarrollo urbano sostenible para toda la ciudad.

Conforme al diagnóstico urbano realizado en la etapa 1 del estudio (Modelo de situación actual), en esta etapa se ha analizado la visión y objetivos de la modificación al PRC en trámite, su relación con la cartera de iniciativas públicas no materializadas a la fecha, y las demandas y anhelos de los habitantes y organizaciones con injerencia en el territorio comunal, los cuales fueron expresados en cuatro talleres de participación ciudadana y dos consultas online. El resultado de ello fue la construcción de una Imagen Objetivo que resume las infraestructuras de movilidad y espacio público más demandadas por la ciudad, cuyas estrategias de priorización de iniciativas fueron debatidas a partir de un conjunto de alternativas posible de focalización territorial y priorización de necesidades, las que permite incrementar la efectividad y legitimidad social de los proyectos que se incorporen a la Cartera Inicial del plan.



5º EXPENDIENTE PIMEP: Imagen Objetivo

1.1 Síntesis del diagnóstico

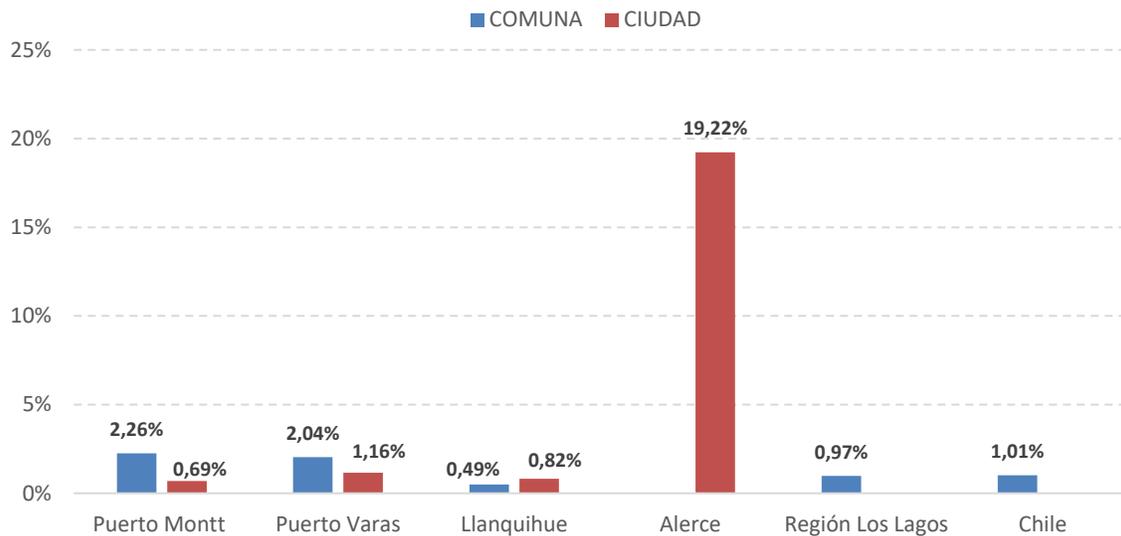
1.1.1 Diagnóstico urbano

1.1.1.1 Crecimiento urbano

Durante las últimas décadas, la ciudad de Puerto Montt ha presentado un acelerado proceso de crecimiento, que se refleja tanto en su aumento poblacional, como en el proceso de extensión del área urbanizada.

En términos de población, Puerto Montt crece a tasas mayores que las de la región y el país, superando a todas las capitales regionales y áreas metropolitanas, lo que refuerza su condición de capital regional y principal ciudad del extremo sur del país. Destaca en la ciudad, la localidad de Alerce por tener las mayores tasas de crecimiento intercensal.

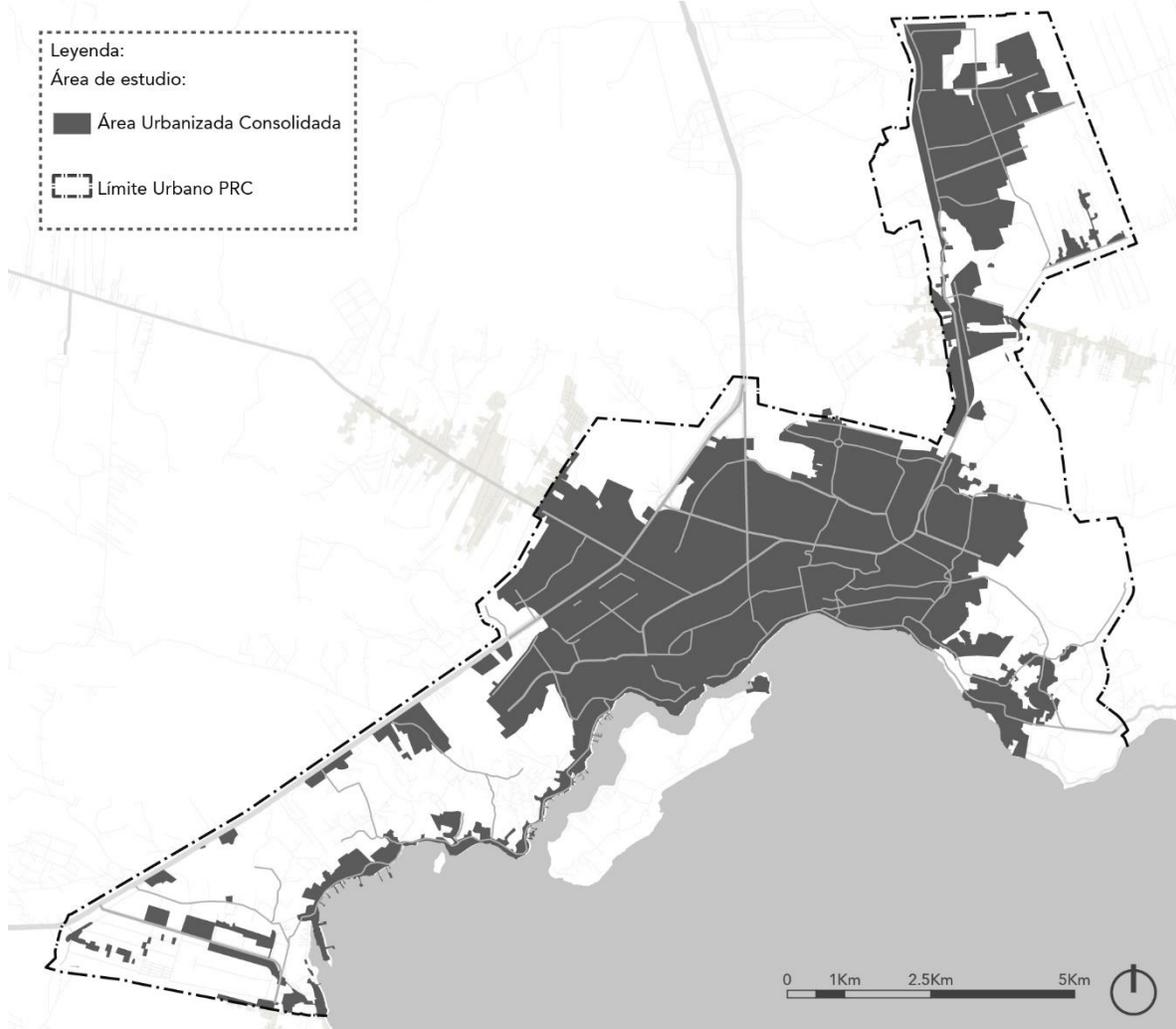
Figura 1 POBLACIÓN - Tasa media crecimiento anual 2002 – 2017
Comparación Comunas / Ciudades



Fuente: elaboración propia, en base a Censos 2002 y 2017 (INE).

A la par, entre los años 2002 y 2017, el área urbanizada ha aumentado su superficie en cerca de un 60%, de 1.990 Há a 3.194 Há. Este acelerado proceso de expansión urbana ha provocado un déficit de infraestructura de movilidad y espacio público, que manifiesta con mayor fuerza en carga y saturación de la infraestructura existente en las áreas consolidadas y centrales, materias que debe abordar el PIMEP.

Figura 2 Área Urbanizada Consolidada



Fuente: elaboración propia.

Dado que la Ley 20.958 establece mayores obligaciones de aportes a los nuevos proyectos en densificación (departamentos), es importante destacar que, en los últimos años, Puerto Montt ha presentado una tendencia al alza en cuanto a proyectos de edificaciones de departamentos, alcanzando más del 70% de la superficie de obra nueva aprobada en 2019. Las tendencias de localización de los permisos de edificación habitacionales permite concluir que los proyectos de densificación se localizan en múltiples sectores de la ciudad y no se concentran solo en el centro histórico. Por otra parte, se evidencia una completa ausencia de proyectos de densificación en el sector de Alerce.

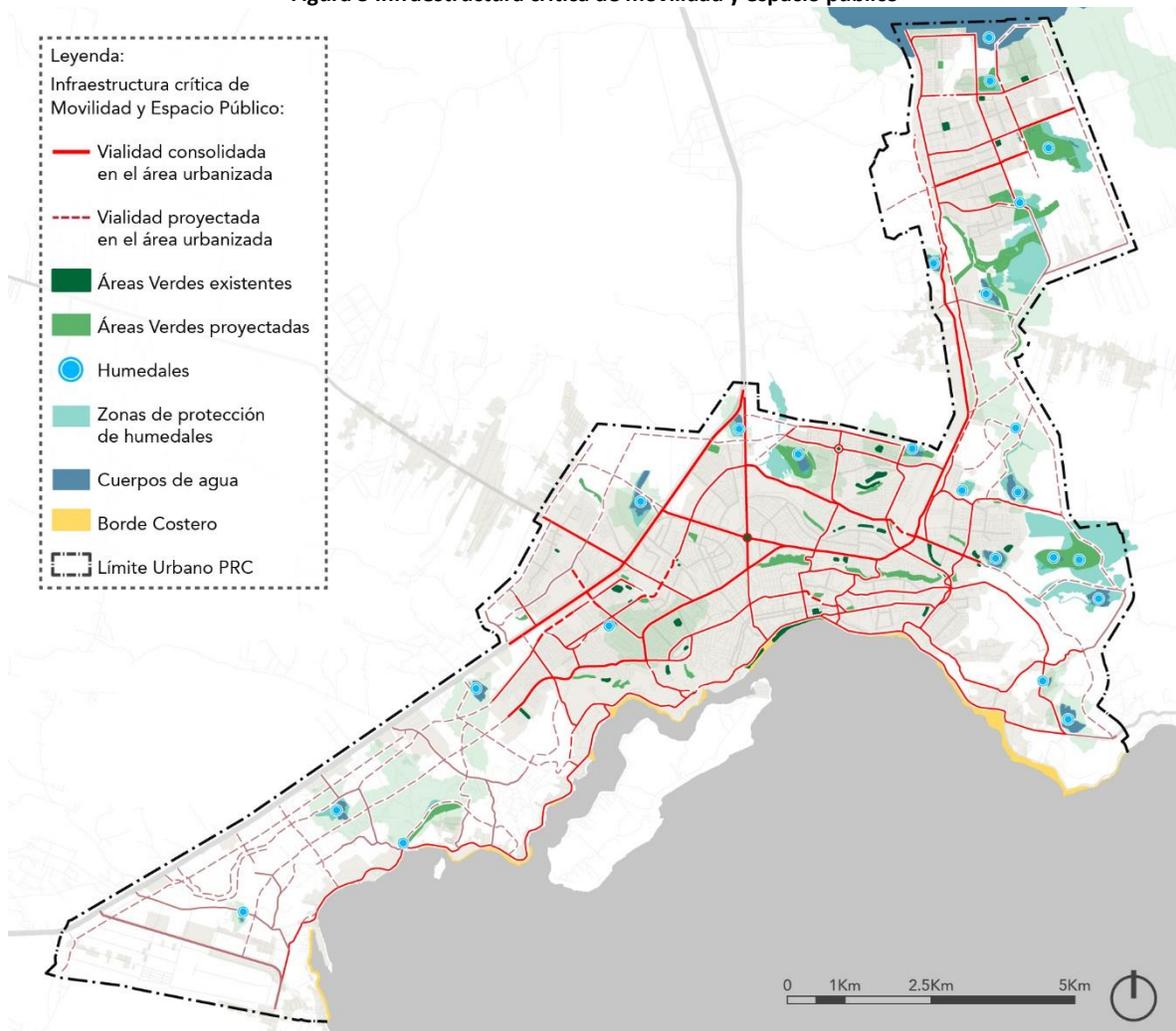
1.1.1.2 Infraestructura crítica de movilidad y espacio público

Dada la condición de capital regional y centro de servicios y comercio para otras comunas, sumado al fuerte crecimiento urbano de la ciudad, Puerto Montt cuenta con una amplia red de avenidas, que conectan con las periferias y los sectores al oriente y poniente de la ciudad. No obstante, lo anterior, el perfil de estas avenidas responde a la importante participación que hoy tiene el transporte privado motorizado en los viajes diarios de la comuna. De hecho, entre las capitales regionales y áreas

metropolitanas de Chile, Puerto Montt es la ciudad con mayor participación del transporte privado y motorizado (47% de los viajes en horario punta mañana), y la con menor participación de viajes en modos de caminata (22%), a lo que se suma que solo el 0,2% de los viajes en horario punta mañana se realiza en bicicleta. Entre las causas de esto estaría la morfología de terrazas que caracteriza a la comuna (generando altas pendientes), el clima y el déficit de la infraestructura orientada a estos modos.

Respecto a los espacios públicos, la ciudad cuenta con poco más de 155 Há destinadas a áreas verdes, las que equivalen a 7,92 m² de áreas verdes públicas por habitante; cifra inferior a la meta de 10 m²/habitante (CNDU, 2018) e inferior a otras ciudades de la región como Osorno (15,37 m²), Puerto Varas (10,8 m²) y Castro (9,17 m²). Sin embargo, el proyecto de modificación al PRC tiene como objetivo alcanzar las 585 Há de áreas verdes, incorporando laderas, cauces, humedales y otros elementos de valor natural.

Figura 3 Infraestructura crítica de movilidad y espacio público



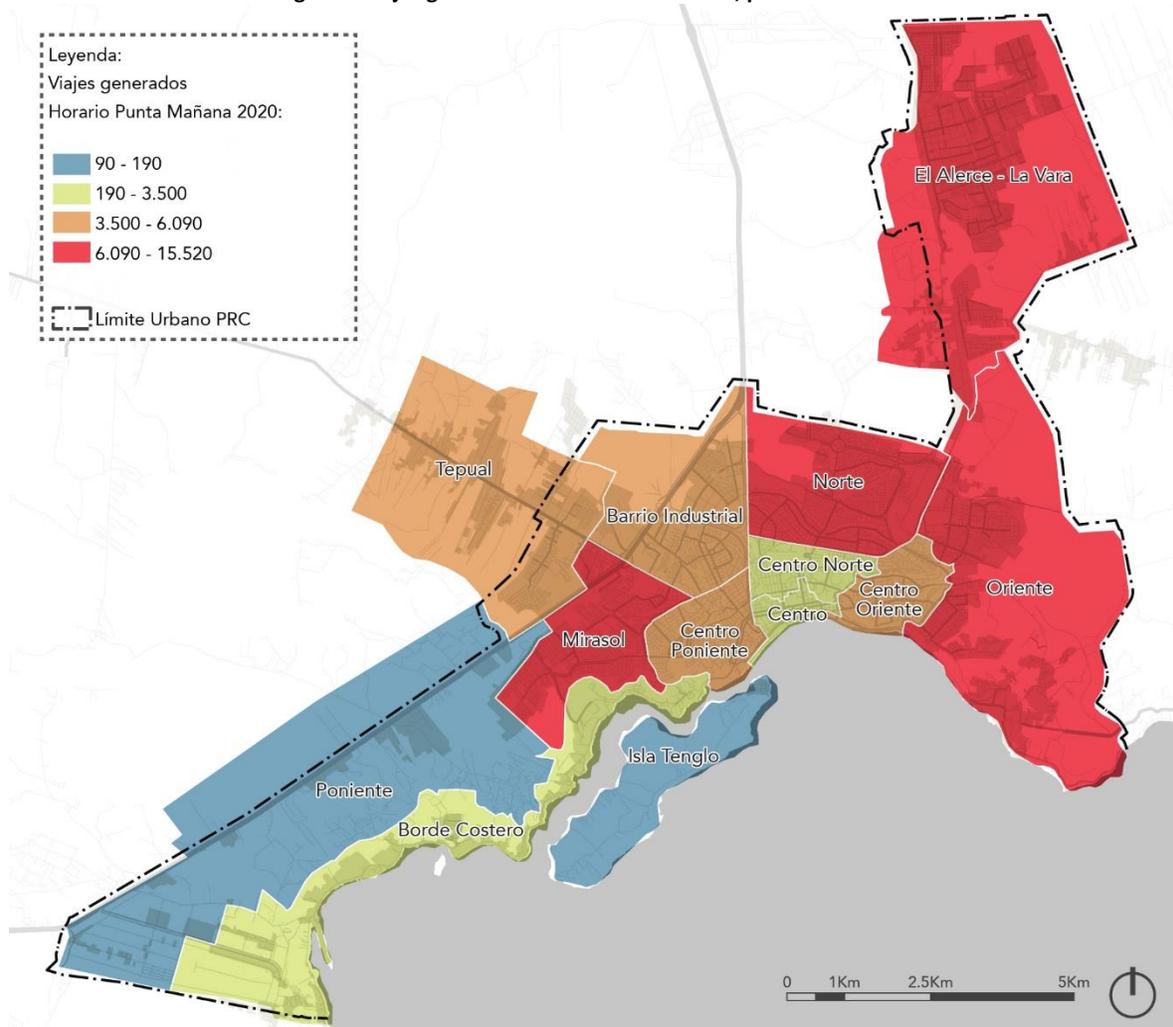
Fuente: elaboración propia.

1.1.1.3 Comportamiento de viajes

Al considerar viajes generados y atraídos, resulta una importante concentración de la movilidad en dos ejes estructurales: norte-sur, entre las macrozonas Alerce-La Vara, Norte, Centro Oriente y Centro, y oriente-poniente, entre las macrozonas Oriente y Mirasol, lo que permita concluir que los proyectos de movilidad del PIMEP debiesen generar una adecuada oferta de transporte en esos ejes.

Desde el punto de vista de la movilidad, diferencias significativas en los viajes generados y atraídos pueden generar dificultades o ineficiencias en la provisión de servicios de transporte público ya que, por ejemplo, los buses circulan en un sentido con una carga de pasajeros significativa y en el sentido opuesto con muy pocos pasajeros. En este sentido, algunas macrozonas están equilibradas en el sentido de que generan y atraen cantidades similares de viajes, como Borde Costero y Centro Poniente, mientras que otras muestran diferencias importantes lo que da cuenta del tipo de usos de suelo predominante.

Figura 4 Viajes generados Punta Mañana 2020, por macrozonas.

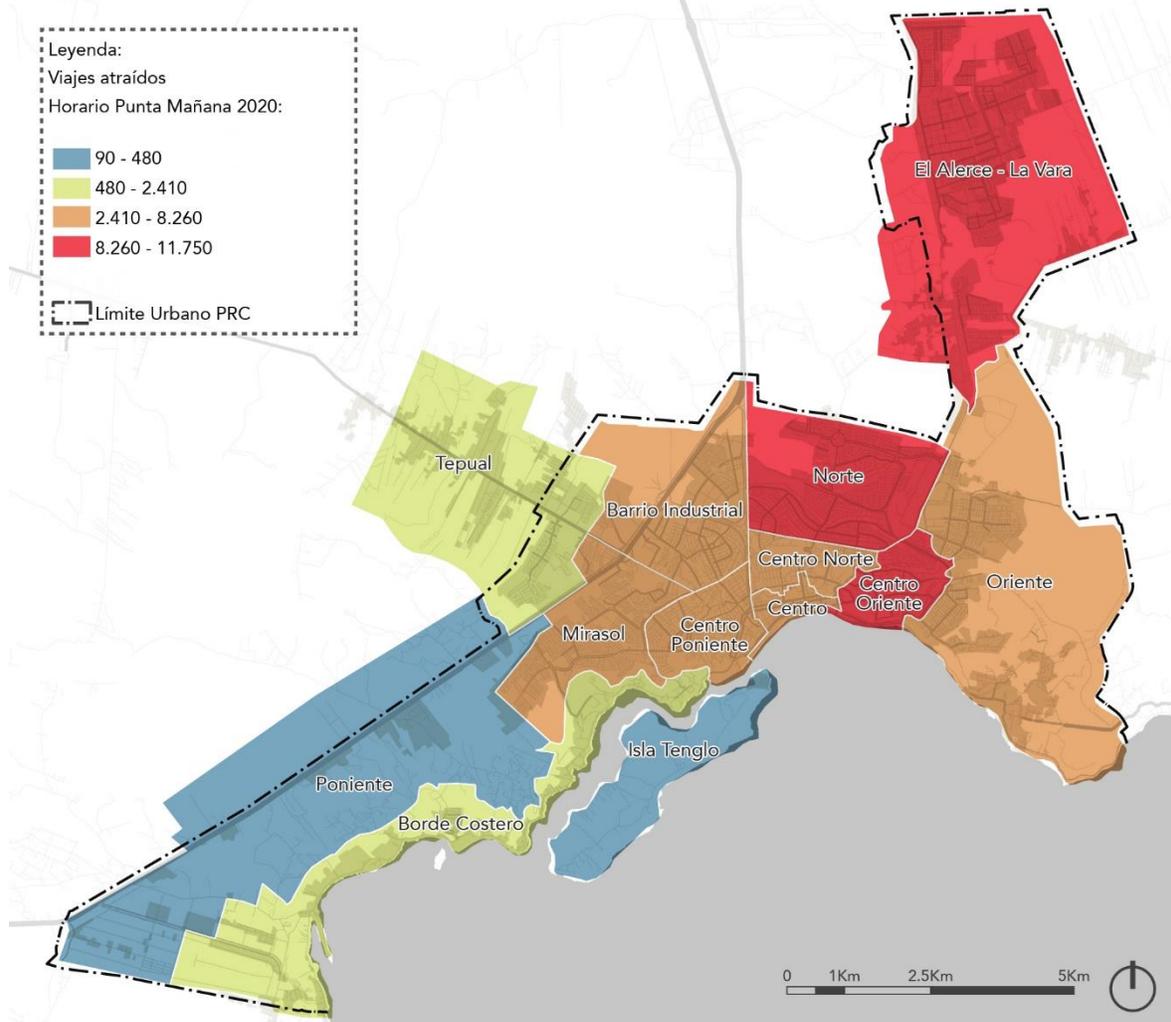


Fuente: elaboración propia.

Ejemplo de ello es que la macrozona Centro atrae 6 veces más viajes de los que genera en Punta Mañana, esa considerable diferencia se explica porque allí se concentran actividades de equipamientos y servicios

donde las personas llegan en la mañana para trabajar, estudiar o realizar trámites diversos; eso se une al hecho de que existen relativamente pocos habitantes en ese sector de la ciudad. Algo similar ocurre con la macrozona Centro Oriente donde llega el doble de los viajes que salen. En el sentido opuesto se tienen sectores con una fuerte presencia habitacional, como las macrozonas Mirasol, Norte, Oriente y El Alerce-La Vara, en donde los viajes generados son más que los atraídos.

Figura 5 Viajes atraídos Punta Mañana 2020, por macrozonas.



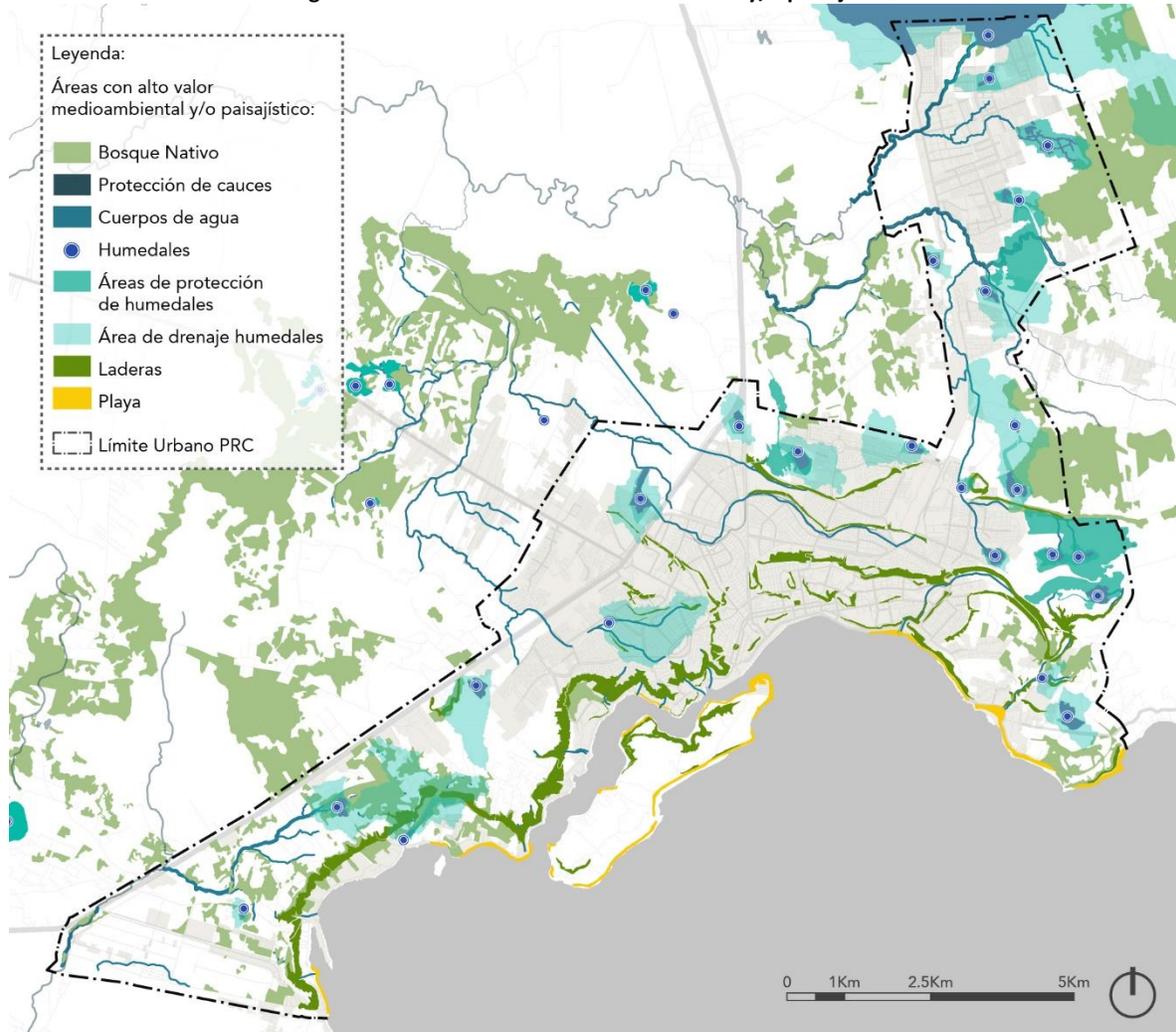
Fuente: elaboración propia.

1.1.1.4 Atributos medioambientales y paisajísticos

Una de las mayores fortalezas de la comuna son sus innumerables atributos ecológicos y paisajísticos, asociados al borde costero, humedales, laderas, cauces naturales y bosques en la sub-subcuenca del río Maullín, los cuales conforman y complementan el patrimonio local y atractivo turístico, con un alto potencial de integrarse al sistema de áreas verdes y espacios públicos de la comuna. A ellos se suman el sistema de terrazas -formaciones geomorfológicas que conforman cinco terrazas o escalonamientos naturales en Puerto Montt - que tiene especial relevancia en la red de infraestructuras de movilidad y espacio público de la ciudad, ya que, por un lado, las altas pendientes de sus laderas obstaculizan la

adecuada movilidad interterrazas (calles y caminos que las conectan cuentan con pendientes en 6 y 10%), pero por otro, son corredores de alto valor medioambiental y paisajístico, que atraviesan la ciudad en sentido oriente-poniente y aseguran vistas notables hacia la costa, constituyendo una oportunidad para consolidar una red de áreas verdes y espacios públicos urbanos.

Figura 6 Áreas con alto valor medioambiental y/o paisajístico

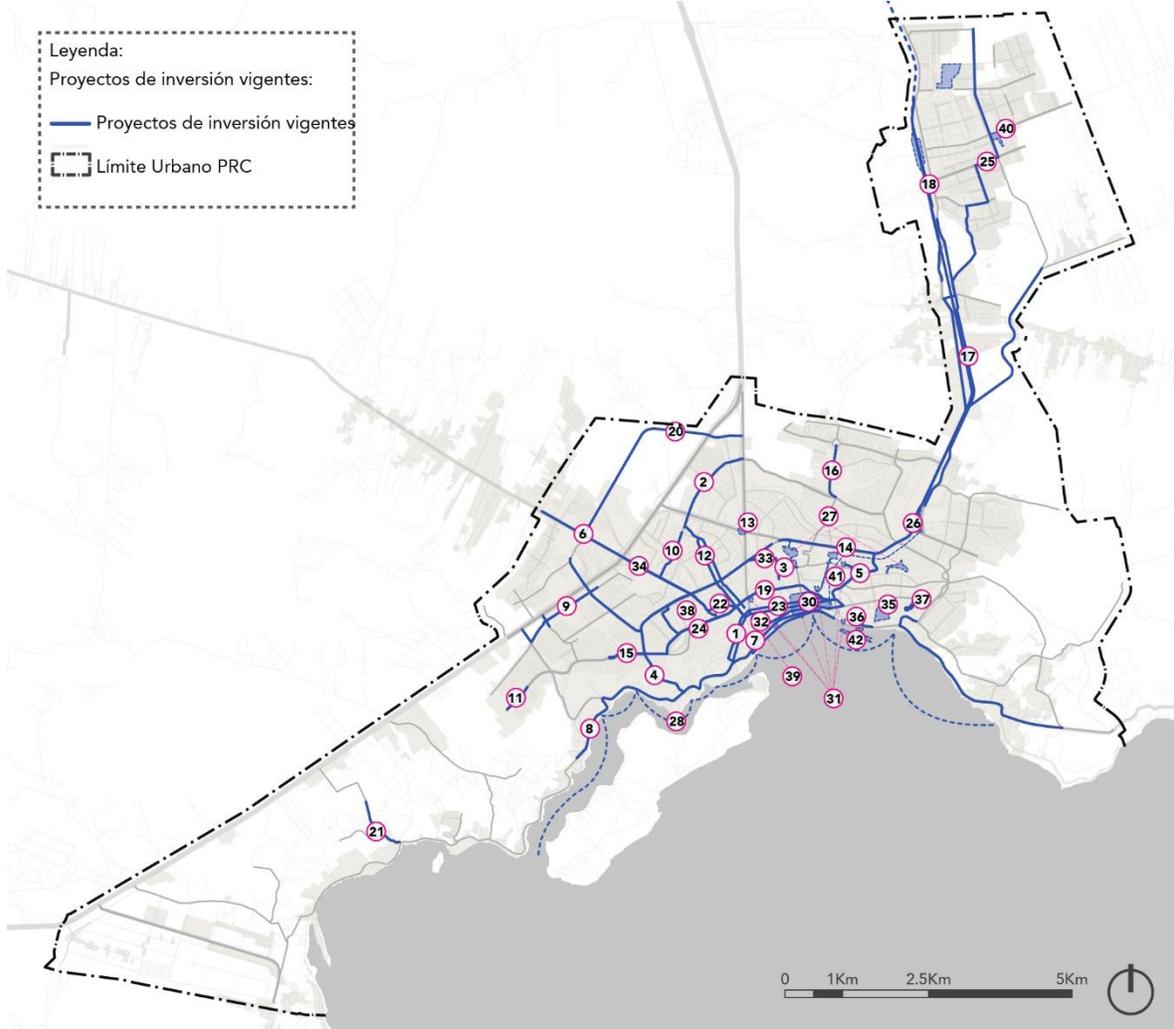


Fuente: elaboración propia.

1.1.1.5 Proyectos de inversión pública vigentes no materializados

Se catastraron 42 proyectos de inversión pública en infraestructura de movilidad y/o espacio público, en el área urbana de Puerto Montt, que cumplen con las condiciones para ser considerados en el PIMEP. El costo total estimado para la materialización de esta cartera ronda en los 7.763.048 UF (US\$293 millones de dólares).

Figura 7 Proyectos de inversión vigentes



Fuente: elaboración propia.



Tabla 1 Cartera consolidada de proyectos públicos vigentes (SB=Situación Base / FU= Fuera Áreas Urbana)

Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Código STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Unidad	Responsable	Fuente Financiamiento	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
SB	Ampliación Ruta 7, Sector Río Puelche - Pelluco	Movilidad	30070432	SB-05			Río Puelche	Pelluco	3,0 Km	MOP - Vialidad	Sectorial	575.258	Ejecución	Ejecución
SB	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 1.2b	Movilidad	30283474	ING-04b			Parque Industrial	Cardonal	1,9 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	989.380	Ejecución	Ejecución
SB	Mejoramiento Interconexión Vial Sector Alerce Tramo 2	Movilidad	30291173	ING-06			Ruta V-625	Austral	4,0 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	488.870	Ejecución	Ejecución
SB	Construcción Av. Alessandri Tramo Mackenna - Godoy	Movilidad	30283374	ING-07			Mackenna	Godoy	1,1 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	230.879	Ejecución	Ejecución
SB	Construcción Parque Río Negro, Alerce	Espacio Público	30081481				Parque Río Negro		8,5 Há	MINVU SERVIU	Sectorial	198.807	Ejecución	Ejecución
SB	Normalización de semáforos ciudad de Puerto Montt	Movilidad	30343529				30 cruces semaforizados		30 unid	UOCT	Sectorial	15.073	Ejecución	Ejecución
SB	Mejoramiento Parque Costanera	Espacio Público	40012220		E3-6A	Turismo Sostenible, PLADECO	Av. Diego Portales	Illapel	9,0 Há	MINVU-SERVIU	Sectorial	481.943	Ejecución	
FU	Corredor Ferroviario de Transporte Público Llanquihue - Puerto Montt	Movilidad	no		E1-3	SECTRA (2016) Turismo Sostenible MOP	Puerto Montt	Llanquihue	20,8 Km		EFE - FNDR	65.160	Diseño	Diseño
1	Mejoramiento Accesibilidad Barrio Puerto (Ecuador-Chorrillos)	Movilidad	40026872	ING-01			Independencia	Salvador Allende	1,9 Km	MINVU-SERVIU	Sectorial	5.962	Perfil terminado	Prefactibilidad
2	Mejoramiento Calle el Teniente, Barrio Industrial	Movilidad	30127010	ING-02			Camino a Chinchin	Puelche	1,4 Km	GORE-MINVU	FNDR	128.563	Diseño terminado	Ejecución
3	Mejoramiento Padre Harter	Movilidad	no	ING-03			G. Gallardo	Blanco Encalada	5,3 Km	GORE-Municipalidad	FNDR	40.347	Diseño terminado	



Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Código STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Unidad	Responsable	Fuente Financiamiento	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
4	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 2	Movilidad	30124781	ING-05			Cardonal	Portales	4,0 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	18.386	Perfil terminado	Diseño
5	Ampliación Av. Ejército	Movilidad	30283230	ING-08			Av. Presidente Ibáñez	Seminario	1,4 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	405.730	Diseño terminado	Ejecución
6	Ampliación Ruta 226 Cruce Longitudinal (Puerto Montt - El Tepual)	Movilidad	30458053	PF-03	E1-5C		Pasado Límite Urbano	Ruta 5	1,4 Km	MOP - Vialidad	Sectorial	31.476	Prefactibilidad terminada	Diseño
7	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Central	Movilidad	no	PF-04a	E1-7		Independencia	Copiapó	2,1 Km	MOP	Sectorial	228.575	Prefactibilidad	
8	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Poniente	Movilidad	no	PF-04b	E1-7		Chiniquihue	Alessandri	2,9 Km	MOP	Sectorial	440.553	Prefactibilidad	
9	Diego de Almagro y Conexiones a Caletera Sur de Ruta 5 Poniente	Movilidad	no	ID-06			Caletera Ruta 5	Futura Av. Diego de Almagro	2,4 Km	MINVU	s/i	118.440	Perfil	
10	Conexión Vicuña Mackenna - El Teniente	Movilidad	no	ID-10			Vía Índico	Los Pelúes	1,4 Km	MINVU	s/i	180.440	Perfil	
11	Prolongación de Av. Los Notros	Movilidad	no	ID-11			Las Arboledas	Av. Trapen	7,1 Km	MINVU	s/i	704.025	Perfil	
12	Par Vial Calbuco-San Antonio, con Santa Inés-F. Oelckers-V. Pérez Rosales	Movilidad	40005125	ID-21			El Teniente	Chorrillos	3,6 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	7228,99	Prefactibilidad	Diseño
13	Desnivel Presidente Allende / Parque Industrial	Movilidad	no	ID-22			Intersección (bajan expresas de S. Allende)		1,4 Km	MOP	Sectorial	237.547	Perfil	
14	Av. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses)	Movilidad	30100380	ID-26			Parque Industrial	Ejercito	1,7 Km	MOP	Sectorial	362.099	Perfil terminado	Diseño
15	Segunda Calzada Av. Los Notros	Movilidad	40005113	ID-27	E1-5A		Puerto Lara	Av. Presidente Ibáñez	0,6 Km	MINVU - SERVIU	Sectorial	5.568	Diseño	Diseño
16	Segunda Calzada Av. Sargento Silva	Movilidad	no	ID-28			Av. Austral	Monseñor Ramón Munita	1,0 Km	MINVU	s/i	161.863	Perfil	
17	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Oriente	Movilidad	no	ID-30a			Obispo Juan González	Cuarta Terraza	4,2 Km	MINVU	s/i	337.411	Perfil	



Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Código STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Unidad	Responsable	Fuente Financiamiento	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
18	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Poniente	Movilidad	no	ID-30b			Las Torres	Obispo Juan González	4,5 Km	MINVU	s/i	357.504	Perfil	
19	Santa María - Dorsal - Germania (Anillo Central-Tramo Norte)	Movilidad	no	ID-31	E1-8A		Vicente Pérez Rosales	Egaña	2,8 Km	MINVU	FNDR	429.658	Diseño	
20	Dagoberto Godoy - Austral	Movilidad	no	ID-32	E1-5B		Av. El Tepual	Salvador Allende	3,9 Km	MINVU	FNDR	495.915	Diseño	
21	Conexión Bahía Chincuí	Movilidad	no	ID-33			Los Notros	Av. Chinquihue	1,1 Km	MINVU	s/i	91.488	Perfil	
22	Corredor Transporte Público Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales	Movilidad	no	TP-02b	E1-4A		Ruta 5 (Camino a Pargua)	Urmeneta	2,8 Km	MINVU	FNDR	277.985	Diseño	
23	Pistas Solo Bus Par Urmeneta - Benavente	Movilidad	no	TP-11	E1-4B		Salvador Allende	Ejercito	3,2 Km	MINVU	FNDR	323.076	Diseño	
24	Pista Solo Bus Los Notros - Crucero - Par Pérez Rosales-San Antonio	Movilidad	no	TP-14	E1-4C		Av. Presidente Ibáñez	Par Urmeneta - Benavente	3,3 Km	MINVU	FNDR	240.751	Diseño	
25	Pista Solo Bus Alerce	Movilidad	no	TP-15	E1-4D		Salvador Zurita	Las Torres	5,8 Km	MINVU	FNDR	180.044	Diseño	
26	Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) – Av. Presidente Ibáñez - Ejercito	Movilidad	40014850	TP-16	E1-4E		Las Torres	Urmeneta - Benavente	6,3 Km	SECTRA	Sectorial	6990,72	Perfil terminado	Prefactibilidad
27	Construcción Conectividad Interterrazas Puerto Montt	Movilidad	30437675	ES-01	E1-10		Conexiones interterrazas		1,4 Km	GORE-SECTRA	FNDR	20.255	Prefactibilidad terminada	Diseño
28	Proyecto Transporte Marítimo Sustentable (Taxis Acuáticos)	Movilidad	no	ES-04		PLADECO	Definición Conceptual Plan Maestro (KM red completa)		23,5 Km	SECTRA	s/i	70.181	Perfil	
29	Red de Ciclorutas	Movilidad	no	MI-02	E1-11		Situación Base / Prediseños / Complementarias		13,4 Km	MINVU-SECTRA	Sectorial	127.221	Perfil	
30	Tráfico Calmado Centro de Puerto Montt	Movilidad	no	MI-04	E1-8B	Estudio Gehl	Circuitos peatonales interior perímetro central (30 há)		3,3 Km	MINVU	Sectorial	184.503	Diseño	
31	Estacionamientos Exteriores al Centro de Puerto Montt	Movilidad	no	MI-05	E1-12A		Borde Perímetro Central (6 lugares, no necesariamente DUP)		-	s/i	s/i	761.520	Perfil	



Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	Tipo	Código BIP	Código STU	Código Plan Acción	Otros	TRAMO		Unidad	Responsable	Fuente Financiamiento	Presupuesto (UF)	Etapa	Etapa a la que postula
							Desde	Hasta						
32	Boulevard Antonio Varas	Movilidad	30072731	MI-07	E1-8C	Estudio Gehl	Salvador Allende	Chillán	0,55 Km	GORE-Municipalidad	FNDR	282.776	Diseño terminado	Ejecución
33	Otras Conexiones Interterrazas (Complemento a ES-01)	Movilidad	no	MI-08			Otras Escaleras, Ascensores, Funiculares		1,4 Km	GORE-SECTRA	s/i	367.777	Perfil	
34	Mejoramiento interconexión vial Centro Poniente	Movilidad	30092104				Mejoramiento Calles Crucero y Avenida cardonal; Apertura eje Calbuco		0,38 Há	MINVU -SERVIU	Sectorial	17.701	Prefactibilidad terminada	Diseño
35	Construcción Parque Metropolitano (Parque Huasco)	Espacio Público	40004334		E1-24C		Terreno Expretoleras (Oriente)		4,3 Há	MINVU -SERVIU	Sectorial	5.580	Diseño	Diseño
36	Mejoramiento Calle España	Movilidad	40012877				Quepe	Av. Juan Soler Manfredini	0,4 Km	GORE-Municipalidad	FNDR	13.663	Perfil terminado	Ejecución
37	Mejoramiento Plaza Inclusiva Población 18 de Septiembre	Espacio Público	40022442				Plaza Población 18 de Septiembre		0,4 Há	GORE-Municipalidad	FNDR	3.385	Perfil terminado	Ejecución
38	Mejoramiento Plaza Bernardo O'Higgins	Espacio Público	40023914				Plaza Bernardo O'Higgins		0,4 Há	MINVU-SERVIU	Sectorial	15.960	Perfil terminado	Ejecución
39	Piloto Gehl Puerto Montt	Espacio Público	no		E1-15	Estudio Gehl	Parada de buses Av. Pdte. Salvador Allende/Antonio Varas		1 unidad	MINVU-MTT	Subdere	2.725	Perfil	
40	Plaza central Llafkelen y Parque Reloncaví, Alerce	Espacio Público	no		E1-16	Estudio Metro lab	Plaza de Alerce y terreno al oriente (Población Reloncaví)		1 Há	MINVU	FNDR	51.102	Perfil	
41	Teleférico Bernardo O'Higgins (concesión)	Movilidad	no				Cuarta Terraza	Mall Paseo Costanera	2,75 Km	Concesión		-		
42	Puerto de cruceros Pichi Pelluco	Movilidad	no				Juan Soler Manfredini 220 m al poniente de España		2 Há					

Fuente: elaboración propia.



1.1.1.6 Potencial de densificación urbana y aportes al espacio público

Dentro del área urbanizada de Puerto Montt, se identificaron 1.325 Há de predios con potencial de densificación -vale decir, con potencial de desarrollo de nuevos edificios o equipamientos-, cuya capacidad máxima de construcción rondaría en los 18,5 millones de m². Se estima que, de materializarse este potencial, el Municipio podría recaudar cerca de 67.700 millones de pesos en aportes privados (M.2.265 UF / US\$90 millones de dólares), bajo lo establecido por la Ley 20.958 que establece un sistema de aportes al espacio público, sin embargo, dada las tendencias de desarrollo inmobiliario de la comuna, esto tardaría unos 35 años.

Con estas proyecciones de ingresos por aportes privados, aun cuando se consolidara el total del potencial de renovación del área urbanizada, el **Municipio solo podría financiar un tercio de la cartera de proyectos públicos vigentes de largo plazo que a la fecha cuentan con potencial PIMEP** -vale decir, que solo con aportes privados no es posible la ejecución de todas las obras de la Imagen Objetivo de largo plazo. Mientras que, en un horizonte de 10 años, período máximo entre la publicación estimada del PIMEP y su siguiente actualización, se podrían generar un estimado de 366 mil UF (US\$ 14,7 millones de dólares) de aportes privados en el área urbana¹.

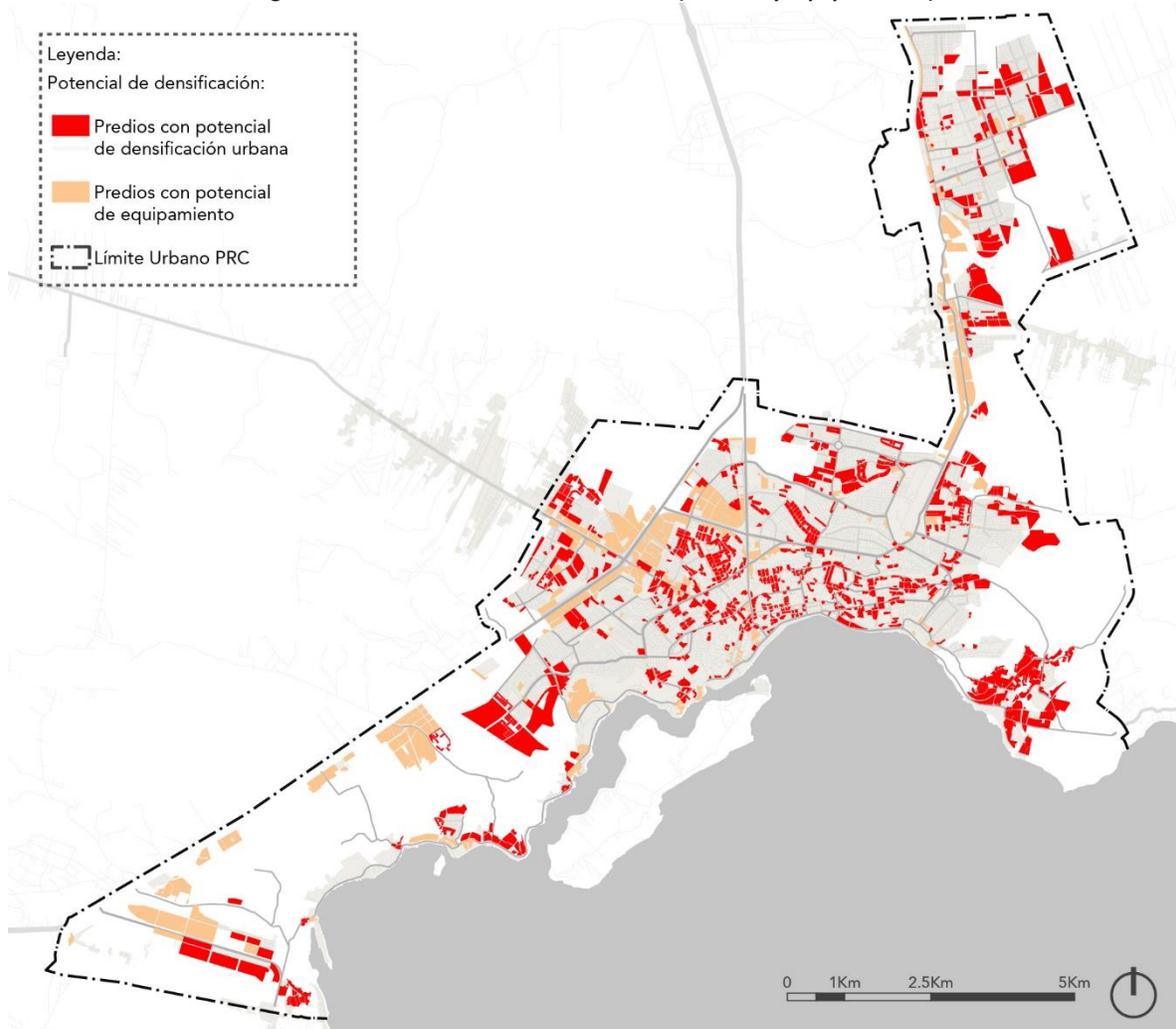
**Tabla 2 Evaluación Teórica de Aportes estimados para el período 2023-2033, dentro del área urbana
(Ver Anexo Informe 1: Estimación de aportes privados al espacio público)**

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Aportes (UF)	25.811	27.102	28.457	29.879	31.373	32.942	34.589	36.319	38.135	40.041	42.042	366.690

Fuente: elaboración propia.

¹ De acuerdo con el reglamento de la Ley N°20.958, los aportes al espacio público deberán ser realizado antes de la Recepción Definitiva de los proyectos ingresado a la Dirección de Obras Municipales a partir del 18 de noviembre de 2020, por lo que se estima que estas recepciones finales podrían materializarse desde el año 2022.

Figura 8 Potencial de densificación urbana (edificios y equipamiento)



Fuente: elaboración propia.

1.1.2 Conclusiones de movilidad y espacio público

1.1.2.1 Movilidad

a) Atributos y oportunidades

- Puerto Montt cuenta con una **amplia red de avenidas**, que conectan con las periferias y los sectores al oriente y poniente de la ciudad.
- Si bien la operatividad del transporte público es deficiente, gran parte del área urbanizada goza de un **buen acceso al transporte público mayor**, con un promedio de 358 m de distancia hacia un paradero; cifra inferior al estándar recomendado de 400 m (SIEDU).



- La mayor parte del área urbanizada de Puerto Montt goza, actualmente, de un **buen estado de conservación de las vías.**

b) Déficits y amenazas

- Existe una **alta congestión**, en el periodo Punta Mañana, en las Av. Salvador Allende, Av. Diego Portales, Av. Presidente Ibáñez y Av. Ferrocarril-Camino a Alerce, la cual empeoraría de mantenerse el grave aumento del uso de transporte privado.
- Puerto Montt es una de las capitales regionales con **menor porcentaje de modo caminata en el país** y, a su vez, solo el 0,23% de los viajes en horario punta mañana son en bicicleta.
- En gran parte de la ciudad, **el estado de las veredas es deficitario.**

1.1.2.2 Espacio Público

a) Atributos y oportunidades

- Casi el **80% de la población comunal está atendida por el sistema de plazas públicas y el 70% lo está por el sistema de parques públicos.**
- Se proyecta una **extensa ampliación de la superficie destinada a áreas verdes** en el Plan regulador comunal.
- Hay una **alta presencia de atributos ecológicos y paisajísticos**, con potencial de integración al sistema recreativo de áreas verdes y espacios públicos de la comuna, lo que permitiría proteger sus atributos.

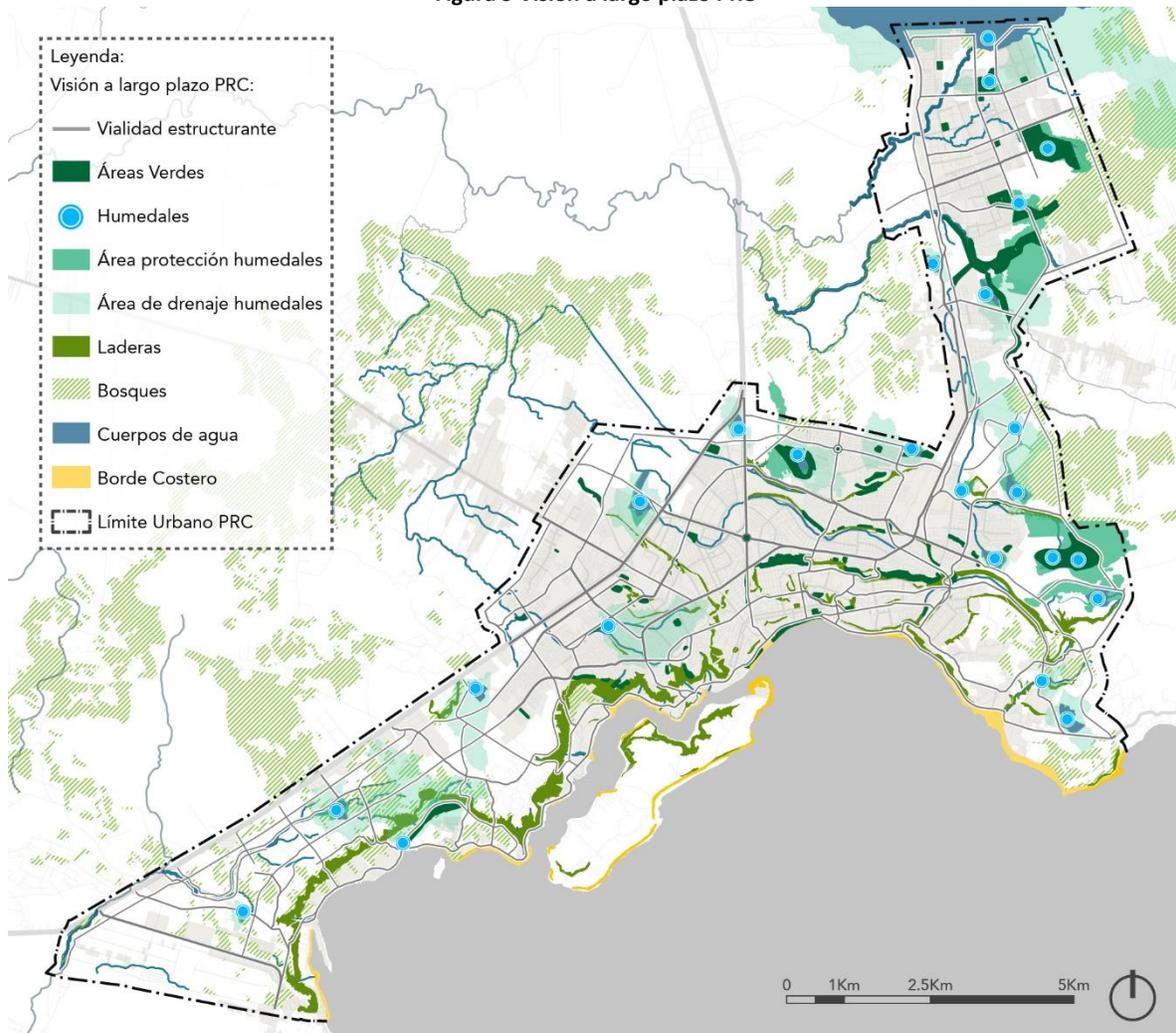
b) Déficits y amenazas

- Existe un **déficit de áreas verdes mantenidas por habitante (7,92 m²/hab.)** respecto a lo recomendado (10 m²/hab.) y a lo existente en otras ciudades de la región como Osorno (15,37 m²), Puerto Varas (10,8 m²) y Castro (9,17 m²).
- Existe una **importante pérdida y degradación del patrimonio ecológico y paisajístico de la ciudad y un alto riesgo de que estos sean intervenidos negativamente**, en especial en humedales, laderas, bosques y quebradas.
- **Casi la totalidad de las áreas verdes de la ciudad están en un rango inferior o intermedio de calidad.**

1.2 Visión a largo plazo PRC

De acuerdo a la Ley 20.958, la cartera priorizada de proyectos, obras y medidas contenida en los Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP) debe ser coherente a lo establecido en los instrumentos de planificación territoriales existentes o asociados a estos, que, para este caso, es el Plan Regulador Comunal de Puerto Montt, cuya modificación se encuentra en avanzado trámite. Es por ello, que la Imagen Objetivo del PIMEP se elaborará en base a la visión a largo plazo que establece la Modificación al Plan Regulador Comunal, actualmente en etapa de Anteproyecto, para las infraestructuras de movilidad y espacio público.

Figura 9 Visión a largo plazo PRC



Fuente: elaboración propia.

La visión del PRC en trámite consiste en consolidar una ciudad con integración social y desarrollo sustentable, que cumpla con los estándares de sustentabilidad que se han establecido a nivel global



(ONU-Habitat III, 2016²), nacional (Política Nacional de Desarrollo Urbano MINVU, 2014) y local (PLADECO, 2017). Lo anterior, en base a un modelo de estructura urbana de Crecimiento por Consolidación de Policentros, el cual fue elegido participativamente con los habitantes de la comuna. Este consiste en promover un modelo de ciudad con barrios residenciales más independientes y con mayor acceso a equipamientos, a distancias de no más de 15 minutos a pie.

En materias de movilidad el modelo elegido favorece y promueve los modos de movilidad no motorizada (caminata y ciclos) y el uso de transporte público. Los primeros debido a que la consolidación de centros barriales de equipamiento y servicios permitiría disminuir la necesidad de viajes hacia al centro histórico, acortando las distancias de viaje, y, el segundo, como principal modo de movilidad entre subcentros.

En cuando al espacio público, el modelo de centros policéntricos prioriza el mejoramiento integral de los bienes públicos en centros barriales, tales como plazas y parques, así como el resguardo e integración de elementos o áreas de valor medioambiental y paisajístico al sistema de áreas verdes, tales como ríos, bosques, humedales y borde costero.

Lo anterior tiene directa relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), establecidos por la ONU, que la modificación al PRC busca adoptar, en particular aquellos relacionados con el ODS N°11: “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, que busca lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, y tiene las siguientes metas relacionadas en distinto grado con el desarrollo de del PIMEP:

“11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en

² En términos específicos, a través de la Nueva Agenda Urbana, firmada por Chile, donde se compromete, en su acuerdo N°114, el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles (priorizando el transporte público y modos no motorizados, entre otras acciones) y N°13h y N°14c, relacionados a la sostenibilidad del medioambiente, protección de ecosistemas y biodiversidad, estilos de vida saludables en armonía con la naturaleza, resiliencia urbana, adaptación al cambio climático, reducción de riesgos de desastre, consumo y producción sostenible, entre otros.



práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles”³.

Los componentes de la Visión a largo plazo del PRC son la vialidad estructurante y las áreas verdes existentes y proyectadas para la comuna, así como sus áreas de valor ambiental, entre ellos 24 humedales y sus respectivas áreas de drenaje, laderas, bosques, borde costero, ríos, cauces y otros cuerpos de agua.

1.2.1 Objetivos de movilidad y espacio público

1.2.1.1 Objetivos de Movilidad del PRC

- Incrementar la conectividad entre y desde los barrios a la metrópolis y el territorio provincial, regional y nacional⁴.
- Actualizar y racionalizar los trazados de la red vial estructurante, pensando en la eficiencia de la movilidad y del transporte público⁵
- Calibrar la jerarquización vial en relación a sus impactos urbanos sobre los distintos sectores de la ciudad⁶.
- Promover el transporte y la movilidad sustentable⁷, incentivando el tránsito peatonal al interior de los barrios y, conectando a los subcentros entre sí, a través de una red vial a escala local que priorice el transporte público⁸.
- Reforzar la vialidad oriente-poniente, en particular en la costanera de la ciudad, permitiendo el desarrollo pleno y el libre acceso al espacio público urbano-litoral desde Panitao a Pelluco, evitando que las vías de gran escala penetren hasta el borde costero⁹.
- Habilitar redes de movilidad continua para el peatón al interior de los barrios, de ciclovías en terrazas y de transporte público alternativo entre terrazas¹⁰.
- Incorporar sistemas de transporte alternativo y procesos graduales de peatonalización al centro histórico¹¹.

³ Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), ONU. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

⁴ Documento “Objetivos PRC-PM”

⁵ Memoria Imagen Objetivo PRC

⁶ Memoria Anteproyecto PRC

⁷ Memoria Imagen Objetivo PRC

⁸ Idem

⁹ Memoria Imagen Objetivo PRC

¹⁰ Memoria Anteproyecto PRC

¹¹ Memoria Imagen Objetivo PRC



1.2.1.2 Objetivos de Espacios Público

- Integrar los recursos naturales a la planificación urbana para el resguardo de sus servicios ecosistémicos¹², reconociendo y protegiendo elementos de valor natural, tales como bordes costeros (marítimos, lacustres y fluviales), bosques nativos, santuarios de la naturaleza, cauces naturales y humedales¹³.
- Resguardar los humedales en las zonas de extensión urbana (Laguna Mansa, Llantén, Antifiñir y otros) y el bosque nativo remanente del límite urbano – rural¹⁴.
- Promover el resguardo de los cauces naturales, las laderas, quebradas y acantilados costeros integrándolos al sistema de espacios públicos de la ciudad¹⁵.
- Resguardar el valor ambiental y paisajístico del borde costero, por su potencial uso turístico, estableciéndose áreas de riesgo de tsunami, de resguardo de vista del Borde Costero a la vez que se definen los usos de suelo en los terrenos de playa dentro del límite urbano¹⁶.
- Resguardar y consolidar bienes públicos altamente demandados como el borde costero, las áreas verdes, el centro histórico y las zonas de esparcimiento¹⁷.
- Conservar los valores paisajísticos y condiciones de vista de la ciudad, en especial desde los bordes de terrazas 2 y 3¹⁸.

1.3 Imagen Objetivo PIMEP

La definición de una Imagen Objetivo constituye un factor clave dentro del proceso de planificación. Ésta consiste en la construcción participativa de una imagen o situación deseada a futuro para los espacios públicos e infraestructuras de movilidad de la comuna. Su objetivo es orientar y encauzar las acciones e inversiones a corto, mediano y largo plazo, a partir del diagnóstico de estas infraestructuras y el levantamiento de demandas ciudadanas respecto a su cobertura y mejoramiento.

A partir de los talleres de participación ciudadana, así como de los objetivos del PRC vigente (ver Expediente 6º y Capítulo 1.2), es posible concluir que las principales prioridades de la comuna, para sus infraestructuras de movilidad y espacio público, son **consolidar una comuna sostenible, que restaure y proteja sus atributos medioambientales, que promueva el uso del transporte público y modos no motorizados, y que asegure el acceso de todos su habitantes a áreas verdes y espacios públicos de calidad.**

En función de esta Imagen Objetivo, los conceptos que dan forma al PIMEP son:

Puerto Montt / Comuna Sostenible: Consolidar a Puerto Montt como una comuna sostenible, que sirva como modelo para otras ciudades del país, a través de la

¹² Memoria Anteproyecto PRC

¹³ Documento “Objetivos PRC-PM”

¹⁴ Documento “Resumen Ejecutivo PRC Puerto Montt 2030”

¹⁵ Idem

¹⁶ Idem

¹⁷ Memoria Imagen Objetivo PRC

¹⁸ Idem



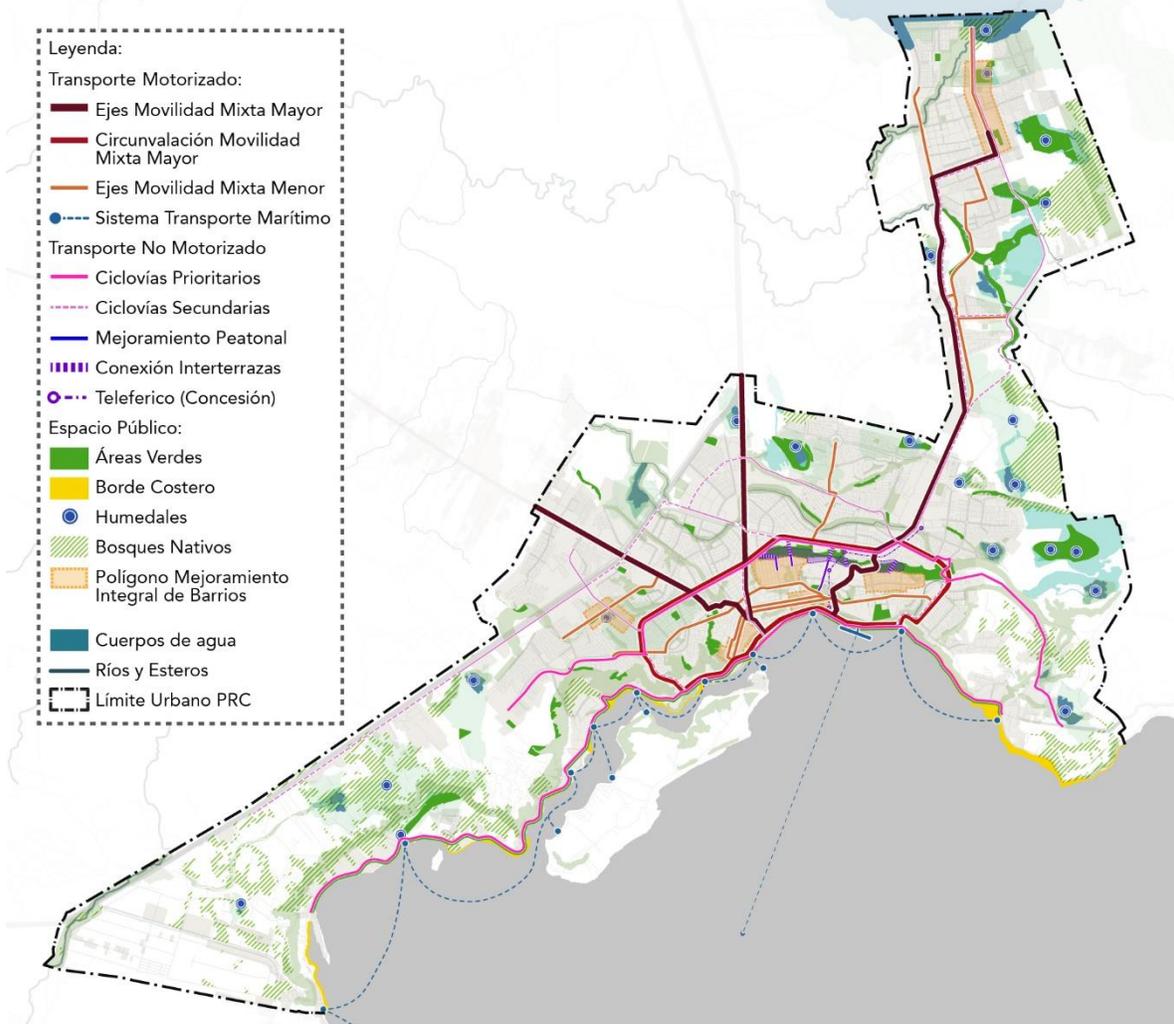
movilidad sostenible, la protección ecológica y el encuentro social de sus habitantes

- Puerto Montt / Comuna Verde:** Restaurar y proteger los innumerables y valiosos atributos medioambientales de la comuna (humedales, ríos, bosques, laderas y borde costero), integrándolos en una red ecológica, paisajística y recreativa que permita su sostenibilidad ambiental y uso sustentable.
- Puerto Montt / Comuna Conectada:** Conectar y facilitar los desplazamientos entre el centro y las periferias, proporcionando acceso a sistemas de transporte sostenibles, accesibles, asequibles y seguros para todos, por medio del transporte público (buses, taxis colectivos y taxis marítimos) y no motorizado (circulaciones peatonales y ciclovías).
- Puerto Montt / Comuna Intercultural:** Proteger y garantizar el acceso a espacios públicos y ambientales de valor intercultural, asociados a las tradiciones de los pueblos indígenas de la región (Mapuches, Lafquenchos y Huilliches).
- Puerto Montt / Comuna Amigable:** Priorizar los espacios públicos en centros de barrios, mejorando la experiencia peatonal y áreas verdes, lo que permitirá habilitar lugares de encuentro social, cultura, identidad y vida urbana.
- Puerto Montt / Comuna Intermodal:** Conectar e integrar los desplazamientos motorizados y no motorizados, facilitando las conexiones interterrazas.

Para la construcción de la Imagen Objetivo se revisaron los proyectos de inversión pública no materializados y las demandas ciudadanas levantadas en la etapa I de diagnóstico y en los talleres de participación ciudadana, priorizando aquellas iniciativas que fuesen coherente con un modelo de comuna sostenible y que contribuyeran a su materialización.

La Imagen Objetivo del PIMEP reconoce las principales avenidas y circunvalaciones de transporte (mejoramiento de calles y avenidas, pistas segregadas de buses, etc.), los potenciales circuitos y/o conexiones de movilidad no motorizada o alternativa (caminata, bicicleta, transporte marítimo), los barrios que requieren el mejoramiento y provisión de espacios públicos, calles locales, áreas verdes (parques y plazas), así como la identificación de áreas con alto valor ecológico y paisajísticos, como humedales y el borde costero, para ser integradas a la red de espacios públicos de la ciudad.

Figura 10 Imagen Objetivo de movilidad y espacio público



Fuente: elaboración propia.

1.3.1 Componentes de la Imagen Objetivo

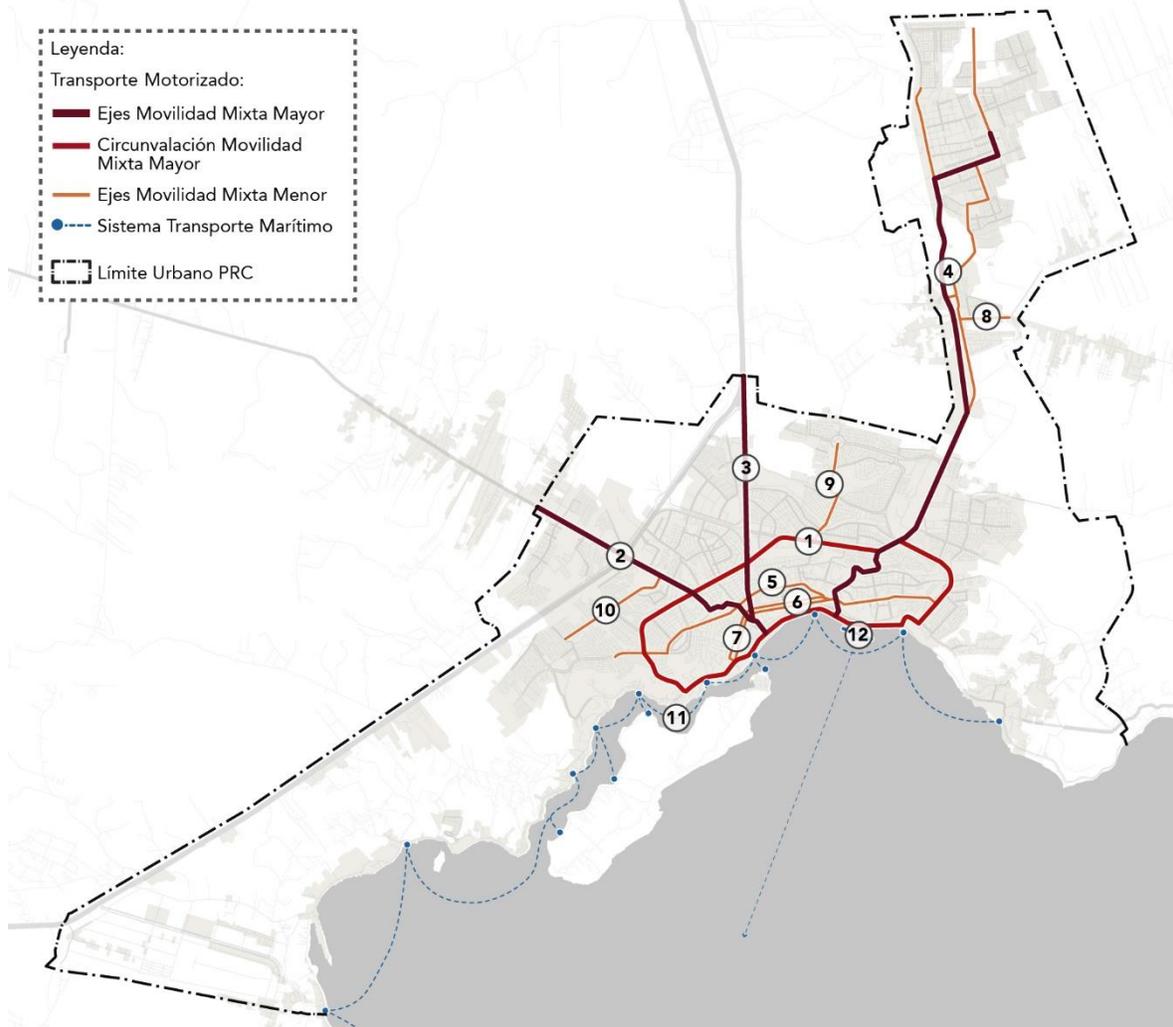
1.3.1.1 Movilidad motorizada

Se propone concentrar las inversiones en los ejes de movilidad que conectan el centro con los barrios de la periferia (Macroproyecto 2, 3 y 4), priorizando el transporte público y modos no motorizados, por sobre el automóvil particular, y completar la circunvalación compuesta por Av. Costanera, Av. Presidente Ibáñez, entre otras vías (Macroproyecto 1), generando un sistema de movilidad interno de la ciudad.

A nivel de ciudad, se plantea el mejoramiento integral de vías locales de alta afluencia y conectividad, tales como los pares viales Urmeneta-Benavente y Ecuador-Chorrillos (Macroproyecto 6 y 7) y las calles Los Notros, Crucero, Santa María y Egaña (Macroproyecto 5).

A lo anterior se suma la habilitación de un sistema de transporte público marítimo que conecte desde Chiquihue a Pelluco (Macroproyecto 8), con diversas paradas en el trayecto, incluyendo una en el proyecto Puerto Crucero (Macroproyecto 9).

Figura 11 Componente Movilidad Motorizada



Fuente: elaboración propia.

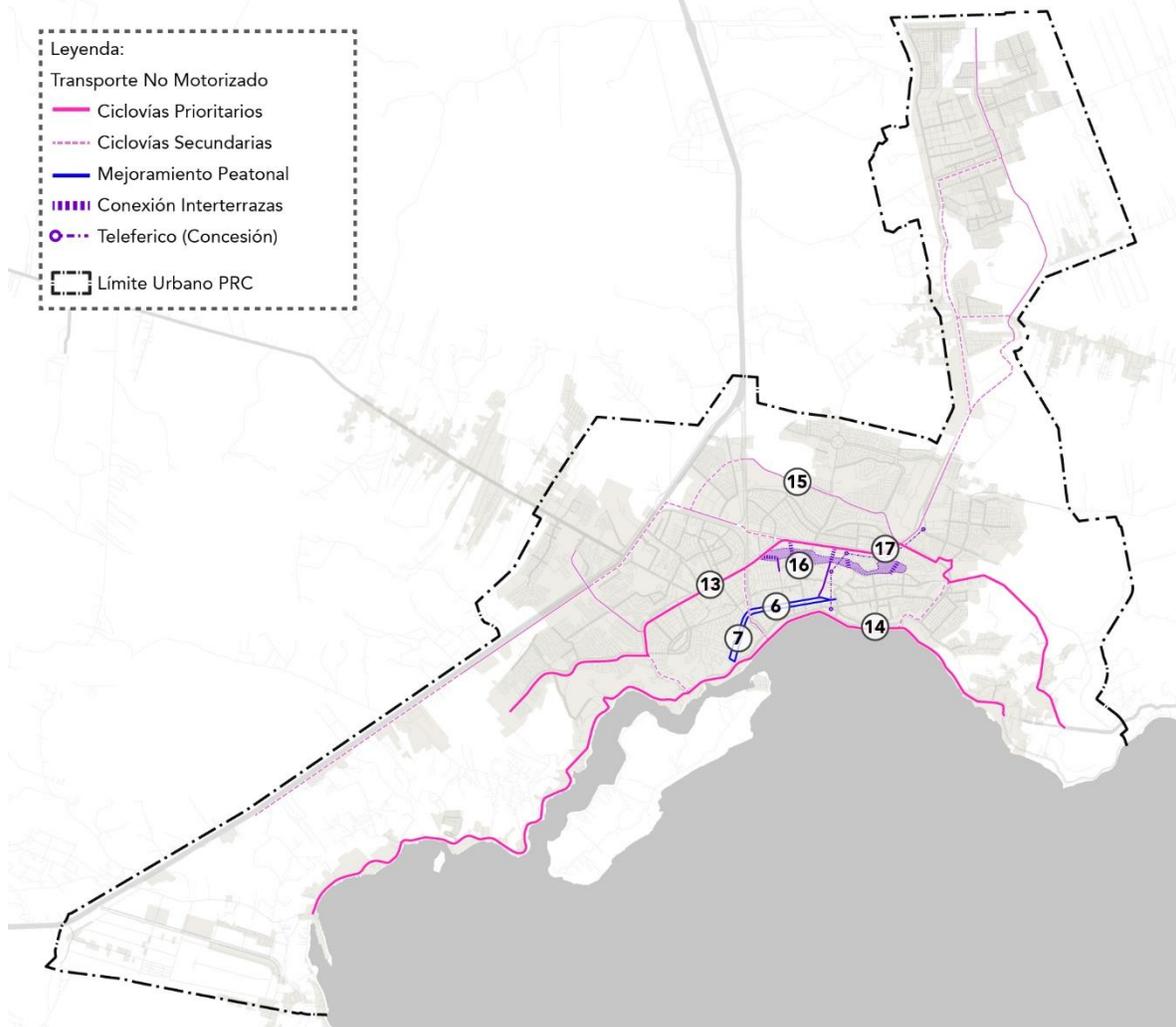
- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. Circunvalación Central | 6. Par Vial Urmeneta – Benavente |
| 2. Eje Movilidad Camino El Tepual | 7. Par Vial Ecuador-Chorrillos |
| 3. Eje Movilidad Av. Salvador Allende | 8. Sistema de Transporte marítimo |
| 4. Eje Movilidad Camino a Alerce | 9. Puerto Cruceros |
| 5. Eje Los Notros - Crucero - Sta. María – Dorsal - Germania y Egaña | |

1.3.1.2 Movilidad no motorizada

Para los modos no motorizados, se plantea, primero, conectar e integrar las ciclovías existentes y proyectadas en una única red de ciclovías (Macroproyecto 12), la cual debiese ser complementada por dos ciclovías estructurantes que recorran la ciudad en sentido oriente-poniente, ubicadas sobre la

primera y segunda terraza – vale decir, en Av. Costanera y Av. Presidente Ibáñez respectivamente (Macroproyecto 10 y 11). A su vez, también se busca mejorar las condiciones peatonales y la intermodalidad con otros modos, por medio de la habilitación de conexiones interterrazas, tales como ascensores, funiculares y rampas (Macroproyecto 13), la construcción de un teleférico que conecte la estación La Paloma con el centro (Macroproyecto 14), y el mejoramiento de circulaciones peatonales en vías locales como los pares Urmeneta-Benavente y Ecuador-Chorrillos (Macroproyecto 6 y 7).

Figura 12 Componente Movilidad No Motorizada



Fuente: elaboración propia.

- 10. Ciclovía Primera Terraza
- 11. Ciclovía Costanera
- 12. Red de Ciclovías Secundarias

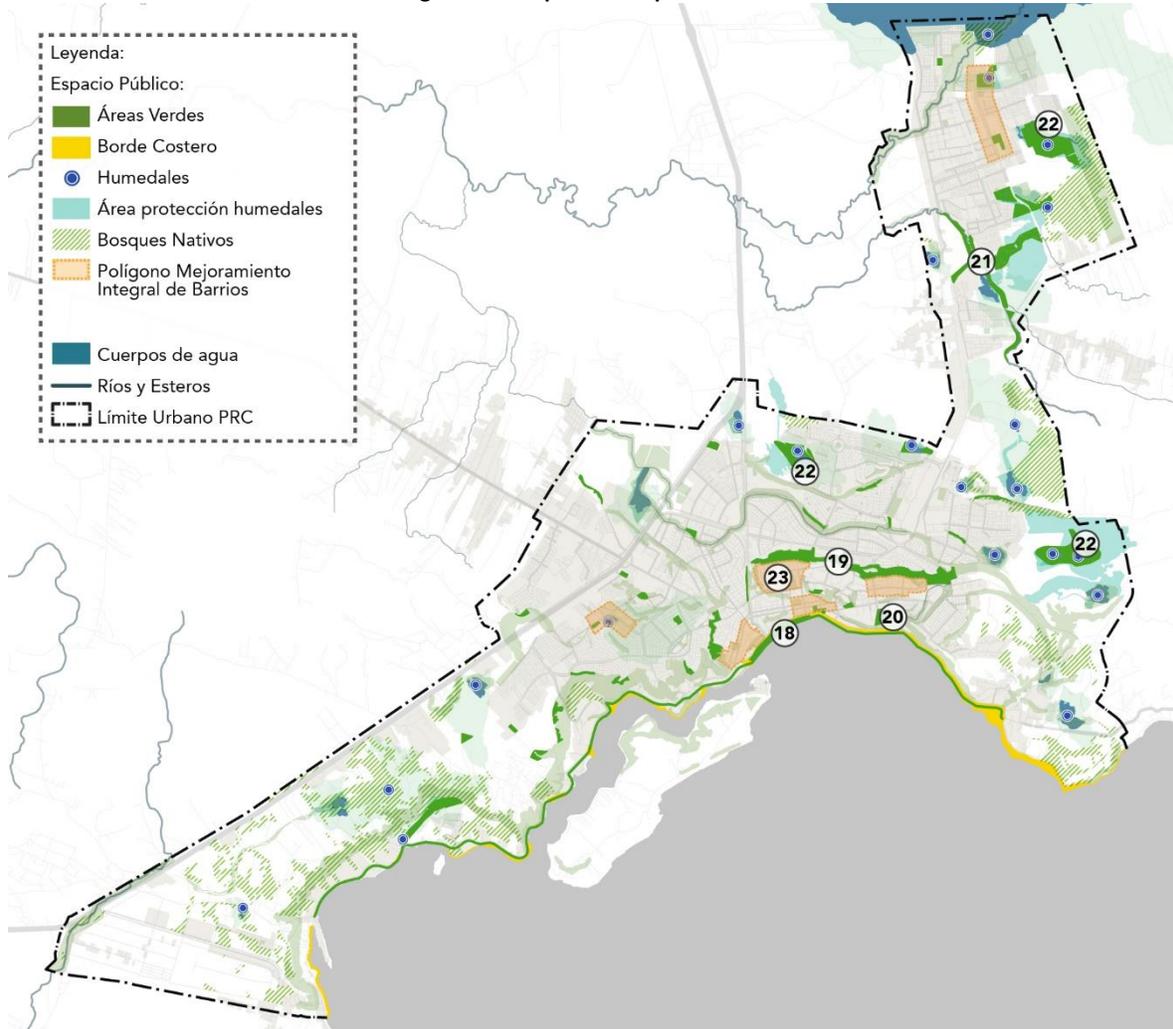
- 13. Conectividad Interterrazza
- 14. Teleférico La Paloma – Centro

1.3.1.3 Espacio público

Se pretende restaurar, proteger y activar diversas áreas de valor ambiental y paisajístico de la comuna, por medio de su integración al sistema de parques y espacios públicos de Puerto Montt. Para ello, se

propone la habilitación de parques sustentables entorno a humedales (Macroproyecto 19), el mejoramiento integral del borde costero (Macroproyecto 15), la consolidación de un parque de ladera a lo largo de Av. Pdte. Ibáñez (Macroproyecto 16), y la construcción o mejoramiento de parques y plazas urbanas como el parque Metropolitano o Huasco (Macroproyecto 17), la plaza Bernardo O’Higgins (Macroproyecto 21) y la plaza central Llafkelen de Alerce (Macroproyecto 21). A ello se suma el mejoramiento integral de los espacios públicos (áreas verdes, veredas, iluminación, etc.) de los barrios Puerto, Centro, Mirasol, Población Modelo, Población Lintz y Alerce (Macroproyecto 21).

Figura 13 Componente Espacio Público



Fuente: elaboración propia.

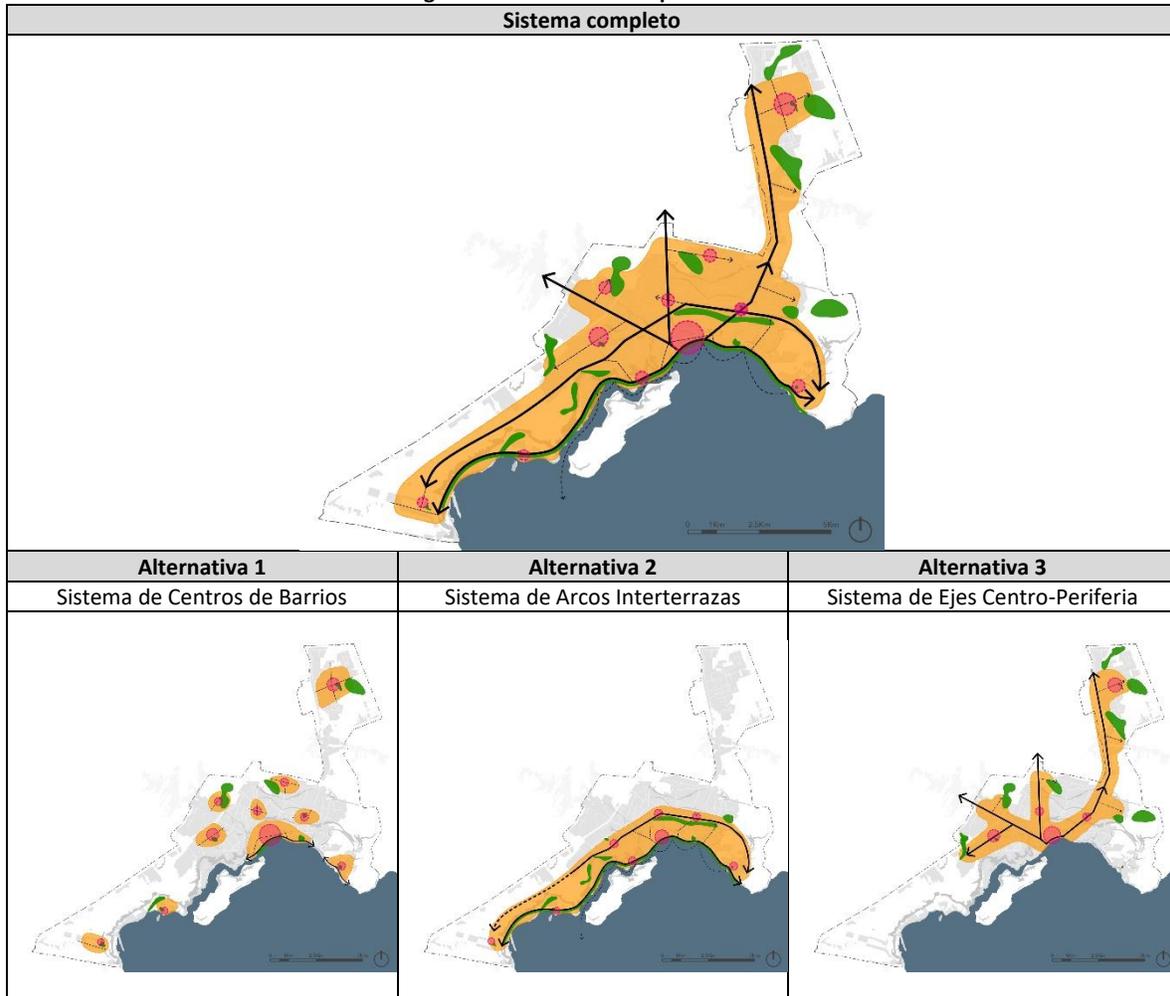
- | | |
|-----------------------------------|--|
| 15. Costanera | 19. Parques Humedales Urbanos |
| 16. Parque Urbano de Ladera | 20. Sistema de Humedales Periurbanos |
| 17. Parque Metropolitano (Huasco) | 21. Mejoramientos Integrales Centros Barriales |
| 18. Parque Río Arenas | |

1.4 Alternativas de priorización

Dada las actuales tendencias de crecimiento demográfico, urbano y la disponibilidad de fondos públicos y privados (aportes) de Puerto Montt, se prevé que la Visión a largo plazo supera el horizonte de 10 años (periodo del PIMEP). Es por ello, que es fundamental definir las prioridades de las obras para los primeros 10 años, en base a aquellos proyectos que puedan generar mayor impacto en el sistema de espacios públicos de la ciudad y genere mayores beneficios para la población.

En este sentido, se proponen tres posibles alternativas de priorización de inversión para iniciar la construcción de la Visión a largo plazo. Estas alternativas, intencionalmente polarizadas, servirán para dirigir la discusión durante los talleres de participación ciudadana, con el objetivo de definir, en conjunto, una estrategia final de priorización, que reúna los mejores aspectos para el desarrollo sostenible de la ciudad y su sistema de movilidad y espacio público (ver Expediente 6º).

Figura 14 Alternativas de priorización

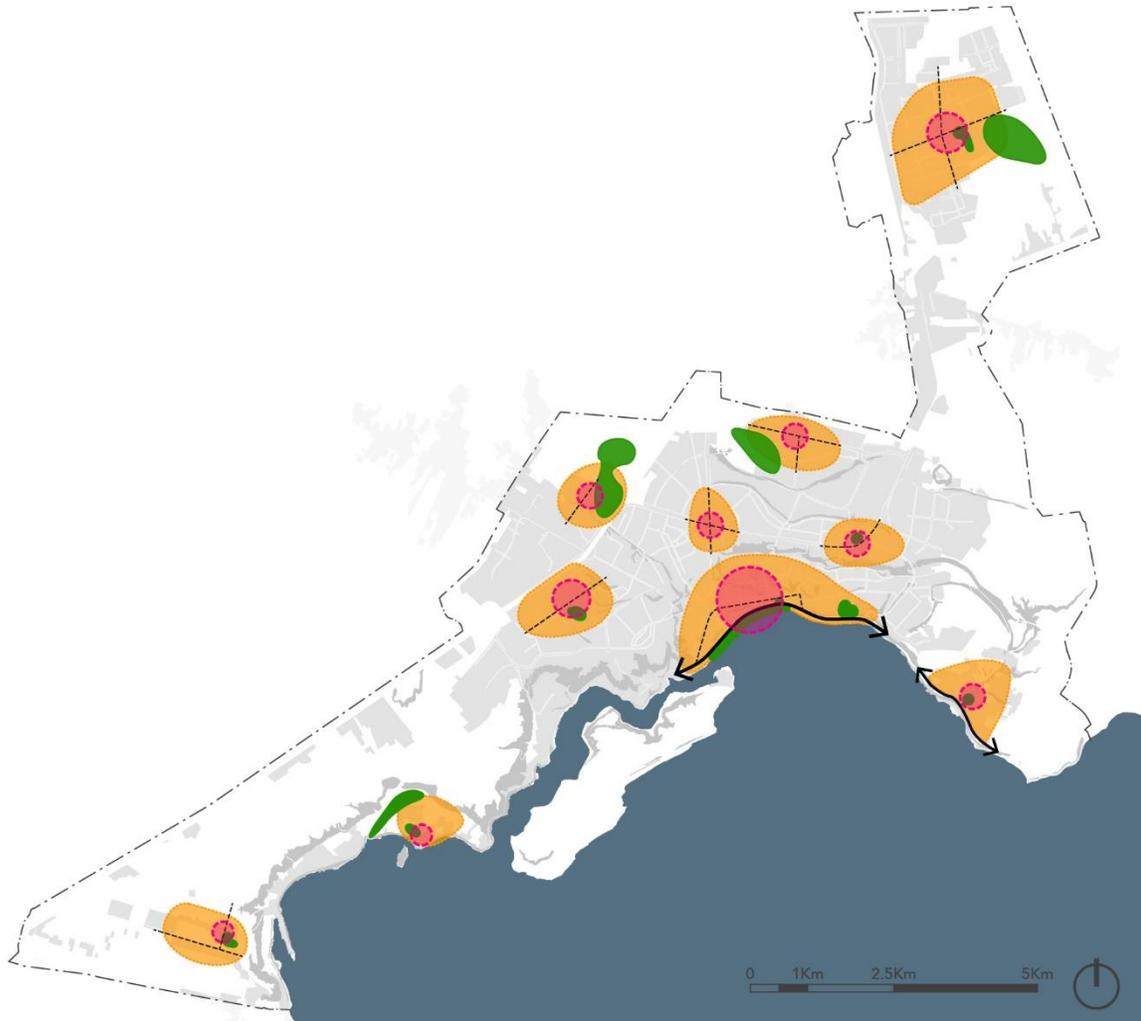


Fuente: elaboración propia.

1.4.1 Alternativa de Priorización N°1: Sistema de Centros de Barrios

La Alternativa de Priorización N°1 “Sistema de Centros de Barrios” consiste en concentrar las obras de inversión en movilidad y espacio público en los subcentros barriales, mejorando sus condiciones de peatonalidad (veredas, luminaria, arborización, etc.) y espacios públicos, así como la conectividad con el centro, a través de vías troncales, en las que se prioricen modos sostenibles de movilidad, como lo son el transporte público y ciclovías. Esta alternativa responde al modelo de ciudad policéntrica compacta del Plan Regulador Comunal en trámite.

Figura 15 Alternativa de Priorización N°1 “Sistema de Centros de Barrios”



Fuente: elaboración propia.

Los componentes de esta alternativa son:

1. **Consolidación de los subcentros barriales**, mediante el mejoramiento integral de calles, veredas y espacios públicos de recreo y encuentro social, fomentando la identidad e imagen barrial.

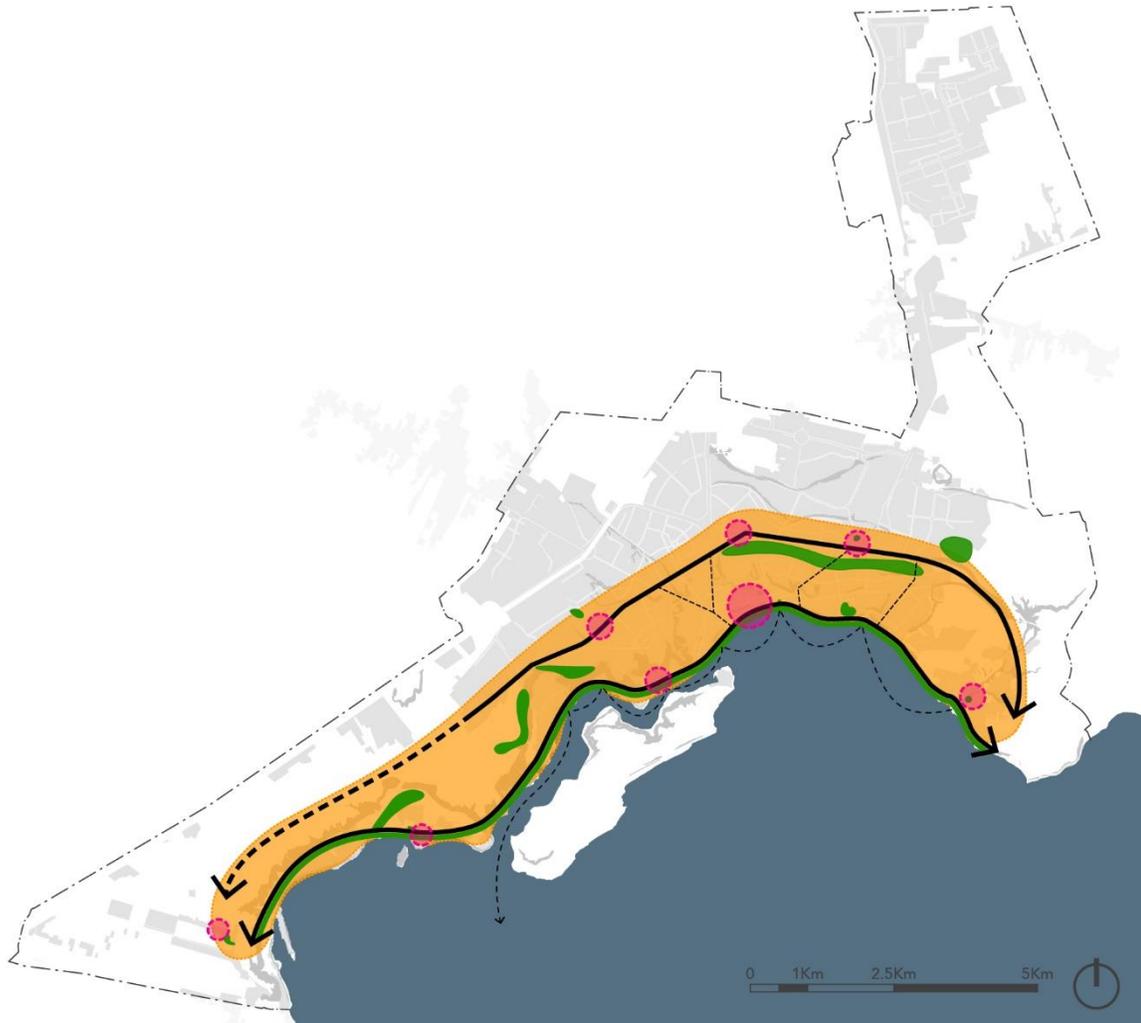


2. **Mejoramiento de la conectividad con el centro histórico y otros subcentros de la ciudad,** priorizando modos de movilidad asequibles, accesibles y sostenibles, a través de la habilitación de pistas segregadas de buses de transporte público y nuevas ciclovías.
3. **Revitalización de espacios públicos y áreas verdes locales,** por medio del mejoramiento de plazas y parques ubicados en subcentros barriales, tales como las plazas Llafkelen (Alerce) y Bernardo O'Higgins (Mirasol), así como el parque Metropolitano (Lintz) y la habilitación de parques en humedales urbanos en los subcentros de la periferia de la ciudad.

1.4.2 Alternativa de Priorización N°2: Sistema de Arcos Interterrazas

La Alternativa de Priorización N°2 “Sistema de Arcos Interterrazas” consiste en concentrar las obras de inversión en movilidad y espacio público en el sector comprendido entre la primera (Av. Costanera) y tercera terraza (Av. Presidente Ibáñez), priorizando las circulaciones en sentido oriente-poniente de la ciudad y la conectividad interterrazas. Esta alternativa, que beneficiaría directamente a sectores que se encuentran sometidos a un alto flujo de viajes desde las periferias hacia al centro, y que hoy soportan gran parte de las demandas por nuevas viviendas y equipamiento, considera el mejoramiento del borde costero y la ejecución completa del parque costanera (iniciativa en vías de ejecución), el mejoramiento de la Av. Presidente Ibáñez y su consolidación como eje de transporte público y modos no motorizados, la habilitación de un parque en la ladera inferior a este eje, y la materialización de los proyectos de conectividad interterrazas (ascensores, funiculares, rampas, entre otros).

Figura 16 Alternativa de Priorización N°2 “Sistema de Arcos Interterrazas”



Fuente: elaboración propia.

Los componentes de esta alternativa son:

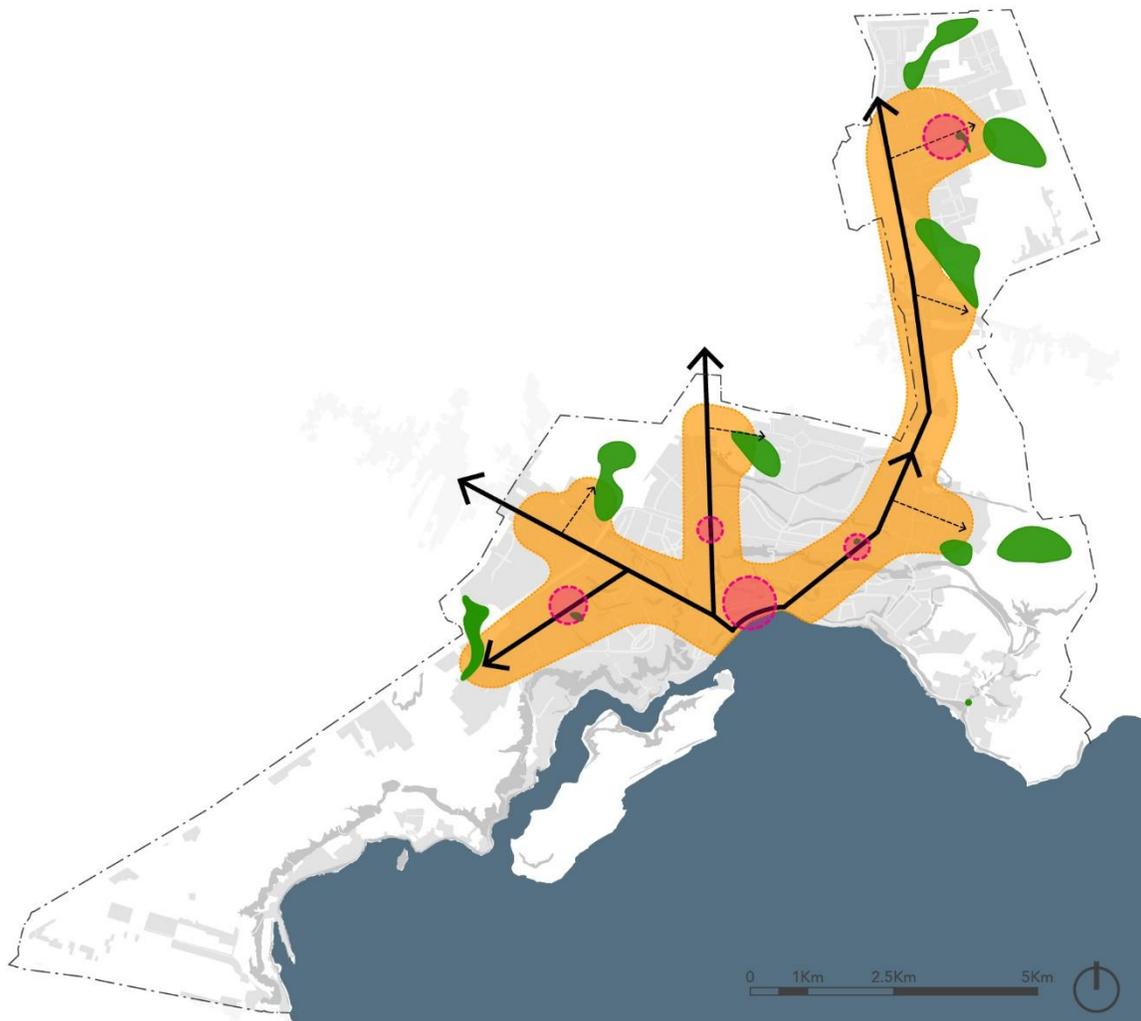
1. **Fortalecimiento del sector comprendido entre la primera y tercera terraza**, mediante el mejoramiento de la Costanera (Av. Costanera y borde costero) y Av. Presidente Ibáñez, potenciando la conectividad de la ciudad en sentido oriente-poniente, a través de modos sostenibles de movilidad (transporte público, ciclovías y circulaciones peatonales).
2. **Mejoramiento de la conectividad interterrazas**, a través de la materialización de ascensores, teleféricos, funiculares y/o rampas que faciliten el desplazamiento y permitan la intermodalidad entre terrazas.
3. **Protección y mejoramiento del borde costero y laderas urbanas**, por medio del mejoramiento integral de la costanera, incluyendo la ejecución completa del parque Costanera, y la construcción de un nuevo parque urbano de ladera, a lo largo de Av. Presidente Ibáñez.

1.4.3 Alternativa de Priorización N°3: Sistema de Ejes Centro-Periferia

La Alternativa de Priorización N°3 “Sistema de Ejes Centro-Periferia” consiste en fortalecer y consolidar como avenidas integrales a los principales ejes de movilidad que conectan las periferias con el centro de Puerto Montt, diversificando y promoviendo modos asequibles, accesibles y sostenibles de movilidad, como el transporte público masivo y modos no motorizados (caminata, bicicleta, etc.). Esta alternativa responde a la gran cantidad de viajes diarios entre el centro y las periferias (sectores Alerce, La Vara, Mirasol, Tepual y Norte), los cuales en su mayoría hoy se realizan en automóvil, aumentando los índices de congestión y contaminación de la ciudad.

Se considera, en esta alternativa, la concentración de las inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público en el mejoramiento sustancial de Camino a Alerce, Av. Cardonal (Camino a Tepual), Av. Salvador Allende y el eje Los Notros-Crucero, por medio de la habilitación de pistas exclusivas para buses de transporte público y ciclovías, y el mejoramiento de calzadas y veredas.

Figura 17 Alternativa de Priorización N°3: Sistema de Ejes Centro-Periferia





Fuente: elaboración propia.

Los componentes de esta alternativa son:

1. **Mejoramiento integral de los principales ejes de movilidad que conectan el centro con las periferias de la ciudad**, consolidando las avenidas Cardonal, Salvador Allende, Camino a Alerce y eje Los Notros-Crucero como avenidas urbanas integrales, que den acceso a diversos modos de movilidad y mejoren la conectividad y tiempos de viaje.
2. **Promoción de modos de movilidad asequibles, accesibles y sostenibles**, priorizando el transporte público y modos no motorizados, por medio de la habilitación de pistas segregadas de transporte público, la construcción de nuevas ciclovías y el mejoramiento de las circulaciones peatonales existentes (veredas, arborización, luminaria y mobiliario urbano).
3. **Protección e integración de humedales urbanos en el sistema de espacios públicos de la comuna**, por medio de su habilitación como parques de recreación, protección y educación ambiental.



6º EXPENDIENTE PIMEP: Levantamiento ciudadano de proyectos, obras y medidas

1.5 Talleres de Participación ciudadana

En el marco de la ejecución de la segunda etapa del estudio denominado “Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt” (PIMEP), se realizaron 4 actividades de participación ciudadana, en formato de taller remoto, con distintos actores locales de interés para el estudio. Estas actividades tuvieron como objetivo dar a conocer el estudio y el diagnóstico elaborado en la primera etapa, así como también presentar la Imagen Objetivo propuesta por el consultor y la correspondiente recolección de inquietudes, observaciones y/o iniciativas de proyectos de la comunidad. Además, se informó y capacitó en el uso del sitio web disponible para la recepción de observaciones e iniciativas de proyectos de interés para la comunidad.

Los talleres fueron ejecutados entre el 31 de agosto y el 06 de septiembre de 2021.

1.5.1 Objetivos

Los objetivos definidos para los talleres de participación ciudadana del estudio referencia son los siguientes:

1. Precisar y complementar la información levantada en la Etapa 1 del estudio (Diagnóstico) y priorizar las demandas urbanas de la ciudadanía, en materia de movilidad y espacio público a nivel comunal.
2. Conocer y sistematizar las áreas en donde la ciudadanía priorizaría la materialización de obras de movilidad y espacio público

1.5.2 Metodología

Dando cumplimiento a los objetivos antes señalados y a los términos de referencia del estudio, se definió la ejecución de 4 talleres de participación ciudadana con diferentes actores locales de interés para el estudio.

1. Juntas de Vecinos, Organizaciones territoriales, Uniones Comunales de Junta de Vecinos.
2. Servicios Públicos, Unidades Municipales, Gobierno Regional.
3. Cámara Chilena de la Construcción, Colegio de Arquitectos, Gremios Transportistas, entre otros.
4. Organizaciones Ambientales, ONGs ciudadanas, Comunidades y Asociaciones Indígenas.

Para la planificación y desarrollo de los talleres, se utilizó como orientación metodológica el mecanismo de participación ciudadana denominado “Encuentros de diálogos participativos”, contenido en la Ley 20.500 de Asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública. Este tipo de metodología promueve el debate en pequeños grupos, para luego, en una instancia de plenario, compartir los resultados del trabajo grupal. Sin embargo, acogiendo una sugerencia del Municipio, la etapa de plenario



fue reemplazada por un cierre informativo, a modo de dar más tiempo para la deliberación grupal y evitar que en el espacio de plenario únicamente se reitera la información ya recogida en la instancia de trabajo en grupos. De esta manera, la ejecución del taller consideró tres momentos:

1. **Exposición inicial** por parte del consultor, donde se presentaron las temáticas a tratar, a través de una presentación PowerPoint
2. **Trabajo grupal**, donde se debatió las temáticas del taller, en grupos pequeños.
3. **Cierre**, de carácter informativo, donde se capacitó en el uso de la página web y sus secciones. En particular aquellas orientadas a la difusión de los resultados de los talleres de participación ciudadana y a la consulta ciudadana online.

El desarrollo de la actividad consideró también la elaboración previa de una Minuta de Posición, un documento ejecutivo que resume los contenidos a tratar en el taller y que fue distribuida previamente a los participantes, junto a la invitación¹⁹.

Los talleres fueron proyectados para un total aproximado de 30 participantes, distribuidos en grupos de trabajo no superiores a 10 personas. Sin embargo, la flexibilidad metodológica fue uno de los aspectos claves para abordar el desarrollo de las actividades. Es así que tanto los tiempos como la distribución de los asistentes en grupos estuvo condicionado a la dinámica de cada taller.

Las observaciones, inquietudes e indicaciones de cada grupo fueron registradas por el equipo consultor, a través de un acta que incluye la asistencia a la actividad y principales resultados de la discusión grupal.

Se realizaron un total de 4 talleres, de una duración aproximada de 2 horas cada uno, entre el 31 de agosto y 06 de septiembre de 2021.

Debido al escenario actual de Pandemia COVID-19, las actividades de taller fueron planificadas y ejecutadas a través de la aplicación de videoconferencias ZOOM, que permite trabajo grupal en secciones.

1.5.3 Contenidos

Se trabajó sobre dos ejes temáticos durante los talleres: Diagnóstico urbano y Visión y priorización. Los contenidos a tratar, que fueron desarrollados brevemente en la minuta de posición, se abordaron a través de las siguientes preguntas orientadoras de la discusión grupal:

Ejes temáticos	Preguntas orientadoras de la discusión
<p>Diagnóstico urbano: Demandas y prioridades en materias de movilidad y espacio público comunal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los tres principales problemas que deben ser resueltos, de manera urgente, en la ciudad de Puerto Montt, en el ámbito de la movilidad y espacio público? • ¿Qué elementos/proyectos se deben incorporar o eliminar de la Imagen Objetivo presentada?

¹⁹ Tanto las invitaciones como la Minuta de Posición elaborada se encuentran disponible en la sección Anexos de este documento.



Visión y priorización: Pros y contras de alternativas de priorización para la inversión en obras de movilidad y espacio público.

¿Cuáles son los principales pros y contras de cada una de las **Alternativas de Priorización** expuestas?

1.5.4 Actividades ejecutadas

1.5.4.1 Taller 1: Sector Privado

a) Asistencia

Tabla 3 Asistencia Taller 1: Sector Privado

1º Taller de participación ciudadana PIMEP Puerto Montt	
Fecha:	31 de agosto de 2021
Hora:	19.00 a 21.00 hrs.
Organizaciones convocadas:	Sector privado: CCHC, Academia y otros gremios
Coordenadas taller	https://zoom.us/j/97049540340?pwd=cGgraGQ1eG92cjNVQzh1aDcxZzYxZz09 ID de reunión: 970 4954 0340 Código de acceso: 107740
Institución	Asistentes
	Alejandro Garfias
	Andrés Moraga
	Benjamín Sanhueza Bissett
	Camilo
	Carolina Fonseca
	Claudia Castillo Haeger
Pocuro	Claudio Hitschfeld
SECPLAN/DDU/Asesor urbanista Municipio de Puerto Montt	Daniel Reyes
Municipio de Puerto Montt	DDU Secplan Puerto Montt
	Drago Vodanovic
Universidad Santo Tomás	Eugenio Larraín Hernández
	Federico Casanello
	Fernando González
Ambyter	Gladys Sánchez
Inmobiliaria Sanz	María Francisca Sanz
	Marcelo Reyes



Varcom	Marcelo Vargas
	Mario del Castillo
Aristo	Mauro Huenupi
SECPLAN/Encargado Participación Ciudadana Municipio de Puerto Montt	Pablo Yáñez Mena
	Paula Ojeda
	Paulina Rica
	Sandra Águila Soto
	Vicente Cerda
	Wladimir Oyarzo
Consultora	Luis Eduardo Bresciani
Consultora	Alejandra Vásquez
Consultora	Gonzalo Quevedo
Consultora	Carla Coquedano

Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

b) Desarrollo del taller

A la actividad remota, convocada por el Municipio de Puerto Montt, se conectaron un total de 21 personas. No obstante, es importante señalar que, por diversos motivos ajenos al consultor, no todas las personas que se conectaron se mantuvieron toda la actividad. Aun así, en la actividad grupal participaron 17 asistentes, distribuidos en dos grupos de trabajo de 9 y 8 participantes correspondientemente, donde se abordaron las temáticas indicadas en la presentación y Minuta de Posición.

La actividad inició con el saludo a las y los asistentes por parte del equipo municipal, encabezado por Daniel Reyes, Asesor Urbanista de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad de Puerto Montt, quien luego entregó la palabra al equipo consultor. Posteriormente, Luis Eduardo Bresciani, Director del Estudio, realizó una presentación de los contenidos de la Minuta de Posición, en formato PowerPoint. Finalmente, la encargada de los talleres de participación ciudadana del estudio, Carla Coquedano, expuso la metodología de trabajo e informó que la actividad grupal tendría una duración de 1 hora y 15 minutos, para la discusión de los contenidos.



Figura 18 Secciones Trabajo Grupal

Salas para grupos pequeños - En curso

▼ Sin asignar 14

- A Andres Moraga → Asignar a
- d danilo.pusic → Asignar a
- GS Gladys Sanchez → Asignar a
- DS DDU SECPLAN PUERTO MONTT → Asignar a
- id iPhone de MSANZ → Asignar a
- MH Mauro Huenupi → Asignar a
- VC Vicente Cerda → Asignar a
- DR Daniel Reyes → Asignar a
- PO Paula OJEDA → Asignar a
- MV Marcelo Vargas → Asignar a
- SA Sandra Aguila Soto → Asignar a
- MD Mario Del Castillo → Asignar a
- PR Paulina Rica → Asignar a
-  Marcelo Reyes → Asignar a

▼ Sala 1 11

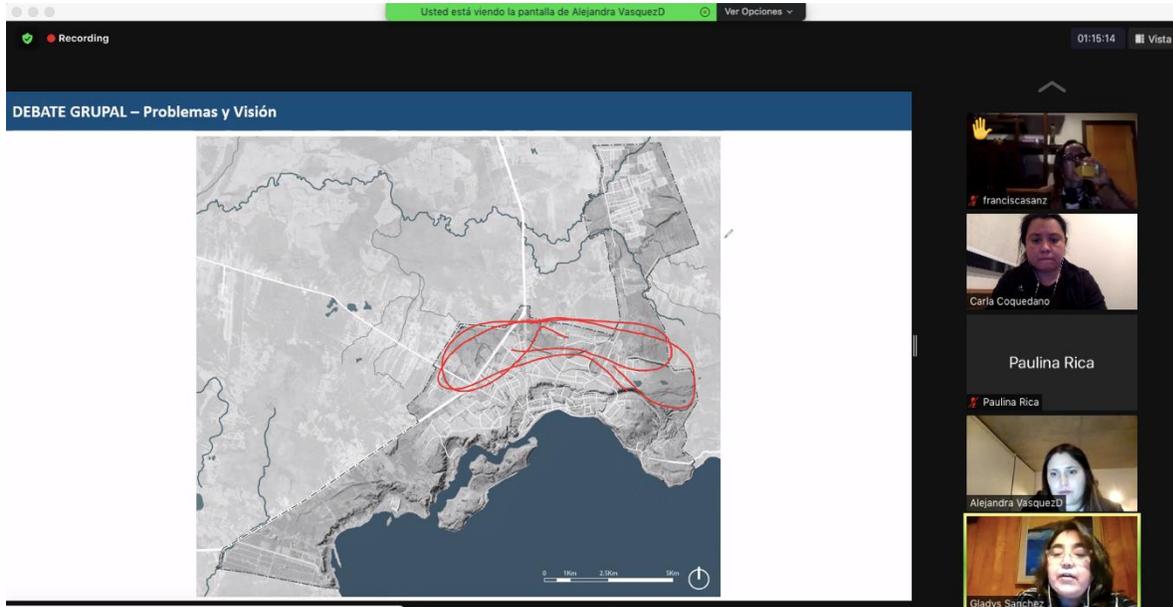
-  Alejandro Garfias → Mover a
- BS Benjamin Sanhueza Bissett → Mover a
- CF Carolina Fonseca → Mover a
- cc claudia castillo haeger → Mover a
- DV Drago Vodanovic → Mover a
-  Eugenio Larrain Hernandez - Rector(a) Puerto Montt → Mover a
- FC Federico Casanello → Mover a
-  Fernando Gonzalez → Mover a
-  GONZALO QUEVEDO EGAÑA_BL Bresciani → Mover a
-  Luis Eduardo Bresciani → Mover a
- PY Pablo Yañez Mena - U de Chile → Mover a

Transmitir mensaje a todos Cerrar todas las sesiones

Fuente: Registro ZOOM de la reunión

Durante el desarrollo de la actividad grupal, el equipo consultor participó de cada grupo para moderar la discusión, recoger las observaciones de los asistentes y promover la participación, así como resolver inquietudes técnicas que pudiesen surgir de los participantes y que requirieran ser respondidas ya sea por la consultora o el equipo técnico municipal. En ese sentido, la SECPLAN del municipio apoyó la actividad durante todo su desarrollo. Se destaca de esta actividad, la activa participación de los asistentes en el debate de los temas abordados.

Figura 19 Registro de la actividad grupal



Fuente: Registro ZOOM de la reunión

La actividad finalizó con el retorno de los grupos al espacio de plenario, donde se realizó una breve exposición, a cargo de Alejandra Vásquez, integrante del equipo consultor, sobre los pasos a seguir en materias de participación ciudadana del estudio y cómo participar a través de su página web. Tanto el equipo consultor como el Municipio agradecieron a los asistentes su participación en el taller de trabajo, concluyendo la actividad dentro del tiempo establecido y cumpliendo con los objetivos predefinidos.

c) Resultados de la actividad grupal

A continuación, se presentan, de forma sistematizada, las opiniones u observaciones realizadas durante la discusión grupal:

Tabla 4 Resultados Taller 1: Sector Privado

Taller 1	
I. Problemáticas Diagnóstico Urbano	
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> - Existe una alta dependencia del habitante respecto al transporte privado, cuyas causas serían el aumento de las distancias de viaje, producto del proceso de crecimiento en extensión de la ciudad, la disgregación de esta y la precariedad del sistema de transporte público. - Poca eficiencia del sistema de taxis colectivos.



	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de una planificación integral de las obras de mitigación vial (EISTU). Por ejemplo, se construyen tramos discontinuos de ciclovías. - El paso obligado de los viajes motorizados por el centro de la ciudad aumenta los tiempos de viaje. - La conexión deficiente entre el centro y la periferia genera altos niveles de congestión, en especial en los accesos de la ciudad (subida a Angelmó, Camino a Chiquihue, Camino al aeropuerto, etc.). - Existe una alta congestión, producto de la alta afluencia de personas que viaja hacia el centro por trabajo o estudios (hasta 25 mil estudiantes), incluso, durante la mañana, hay horarios diferidos de acceso a clases. - Existen problemas generales de vialidad dentro de la ciudad, debido a proyectos incompletos como, por ejemplo, el proyecto de Circunvalación Central. - Precariedad de las escaleras peatonales, sin condiciones para la accesibilidad universal. - No existe la intermodalidad de transporte en la ciudad, lo que genera un aumento del uso del transporte particular privado. - Transporte público deficiente. - Graves problemas de conectividad vial en lugares más lejanos de la ciudad (extremos de Mirasol y Alerce). - Déficit de accesibilidad y conectividad entre barrios. - Insuficiencia de la capacidad vial frente al parque vehicular existente. - No existe una red de ciclovías. - Trama vial restringida y sobrecargada. - Señalización deficiente, sobre todo en conexiones interterrazas (tanto para vehículos como peatones). - Vías que conectan terrazas tienen anchos deficientes y pendientes pronunciadas. - Falta de una ciclovía de borde costero, que una desde Pelluco a Panitao. - Caos vial en sector Lagunitas, producto de la sobrecarga de vehículos y el trazado deficiente de la Ruta 5. - Obstaculización de la movilidad peatonal, en el centro de Puerto Montt, debido al comercio en terrazas y comercio ambulante. - Si bien se han realizado muchos proyectos en la costanera, existe una conexión deficiente y peligrosa para el peatón entre ésta y el centro de la ciudad. - Falta protección a peatones frente a la lluvia.
Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> - Falta caracterización y equipamiento de espacios públicos existentes, por ejemplo, en Plaza de Armas, que les permita consolidarse como áreas verdes (y no solo “plazas con pasto”). - Laderas, humedales y quebradas no están normadas, planificadas o integradas como espacios públicos de la ciudad. - Falta de mantenimiento del espacio público. - Altos costos de mantención e implementación son obstáculos para la protección de áreas verdes. - Inseguridad en espacios públicos y escaleras.



	<ul style="list-style-type: none"> - Mala calidad constructiva del espacio público: intervenciones pequeñas de mala calidad, con materiales poco consistentes, que no aportan a crear una misma imagen de ciudad. - Falta poner en valor el centro de Puerto Montt, con su damero tradicional y emplazamiento entre las laderas y el mar, que le otorgan valor patrimonial y peatonal, debiendo ser reconocido y mejorado a través de proyectos y obras.
Otros	<ul style="list-style-type: none"> - La infraestructura pública para el turismo es deficitaria. - Desarrollo inmobiliario agravará los problemas de definición de espacio público y conectividad (movilidad).
Sugerencias/ ideas/ Proyectos:	<ul style="list-style-type: none"> - Habilitar infraestructura de movilidad asociada a espacios naturales (agua, humedales, vegetación), como articuladores de la vida pública. - Determinar un sistema de transporte público “ícono” en la ciudad (similar a lo que sería el metro en otras ciudades), como, por ejemplo, corredores de transporte público de buses eléctricos y estaciones con características definidas (ejemplo: sistema de transporte público de Quito). - Habilitar un sistema de transporte alternativo eficiente, que supla los déficits del sistema actual y que permita planificar la ciudad desde la movilidad integral entre modos tradicionales y alternativos. - Planificar la ciudad desde sus atractores, para permitir el desarrollo de espacios públicos dinamizados. - Diversificar usos de suelo e integrar esa mirada a la movilidad de la ciudad, para consolidar una ciudad segura. - Generar conexiones con subcentros como Mirasol. - Habilitar conectividad marítima y mejorar costanera. - Habilitar un sistema de transporte marítimo sustentable (materialización del proyecto pendiente de taxis marítimos entre isla Tenglo e isla Maillen). - Mejorar la iluminación del espacio público. - Mejorar el funcionamiento de la Dirección municipal de medioambiente, aseo y ornato. - Aumentar la inversión en mejoramiento de transporte público. - Integrar infraestructura intermodal a ciclovías existentes, que permita cambiar de modo al cruzar terrazas de la ciudad (circulaciones peatonales y conexiones interterrazas). - Implementar accesibilidad universal en puntos de encuentro entre subsistemas de transporte. - Dar valor a corredores naturales. - Implementar corredores segregados de transporte público. - Mejorar espacio público, peatonalizar sectores y ejes en el centro de la ciudad (bulevares y similares), y habilitar ejes para ciclistas. A modo de referencia se nombran los subcentros de infraestructura vial, equipamiento y espacio público del Medellín y las UVAs de la misma ciudad (reconversión de tanques de agua en parques públicos). - Habilitar el transporte por medio de teleféricos, dado que las condiciones topográficas de la ciudad favorecen este modo. - Invertir en estaciones intermodales y un sistema de transporte público eficiente, que conecte con subcentros como Pelluco, Chiquihue, entre otros.



	<ul style="list-style-type: none">- Focalizar esfuerzos en borde costero, ya que el enfoque actual está muy focalizado en el centro histórico- Priorizar sector cuarta terraza, protegiendo corredores biológicos y humedales.- Definir paradas de buses establecidas, de modo de ordenar el funcionamiento del transporte público.- Mejorar la frecuencia de taxis colectivos.- Renovar flota de buses de transporte público.- Promover la electromovilidad.- Invertir en un proyecto de metro o tren eléctrico, que conecte con sectores como Angelmó y Pelluco, aprovechando la faja existente del tren.- Habilitar paraderos cubiertos (refugios), que permitan proteger a usuarios de la lluvia.- Priorizar que Puerto Montt sea una ciudad más sustentable, menos vehicular, invirtiendo en conexiones interterrazas.- Invertir en grandes conexiones oriente-poniente y norte-sur, que permitan viajes que no deban recurrir al centro.- Construir un bypass desde Puerto Varas a Chiloé, para solucionar congestión en rotonda.- Vincular proyecto tren (desde Osorno) con transporte marítimo- Promover terrazas naturales de la ciudad como espacios públicos y miradores (miradores en sectores PDI, Intendencia, Clínica Los Andes, etc.).- Mejorar parque Mirasol y el borde costero.- Condicionar la construcción de nuevas áreas verdes o el mejoramiento de existentes a proyectos privados.- Consolidar una red continua de espacios públicos.- Consolidar una red de espacios públicos, como infraestructura verde-azul, que integre laderas, quebradas y humedales con el borde costero e isla Tenglo.- Construir muelles urbanos o plazas de bolsillo, que permitan armar un recorrido marítimo por el borde costero e isla Tenglo.- Promover mixtura de usos entorno a la costanera (en la actualidad no hay uso residencial en el sector), a través del PRC, de modo de activar el sector durante todo el día.- Promover modos alternativos de movilidad, acordes a la vocación universitaria de la ciudad.- Comprender la movilidad como aquella infraestructura que permite el desarrollo de la vida pública (si se desarrolla de forma aislada no se solucionarán los problemas de ciudad).- Invertir en movilidad y espacio público con enfoque en el turismo.- Implementar marquesinas en las calles, que protejan al peatón de la lluvia.- Las quebradas y laderas ubicadas entre la terraza 1 y 2 son críticas para el centro y sistema interterrazas.
II. Alternativas de Priorización	
<ul style="list-style-type: none">- Alternativa 2 es interesante, pero faltan conexiones entre la Ruta 5 y el sector sur, desde Chiquihue a Panitao.- Alternativas 1 y 2, en su conjunto, promueven barrios sustentables y conectividad oriente-poniente.	



- Alternativas 1, 2 y 3, en su conjunto, priorizando la identidad y calidad de los barrios (Alt.1), las conexiones interterrazas y modos no motorizados (Alt. 2), y los ejes de transporte público y modos no motorizados hacia la periferia (Alt.3)
- Alternativas 2 y 3 permitiría enfocar al PIIMEP en resolver las conexiones de la Imagen Objetivo del PRC, priorizando conexiones interterrazas y entre centro y periferia; entendiéndose que la Alternativa 1 sería la más coherente con el PRC.
- Alternativa 1 se enfoca en los habitantes (la alternativa 2 serviría a los turistas). No obstante se debe evaluar si corresponde seguir presionando el centro histórico.
- Alternativa 1 sirve a los habitantes, pese a que desfavorece la conectividad.
- Alternativa 2 promueve al turismo, favoreciendo al peatón.
- Alternativa 3 interesa solo si prioriza corredores biológicos y modos no motorizados.
- Alternativas 1 y 3 dependen de la materialización de nuevos equipamientos y servicios en subcentros y periferia.
- Alternativa 1 y 2, en su conjunto, priorizarían subcentros de barrios, pero con un complemento de desarrollo en el centro o primera terraza, como espacio representativo que sirve a la capital.
- Alternativa 1 permite focalizar inversiones en los barrios, para mejorar imagen de la ciudad y del espacio público.
- Alternativa 3 consolida ejes integrales hacia la periferia, no obstante falta incorporar conexión con Pelluco, y permite incorporar humedales a la red de espacios públicos.

Fuente: Registro ZOOM de la reunión

1.5.4.2 Taller 2: Organizaciones Ambientales y ciudadanas, y comunidades y asociaciones indígenas

a) Asistencia

Tabla 5 Asistencia Taller 2: Organizaciones ambientales, ONGs ciudadanas, Comunidades y asociaciones indígenas.

2º Taller de participación ciudadana PIMEP Puerto Montt	
Fecha:	01 de septiembre de 2021
Hora	19.00 a 21.00 hrs.
Organizaciones convocadas	Organizaciones Ambientales, ONGs ciudadanas, Comunidades y Asociaciones Indígenas
Coordenadas taller	https://zoom.us/j/99142206336?pwd=amVZT0J2aEZ3M0UwMTFOZE4rd1NCdz09
Institución	Participante
	Alexis Orlando
	Claudia M
	Claudio Ñanco
SECPLAN/ Dpto. de proyectos	Claudio Berner
Territorio Melipulli	Celia Colún
SECPLAN/DDU/Asesor urbanista Municipio de Puerto Montt	Daniel Reyes
Municipio de Puerto Montt	Favio rojas
PLADECO	Dina Bissett



Lluviosxs ciclistas	Ernesto Wenzel
	Fabian Ojeda
	Jaqueline
Agrupación ambiental y cultural Futa Nahuel Mapu – Movimiento ambiental con comunidades Pascual Huanel y Lof Coñuecar	Karen Andrea Montecinos
	Ivette Manosalva
Territorio Melipulli	María Verónica Barría
	No identificado
Municipio de Puerto Montt	Nelson Mancilla Nancuante
	Ninoska Reyes
SECPLAN/Encargado Participación Ciudadana Municipio de Puerto Montt	Pablo Yañez Mena
	No identificado
Willi Mapu	Inés Nancuante
	Sofía Ignacia
	Teresa Paillahueque
	Verónica Zúñiga
	Victoria Paz
Lonko	Juan Huenul
Consultora	Mauro Huenupi
Consultora	Luis Eduardo Bresciani
Consultora	Alejandra Vásquez
Consultora	Gonzalo Quevedo
Consultora	Carla Coquedano

Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

b) Desarrollo del taller

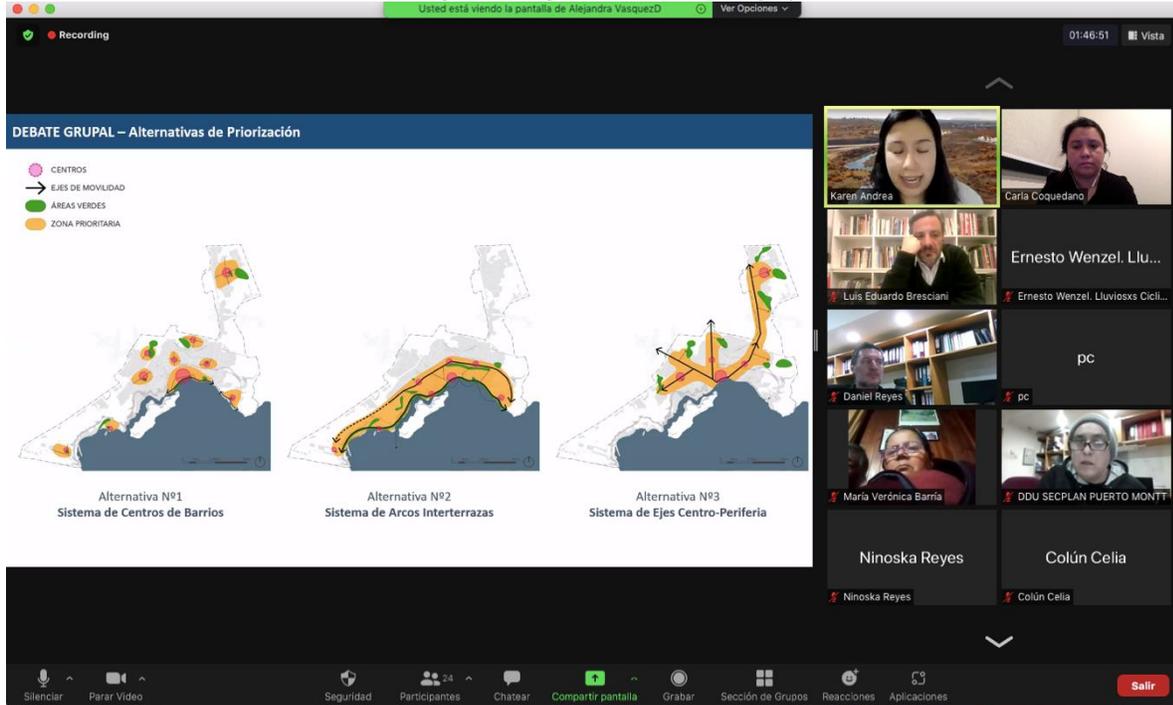
La actividad inició con el saludo a autoridades indígenas y comunidades, y todos y todas las presentes en la reunión, por parte de Favio Rojas, profesional antropólogo de la I. Municipalidad de Puerto Montt, en mapudungun. Luego se le entregó la palabra a Daniel Reyes, Asesor Urbanista de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad, quien saludó a las y los asistentes a nombre del Alcalde Gervoy Paredes, a las autoridades ancestrales y miembros de asociaciones y comunidades indígenas, y a las organizaciones ambientales y ciudadanas presentes, para luego explicar brevemente sobre el PIMEP y sus alcances. A continuación, Luis Eduardo Bresciani, Director del Estudio, saludó a los presentes y expuso los contenidos de la Minuta de Posición, en formato de presentación PowerPoint.

Posteriormente, la encargada de los talleres de participación ciudadana, Carla Coquedano, cedió la palabra a los asistentes, a raíz de inquietudes que comenzaron a manifestarse a través del chat de la plataforma, mientras se realizaba la presentación de los contenidos. La dinámica que tomó el taller y la cantidad de

asistentes promovieron que la actividad se desarrollara en formato de plenario, en el que participaron todos los asistentes presentes en el taller.

A la actividad asistieron alrededor de 19 personas representantes de organizaciones ambientales ciudadanas y comunidades indígenas.

Figura 20 Registro de la actividad grupal



Fuente: Registro ZOOM de la reunión

La actividad se desarrolló con la activa intervención de los presentes. El equipo consultor fue otorgando la palabra y guiando la discusión para abordar los contenidos del taller, así como recogiendo las observaciones de los asistentes y también respondiendo las inquietudes que se fueran presentando durante el desarrollo del taller. El equipo consultor fue apoyado por el equipo municipal durante todo el desarrollo de la actividad.

La actividad finalizó con la presentación de Alejandra Vásquez, miembro del equipo consultor, quien expuso sobre los pasos a seguir en cuanto a participación ciudadana, presentando el sitio web del estudio y realizando una breve capacitación sobre cómo participar a través de ella. Finalmente, se extendió el agradecimiento a los asistentes por su participación en el taller.

c) Resultados de la actividad grupal

A continuación, se presentan, de forma sistematizada, las opiniones u observaciones realizadas durante la discusión grupal:

Tabla 6 Resultados Taller 2: Organizaciones ambientales, ONGs ciudadanas, Comunidades y asociaciones indígenas.

Taller 2
III. Problemáticas Diagnóstico Urbano



Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> - Ciclovías y veredas deficitarias.
Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> - Contaminación del mar y borde costero, por emisarios frente al mall, el muelle y otros sectores de la costanera. Lo que también se traduce en malos olores, degradación del espacio público y del atractivo turístico de la ciudad. - Contaminación y degradación de los ecosistemas (humedales, ríos, matorrales, etc.), críticos para la supervivencia de la comunidad indígena, a causa del proceso de urbanización extensivo en Alerce. - Microbasurales en Melipulli y Camino a Chinquihue, en particular a causa de desechos de pesqueras y astilleros, los que también degradan al borde costero. - Alta contaminación de ríos y cauces, en sector Alerce, debido a actividades extractivas en su interior (áridos). - Intervención de los ríos y bosques nativos en sector de Alerce. - Mal estado de los ríos Negro y Arenas, los cuales son atravesados por Camino a Alerce.
Otros	<ul style="list-style-type: none"> - Mala calidad de la vivienda y déficit de equipamientos críticos (servicio de agua potable, infraestructura alcantarillado, cementerios, entre otros) en sectores en vías de urbanización o recientemente urbanizados, en especial en sector Alerce (se indica que no se toman las medidas necesarias para absorber las demandas de nuevas poblaciones). - No existe una planta de tratamiento de aguas servidas en sector La Vara. - Preocupación por el estado actual y futuros impactos que generarían proyectos en vías de ejecución en el borde costero; los que no contarían con consulta indígena. - Pérdida del paisaje, debido al impacto visual de las construcciones en altura. - Se indica que la empresa ESSAL se habría apropiado de todos los derechos de agua que antes eran de dominio de la comunidad de Alerce.
Sugerencias/ ideas/ Proyectos:	<ul style="list-style-type: none"> - Asegurar el acceso público al borde costero, puesto que es un sitio fundamental para ceremonias indígenas. - Priorizar la restauración y protección de humedales en Alerce, antes de mejorar condiciones de acceso. - Dar alto a nuevas urbanizaciones en el sector Alerce. - Resguardar humedales de Alerce, recuperando aquellos que se encuentran dañados y preservando los que se encuentran en amenaza. - Incorporar lenguaje indígena en la señalética de la ciudad. - Dar importancia a la convivencia vial. - Avanzar hacia un plan maestro de ciclovías y mejoramiento de veredas, de modo de aumentar la seguridad del peatón y ciclista. - Consolidar a Puerto Montt como “una ciudad de escala humana”. - Incorporar a la Imagen Objetivo el proyecto “Muelle Faro de los Cuatro Vientos” - Declarar a Puerto Montt y Alerce como territorios indígenas. - Realizar estudios de suelo y medioambiente, que contribuyan a la protección de humedales, ríos y mar.



	<ul style="list-style-type: none"> - Respetar el territorio costero de la Ñuque Lasfquen, considerando el peligro de posibles tsunamis e inundaciones. - Recuperar los ríos, que son vitales para la actividad indígena. - Priorizar la conectividad de los distintos territorios de la ciudad, pensando en los distintos modelos de movilidad. - Dar importancia a la movilidad y continuidad de las ciclovías. - Educación de riesgos frente a tsunamis. - Realizar consultas a los pueblos originarios antes de cualquier intervención sobre el borde costero, entendiendo que el territorio de Puerto Montt es territorio mapuche huilliche. - Habilitar un espacio ceremonial frente al Mall La Paloma y el puente.
--	---

IV. Alternativas de Priorización

<ul style="list-style-type: none"> - Alternativas 1, 2 y 3 poseen cualidades que requieren ser priorizadas: incorporación de sectores degradados como Panitao (Alt. 1), mejoramiento del borde costero (Alt. 2) y la protección de áreas naturales, como lagunas y renovales de Alerce (Alt. 3). - Alternativa 3 abarca la mayor cantidad de ecosistemas críticos como Valle Volcanes, Cuenca del río Maullín, humedales de Alerce, etc., para priorizar su restauración y resguardo. - Alternativa 3, priorizaría la protección y restauración de humedales cauces y ríos, que todavía no han sido intervenidos (más periféricos a la ciudad).
--

Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

1.5.4.3 Taller 3: Servicios públicos

a) Asistencia

Tabla 7 Asistencia Taller 3: Servicios Públicos.

3º Taller de participación ciudadana PIMEP Puerto Montt	
Fecha:	02 de septiembre de 2021
Hora	15.30 a 17.30 hrs.
Organizaciones convocadas	Servicios Públicos, Unidades Municipales, Gobierno Regional
Coordenadas taller	https://zoom.us/j/98571463368?pwd=c0FZeXMycmFoMXZwczZhdFhVWFJYZz09 ID de reunión: 985 7146 3368 Código de acceso: 887234
Institución	Participante
Ministerio de Desarrollo Social y familia de los Lagos	Alejandro Ferrada
DOM Municipio de Puerto Montt	Andrea Perez Sabja
Departamento de Cultura Municipalidad Puerto Montt	Arturo
SECPLAN/DDU/Asesor Municipio de Puerto Montt	urbanista Daniel Reyes



SECPLAN/ Municipio de Puerto Montt	Dpto.	de	proyectos	Claudio Berner
				Cristian Ernesto
Dirección de Tránsito	Municipalidad de Puerto Montt			Héctor Castro
Delegada Municipal	sector Alerce			Ivette Manosalva
Director de Turismo				Jorge Tramon
Delegada Municipal	sector Mirasol			Laura Carrillo
				Luciano Madrid
DOM Municipio de Puerto Montt				Claudia Almonacid
DIPLADES GORE				M ^a Ester Sepúlveda
SECPLAN Dpto de Estudios				Nayade
DIPLADES GORE				Noemi Parcet
SECPLAN/Encargado	Participación	Ciudadana		Pablo Yañez
Municipio de Puerto Montt				
Delegado Municipal	sector Mirasol			Cristian Ojeda
PAC y medioambiente	MOP Los Lagos			Pamela Mansilla
Desarrollo urbano	SEREMI Minvu			Rodrigo Córdova
				Rudy Vilches
Subdirectora depto técnico				Antonieta Soler
Delegado Municipal	sector Mirasol			Ciro Rojas
				Ximena
Seremi MINVU	Los Lagos			Ángela Soriano
PLADECO				Dina Bisset
Consultor				Mauro Huenupi
Consultor				Luis Eduardo Bresciani
Consultor				Alejandra Vásquez
Consultor				Gonzalo Quevedo
Consultor				Carla Coquedano

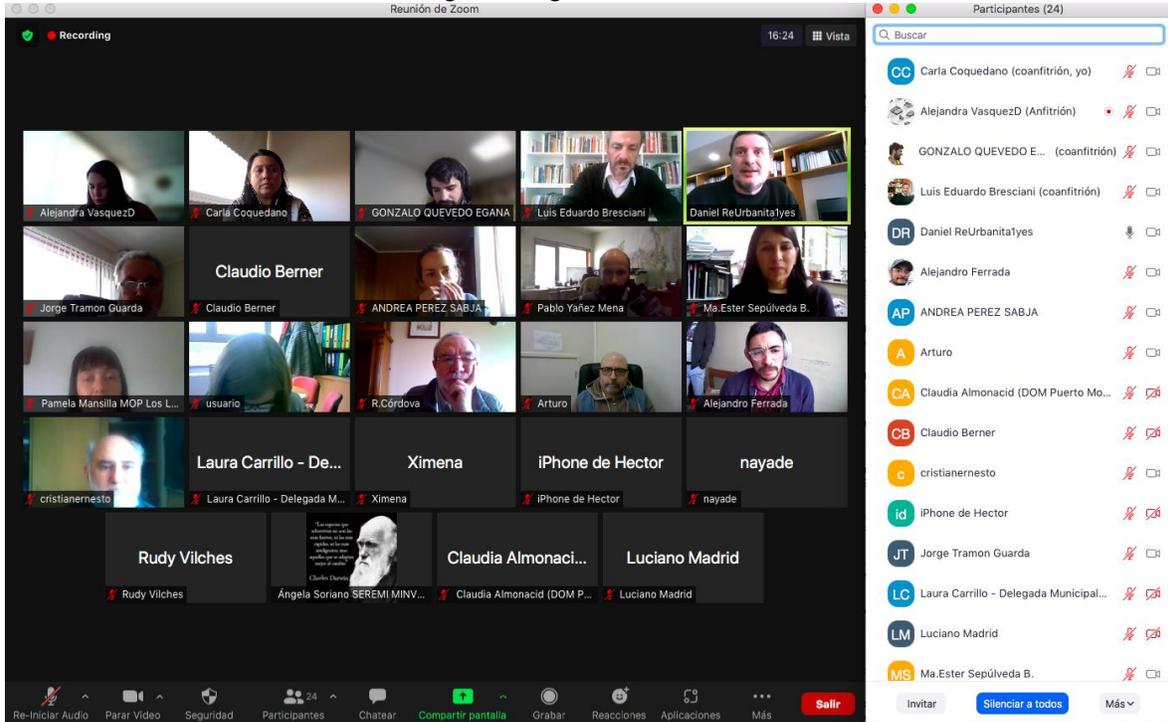
Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

b) Desarrollo del taller

La actividad inició con el saludo a las y los asistentes, por parte de Daniel Reyes, Asesor Urbanista del Municipio de Puerto Montt, quien agradeció la participación y presentó a la consultora ejecutora del PIMEP, cediendo la palabra a Luis Eduardo Bresciani, Director del estudio, quien realiza una breve exposición de los contenidos de la Minuta de Posición, en formato de presentación PowerPoint. Luego, la encargada de los talleres de participación ciudadana, Carla Coquedano, expuso brevemente la metodología de trabajo e indica que la disposición de 1 hora y 15 minutos para la discusión grupal.

A la actividad asistieron alrededor de 22 personas, representantes de distintos servicios públicos de la comuna. Ello permitió que la actividad se desarrollara en formato grupal, donde los asistentes presentes fueron distribuidos en dos grupos de trabajo.

Figura 21 Registro de la actividad



Fuente: Registro ZOOM de la reunión

Durante el desarrollo del taller, el equipo consultor participó de ambos grupos de trabajo para guiar la discusión grupal y recoger las principales observaciones de los ejes temáticos tratados, y, también, para resolver inquietudes técnicas que pudiesen surgir y que pudieran requerir de la respuesta de la consultora o del equipo municipal. El equipo del Municipio apoyó la actividad durante todo el desarrollo del taller.

La actividad finalizó con el retorno de los asistentes al plenario de cierre, en donde, Alejandra Vásquez, miembro del equipo consultor, expuso sobre los pasos a seguir en cuanto a participación ciudadana, presentando el sitio web del estudio, y realizando una breve capacitación sobre como participar a través de ella. Finalmente, se extendió el agradecimiento a las y los asistentes por su participación en el taller.

c) Resultados actividad grupal

A continuación, se presentan, de forma sistematizada, las opiniones u observaciones realizadas durante la discusión grupal:

Tabla 8 Resultados Taller 3: Servicios públicos.

Taller 3	
V. Problemáticas Diagnóstico Urbano	
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> - Existe un histórico problema de movilidad causado por urbanizaciones periféricas, que no tienen una buena conexión con ciudad, como Tepual, Mirasol y Alerce; consecuencia de la falta de planificación que hubo por muchos años. - Alto flujo vehicular en la ciudad, provoca atochamientos y largos tiempos de viaje.



	<ul style="list-style-type: none"> - Existen dificultades para incorporar algunos tipos de transportes en ciertas zonas, por ejemplo, en el caso de la bicicleta, las altas pendientes y anchos de calzada de la ciudad dificultan su implementación. - No hay incentivos para modos de transportes alternativos, es por ello por lo que hay una sobre utilización de medios de transporte particulares privados. - Alto uso del taxi colectivo en la ciudad, el cual no es muy eficiente como transporte público. - Poca conectividad a nivel ciudad. - Sumado a la alta congestión, hay problemas de accesibilidad hacia sectores periféricos de la ciudad (Mirasol, Cardonal, Alerce, etc.). - Muchas calles en mal estado. - Sistema de transporte público ineficiente. - Extensos tiempos de viaje entre Tepual y Alerce hacia el centro (Entre 1 hora o 1 hora y media en viajes hacia el centro de la ciudad, y 2 horas desde Alerce al centro, a las 18:00 hrs). - Alta congestión en Av. Presidente Ibáñez para entrar a la Ruta 5. - Fuerte impacto vial en calle Ecuador por el Terminal de Buses. - Alta congestión en zona de Angelmó, ya que atrae muchos vehículos y la infraestructura vial es deficiente.
Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> - Dotación y calidad del espacio público deficitaria. - Escasez de áreas verdes. - Falta de parques urbanos de gran envergadura.
Otros	<ul style="list-style-type: none"> - No se aprovecha el gran potencial turístico que tiene Puerto Montt, gracias a su ubicación geográfica, ecosistemas y vistas, dado que se ha priorizado el carácter industrial de la ciudad, definido por su tradición histórica de la pesca y otras actividades industriales. - El puerto de Puerto Montt es un lugar altamente ineficiente, ya que tiene poco movimiento y no está bien integrado a la ciudad.
Sugerencias/ Proyectos:	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidar a la costanera como un gran parque urbano. - Priorizar, a nivel vial, sectores Chiquihue y Universidad Santo Tomás. - Incorporar otra calzada a Calle Sargento Silva. - Realizar un ensanche en calles Sargento Silva y Crucero. - Priorizar proyecto de ejecución inmediata. Las comunidades no siempre reciben bien los proyectos de estudios, prefieren la ejecución de proyectos. - Priorizar proyectos para mejorar el sector de Chiquihue. - Conectar vías principales como Av. Presidente Ibáñez con Los Notros y Llanos de Tenglo, con el objetivo de mejorar la conectividad del sector Mirasol con la ciudad. - El mejoramiento de la movilidad, a nivel ciudad, debe considerar la interconexión con ciclovías, espacios verdes, circulaciones peatonales, luminarias y mantenimiento de áreas verdes. - Mejorar el acceso a la feria de Montemar. - Mejorar acceso a la ciudad mediante el tren, el terminal y la conexión entre ambos.



	<ul style="list-style-type: none"> - Abordar en el PIMEP proyectos que no cuentan con rentabilidad social para ser postulados y financiados por aportes públicos. - Potenciar barrios en cuanto a infraestructura, servicios, áreas verdes, etc., evitando concentrar toda la inversión en el centro. - Mejorar las conexiones interterrazas. Lo que implicaría buscar diversas fuentes de financiamiento, ya que serían proyectos muy caros para ser financiados enteramente por el PIMEP. - Considerar el envejecimiento de la ciudadanía y promover un modelo de ciudad amigable (accesibilidad, mejoramiento de caminos y escaleras). - Elaborar el PIMEP con perspectiva de género. - Acoplarse a proyectos en curso para potenciar las posibilidades de materialización del PIMEP. - Continuar con la línea del PRC y seguir la idea de consolidación de policentros. - Crear más microcentros barriales, generar barrios pilotos para el desarrollo local y desincentivar la movilidad a otros subcentros, incentivando viajes cortos y en modos no motorizados, evitando así los viajes de extremo a extremo. Se nombra como ejemplo a Valle Volcanes, que funcionaría como microciudad, donde el abastecimiento está asegurado, y los viajes son sólo para trabajo o estudio. - Proponer expropiaciones de humedales y otros sitios en crisis ambiental. - Conectar la infraestructura de transporte en zonas periféricas de la ciudad, para generar una red menos disgregada. - Cuantificar las necesidades de peatonalización de la ciudad y diseñar a escala del tránsito peatonal (baños, paraderos, espacios públicos, etc.), contribuyendo también al turismo. - Interconectar los espacios públicos mediante modos de transporte no motorizados, generando una red. - Abordar, en el PIMEP, una escala mayor, a nivel intercomunal, que permita generar un sistema relacionado entre Puerto Montt y Puerto Varas. - Revisar y evaluar el potencial PIMEP de la cartera de 15 proyectos que tiene la Dirección de Tránsito municipal. - Evaluar el impacto a futuro que tendrá en la ciudad la implementación del área internacional del aeropuerto El Tepual.
--	--

<p>VI. Alternativas de Priorización</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativas 1 y 2, en su conjunto, permitiría mejorar y dotar de espacios públicos a subcentros barriales, y relevar el relieve del territorio, mejorando conexiones viales interterrazas. - Alternativas 1, 2 y 3, en su conjunto, son importantes, puesto que la Alternativa 1 aportaría al desarrollo de centros barriales y las otras a la periferia, donde se encuentran los empleos. - Alternativas 2 y 3, en su conjunto, permitirían conectar la costa con la periferia, habilitando las conexiones interterrazas y hacia afuera de la ciudad, permitiendo también planificar su conexión interregional con Puerto Varas. - Alternativa 1 y algunos aspectos de la 2 y 3, tendrían como objetivo los subcentros/microciudades. El PIMEP no tendría la capacidad de resolver las deficiencias en conectividad de la ciudad. - Alternativa 1 priorizaría proyectos de menor escala y mayor factibilidad, lo que es una ventaja considerando la cantidad de aportes privados que podrían generarse en 10 años. Las



- alternativas son deseables, pero el PIMEP debe priorizar pequeños proyectos barriales, que otros servicios públicos no realizarían.
- Alternativa 1 fortalecería pequeños barrios que están en la ciudad.
 - Alternativa 1 priorizaría e incorporaría humedales en el desarrollo de los subcentros, habilitando actividades y espacios públicos que incentiven a no trasladarse al centro.
 - Alternativa 1 fortalecería los centros de microciudades.
 - Alternativa 1 mejoraría al espacio público barrial.
 - Alternativa 2 destaca por la posibilidad de articular barrios, para complementar con la Alternativa 1.
 - Alternativa 3 es más propicia y coherente con el Plan de Acción Metropolitano (relación entre la comuna de Puerto Montt y Puerto Varas).
 - Alternativa 3 está orientada a la movilidad y se puede complementar con la Alternativa 1

Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

1.5.4.4 Taller 4: Juntas de vecinos, Organizaciones territoriales, UCJJVV

a) Asistencia

Tabla 9 Asistencia Taller 4: Juntas de Vecinos, Organizaciones territoriales, Uniones Comunales de JJVV.

4º Taller de participación ciudadana PIMEP Puerto Montt	
Fecha:	06 de septiembre de 2021
Hora	20.00 a 22.00 hrs.
Organizaciones convocadas	Juntas de Vecinos, Organizaciones Territoriales, Uniones Comunales de Junta de Vecinos
Coordenadas taller	https://zoom.us/j/93008144106?pwd=TFBZWHg0bHo2NTcVdjZDaEtiWTA4Zz09 ID de reunión: 930 0814 4106 Código de acceso: 771055
Institución	Participante
Valle Volcanes	Karem Barrientos
Desarrollo Mirasol	Yaneth Huinca
Mirador de la Bahía	Gloria Azocar
Las Industrias	Robinson (Carolina Cárdenas)
Presidente JJVV Mirador de la Bahía	Diether Reuck
Consejo vecinal Barrio Puerto	Gloria Hernández
Vicepresidente JJVV Villa Las Bandurrias	Claudio Scheuermann
SECPLAN/Asesor urbano Municipio de Puerto Montt	Daniel Reyes
Pdta Comité de trabajo y seguridad de la Villa Alta Vista	Jazmin Fares
	David Hinostroza
Los Antiguos	Edita Sepúlveda
	Felipe Oyarzo



JJVV Mirador de la Bahía	Erik Montes
Conjunto Los Lagos, Mirasol (Unión Comunal Reloncaví)	Gloria Torres (Javier Salas Villegas)
SECPLAN/ Participación ciudadana Municipio de Puerto Montt	Paulo Moya
SECPLAN/Encargado Participación Ciudadana Municipio de Puerto Montt	Pablo Yañez
Unión Comunal Puerto Montt	Hernán Navarro
Consultora	Mauro Huenupi
Consultora	Luis Eduardo Bresciani
Consultora	Alejandra Vásquez
Consultora	Gonzalo Quevedo
Consultora	Carla Coquedano

Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

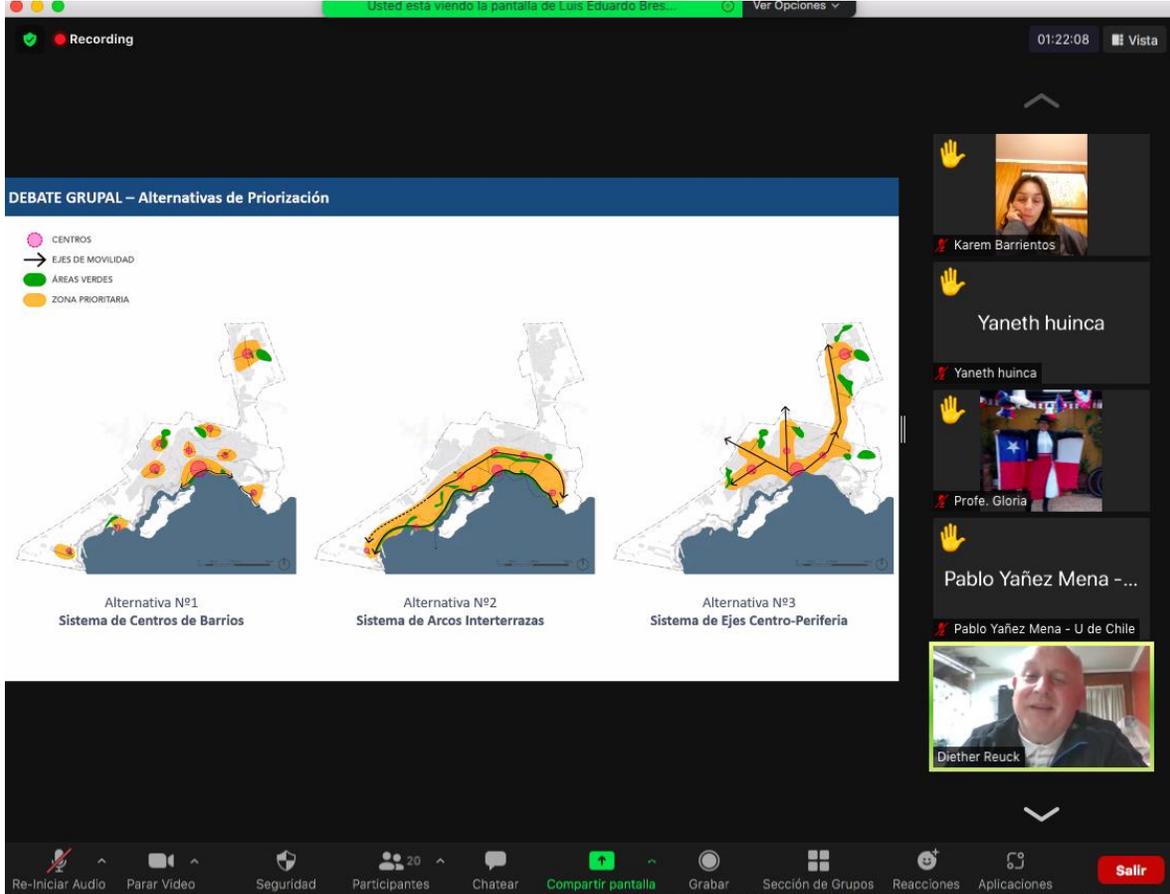
b) Desarrollo del taller

La actividad inició con el saludo de Daniel Reyes, Asesor Urbanista del Municipio de Puerto Montt, quien explicó brevemente sobre el PIMEP y sus alcances, y luego entregó la palabra a Luis Eduardo Bresciani, Director del estudio, quien realizó una breve exposición sobre los contenidos de la Minuta de Posición, en formato presentación PowerPoint. Posteriormente, la encargada de los talleres de participación ciudadana, Carla Coquedano, explicó la metodología del taller de trabajo e indicó que se dispondría de 1 hora y 15 minutos para la discusión grupal.

A la actividad asistieron alrededor de 14 personas, representantes de organizaciones territoriales, juntas de vecinos y uniones comunales de Puerto Montt, lo que permitió que la actividad se desarrollara en formato de plenario, en el que participaron activamente.

El equipo consultor encargado participó de la actividad, guiando la discusión y cediendo la palabra a los asistentes, registrando las observaciones que iban surgiendo del debate de los contenidos del taller y resolviendo inquietudes técnicas para las que fueran requeridos el equipo consultor o el municipio. El equipo municipal apoyó la actividad durante todo el desarrollo del taller.

Figura 22 Registro de la actividad



Fuente: Registro ZOOM de la reunión

La actividad finalizó con la presentación de Alejandra Vásquez, miembro del equipo consultor, quien expuso sobre los pasos a seguir en cuanto a participación ciudadana, presentando el sitio web del estudio, y realizando una breve capacitación sobre como participar a través de ella. Finalmente, se extendió el agradecimiento a los asistentes por su participación en el taller.

c) Resultados de la actividad grupal

A continuación, se presentan, de forma sistematizada, las opiniones u observaciones realizadas durante la discusión grupal:

Tabla 10 Asistencia Taller 4: Juntas de Vecinos, Organizaciones territoriales, Uniones Comunales de JJVV.

Taller 4	
VII. Problemáticas Diagnóstico Urbano	
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> - Existe un déficit, a nivel ciudad, respecto a infraestructura urbana con accesibilidad universal, así como en el sistema de transporte público. - Alto tráfico y colapso de vías, en lugares estratégicos de la ciudad, es un problema crítico, que también levanta alerta en la población, frente a situaciones de



	<p>emergencias que requieran evacuación de la ciudad (ej: erupción del Volcán Calbuco).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Existe un alto flujo de vehículos, especialmente vehículos de carga (camiones), por las vías de Barrio Puerto, el cual, además de congestionar, degrada el espacio público y las viviendas aledaña a las vías (estas últimas, ya que no están habilitadas estructuralmente para el paso continuo de este tipo de vehículos). - Existe un problema reiterado de congestión y atochamientos en sector Av. Sargento Silva (desde Austral hasta colegio Santo Tomás), debido a alto flujo de vehículos desde y hacia el colegio Pumahue. - El desarrollo inmobiliario se está concentrando en la periferia, lo que aumenta la carga de movilidad hacia y desde estos barrios, sin generar obras de mitigación, que descompriman la alta congestión generada (vías de acceso). Lo anterior también obliga a las personas a moverse grandes distancias, colapsando la red de transporte (Ej. Valle Volcanes, Mirasol, Camino El Tepual). - Extensos tiempos de espera y traslado en el transporte público, sobre todo en viajes al centro de la ciudad, debido a la baja frecuencia de buses, calles en mal estado y embotellamientos de vehículos (pocos accesos al centro). - Espacio público y vialidad deficiente que no logra resguardar correctamente la seguridad vial y seguridad peatonal. - Debido a la condición climática de la comuna, que desincentivan la caminata y el uso de bicicletas, las inversiones en espacio público no priorizan estos tipos de movilidad, lo que se ve reflejado en la poca cobertura de ciclovías y baja calidad de pavimentos en aceras.
Espacio Público	<ul style="list-style-type: none"> - El centro de la ciudad es poco atractivo para los visitantes y sobre todo para los turistas, ya que se encuentra muy sucio y los espacios son poco uniformes (vale decir que hay zonas muy trabajadas en cuanto a espacio público, mientras otras se encuentran degradadas y poco mantenidas). - Existe una falta generalizada de áreas verdes de calidad. - Alumbrado público deficiente, tanto en cantidad como en calidad lumínica. - Hace falta mayor inversión en equipamientos y espacios comunitarios, pensado para los vecinos y habitantes de la ciudad. - Deficiencia de paraderos, tanto en cantidad como en calidad.
Otros	<ul style="list-style-type: none"> - Existe un alto niveles de contaminación por material particulado en sector de Mirasol. - El sector de la costanera se ve degradado por los malos olores presentes generados por los ductos de aguas servidas que salen al mar, especialmente frente al mall. - Las áreas verdes se ven afectadas por el microtráfico, lo que aumenta la inseguridad del espacio público y desincentiva su uso.
Sugerencias/ Proyectos:	<ul style="list-style-type: none"> - Promover una visión de Puerto Montt como ciudad turística, priorizando la accesibilidad universal y la incorporación de un sistema de transporte alternativo que acceda al centro de la ciudad, como una forma de potenciar el turismo. - Mejorar áreas verdes y la movilidad. - Soterrar cableado eléctrico en barrio, para mejorar la calidad del espacio público.



	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad entre las terrazas, con sistemas como funiculares u otros proyectos similares. - Ensanchar calle Sargento Silva, ya que por ella transitan vecinos de Alerce, La Vara, Av. Austral y Jardín Oriente. - Priorizar el desarrollo de zonas de alto nivel ambiental como el borde costero, esteros y humedales, que podrían aportar importantes espacios públicos a la ciudad. - Disminuir el tránsito de camiones en Barrio Puerto, desviando el tráfico por calle Lota, evitando la zona residencial. Otra solución podría ser trasladar el trámite de aduana, que actualmente se realiza en el puerto de Puerto Montt, a una terraza superior, evitando que los camiones bajen al Puerto y así reducir la congestión y el flujo de camiones. - Proyectos de gran envergadura, como nuevas urbanizaciones, deben tener un énfasis especial en el impacto que generan y la mitigación vial necesaria para evitarlo. - Construcción de “micro-centros”, que aumentaría y diversificaría la oferta de servicios en barrios, disminuyendo la cantidad de viajes al centro de la ciudad. - Invertir en proyectos reductores de velocidad (lomos de toro o diseño de esquinas), para afrontar los problemas de inseguridad vial en barrios habitacionales. - Priorizar proyecto de tren, para mejorar la conexión con Alerce. - Invertir en proyectos de gestión de tránsito, para solucionar problemas como los atochamientos de la calle Sargento Silva, Volcán Calbuco y Barrio Puerto. - Mejorar el transporte público, desincentivando el uso del transporte particular, para disminuir el tráfico.
<p>/III. Alternativas de Priorización</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Alternativa 1 es interesante, ya que mantiene el centro de la ciudad, de importancia turística, pero se designa mayor relevancia a los barrios, que es donde viven los vecinos. - Alternativa 1 y 3, en su conjunto, prioriza los centros barriales y las vías que conecten centro-periferia. 	

Fuente: Registro ZOOM de la reunión.

1.5.5 Síntesis de resultados

Los resultados obtenidos de las actividades de participación ciudadana fueron organizados de acuerdo a los ejes temáticos tratados en los talleres. Así, se abordó el ítem de Diagnóstico Urbano para la identificación de las principales problemáticas en el ámbito de la movilidad y el espacio público en la ciudad de Puerto Montt.



1.5.5.1 Diagnóstico Urbano

1.5.5.1.1 Movilidad y Espacio público

En relación a la movilidad, se recoge de las opiniones de los y las asistentes a los talleres que existen graves problemas de conectividad entre el centro de la ciudad y barrios periféricos como Mirasol, Alerce y Tepual-Cardonal, lo que genera extensos tiempos de viaje y demanda una mejor planificación sobre el crecimiento urbano de la ciudad. Se señala también que existen problemas de accesibilidad y conectividad interbarrial, así como también, falta de conectividad interterrazas, con vías de anchos deficientes y de mucha pendiente, y escasa señalización en las conexiones tanto para vehículos como para peatones.

Otra de las problemáticas que se menciona de forma reiterada son los altos niveles de congestión vial en distintos sectores de la ciudad, especialmente en puntos estratégicos de acceso a la ciudad (bajada y subida desde Angelmó, Camino a Chinquihue, Camino El Tepual, y accesos a la Ruta 5 desde Av. Presidente Ibáñez y viceversa), lo que se vuelve un punto crítico ante situaciones de emergencias que requieran evacuación de habitantes (por ejemplo, lo ocurrido durante la erupción del Volcán Calbuco, en el año 2015). A ello, se suma un alto flujo de personas viajando hacia el centro para poder conectarse a otros sectores de la ciudad, lo que genera extensos tiempos de viaje y colapsos de las vías; como también, el tránsito de camiones hacia la zona del puerto, que además de congestionar vías, ha provocado daños en calles y viviendas.

Entre los puntos de congestión mencionados, se distinguen:

- Av. Sargento Silva, desde Austral hasta colegio Santo Tomás (reiterada situación de congestión y atochamiento en torno a centros educacionales Santo Tomás y Pumahue).
- Sector Lagunitas (debido al trazado obsoleto de la Ruta 5).
- Calle Ecuador (producto del Terminal de Buses)
- Zona puerto (tránsito de vehículos de carga).

En cuanto a la movilidad no motorizada, se manifiesta que no existiría una red de ciclovías y que los tramos existentes no tendrían continuidad y/o se encontrarían en un estado deficiente. Asimismo, respecto de la movilidad peatonal, los asistentes a los talleres señalan que las veredas se encontrarían en mal estado, que no hay refugios para protegerse de la lluvia y que las escaleras que conectan terrazas estarían en precarias condiciones. A lo que se sumaría que el tránsito peatonal es poco seguro y que se ve obstaculizado por el comercio en terrazas y comercio ambulante en el centro de la ciudad.

Por otra parte, se indica que la expansión urbana y la deficiencia del sistema de buses de transporte público colectivo existente han promovido el uso del transporte privado y taxis colectivos. Aun cuando este último es sindicado como un medio de transporte poco eficiente, es ampliamente utilizado por la ciudadanía.

En relación a la infraestructura vial, los principales problemas señalados dicen relación con calles en mal estado, seguridad vial deficiente, así como falta de condiciones de accesibilidad universal a nivel de infraestructura, pero también dentro del sistema de transporte público.



Siguiendo con los resultados del diagnóstico, en cuanto al espacio público, en los talleres se identifica como uno de los principales problemas la disponibilidad y calidad de las áreas verdes, las que son consideradas deficitarias, poco mantenidas y cuyos altos costos de mantención representarían un obstáculo para su protección. De igual manera, se señala la falta de parques urbanos en la ciudad y áreas verdes de mayor extensión, indicando como ejemplo la Costanera.

En relación al equipamiento en espacios públicos, se mencionan condiciones deficitarias y falta de inversión en equipamiento. Esto se traduciría en espacios públicos de mala calidad constructiva e inseguros (se menciona incluso la presencia de microtráfico), y áreas verdes con pocas condiciones para serlo. También se señala que el alumbrado público se encontraría en un estado deficiente en cantidad y calidad lumínica.

Se destaca que la ciudad tiene áreas de alto valor paisajístico, que no son aprovechadas como espacio público, tales como laderas, humedales y quebradas; las cuales no cuentan con declaratorias de utilidad pública ni uso de suelo área verde en el PRC vigente. A ello se suma las condiciones de degradación ambiental en las que se encuentra el entorno natural de la ciudad, sobre todo en el sector de Alerce, donde a causa de la urbanización se ha generado contaminación de ríos y cauces (áridos de sector La Vara), intervención del bosque nativo, degradación de ecosistemas (humedales, ríos, matorrales), divisiones físicas (fragmentación del río Maullín producto del camino Alerce – La Vara), entre otros; todo ello de vital importancia para las comunidades indígenas.

Se señalan además altos niveles de material particulado en el sector de Mirasol, la falta de una planta de tratamiento de aguas servidas en sector Alerce, microbasurales en Melipulli y Camino a Chinquihue (atribuido a las pesqueras y astilleros del sector), entre otras fuentes contaminantes que afectan a la comuna. En el borde costero de la ciudad (sector Costanera y muelle), se indica la contaminación por emisarios que desembocan al mar y generan malos olores. Se menciona también el impacto visual hacia el borde costero por las construcciones en altura.

Del diagnóstico asociado a la movilidad y espacio público, en los talleres surgieron otras temáticas, comentarios y observaciones que también fueron recogidas para ser incorporadas al estudio en caso de que corresponda. Entre ellas, una de las ideas recurrentes es que, si bien la ciudad de Puerto Montt ha tenido una vocación más bien productiva asociada a la pesca e industrias asociadas, tiene también un fuerte potencial en el ámbito turístico, el que no cuenta hoy con la infraestructura pública necesaria para su desarrollo.

Por otra parte, se señala, que el desarrollo inmobiliario y el crecimiento de la ciudad hacia zonas periféricas no sólo ha agravado los problemas de movilidad de la ciudad, sino que también sería responsable de la degradación ambiental en sectores como Alerce. Por lo anterior, las organizaciones ambientales y comunidades indígenas que asistieron al taller exigen un alto a la urbanización en el sector, el cual ha experimentado un crecimiento explosivo que no ha considerado las externalidades de dicho fenómeno, enfrentándose a problemas sanitarios, de infraestructura, de calidad de las viviendas y de contaminación, así como también falta de acceso a alcantarillado y otros equipamientos como, por ejemplo, cementerios.

En específico, las comunidades indígenas también demandan el acceso al borde costero, ya que sería fundamental en aspectos ceremoniales (indicando, entre ellos, el espacio ceremonial frente al Mall La



Paloma y el puente), y que cualquier intervención sobre este sea consultada a los pueblos originarios, entendiendo que el territorio de Puerto Montt es territorio mapuche huilliche. Se solicita además que Puerto Montt y Alerce sean declarados como territorios indígenas.

1.5.5.1.2 Sugerencias, observaciones e ideas de proyecto

En cuanto a las sugerencias, observaciones e ideas de proyecto surgidos en los talleres, se recogen una gran cantidad de iniciativas tanto en movilidad, espacio público y otros aspectos asociados al desarrollo de la ciudad, los que fueron agrupadas en distintas categorías emergentes del análisis de contenido de los talleres.

De los comentarios generales, se desprende una visión de ciudad a escala humana, donde la movilidad permita el desarrollo de la vida pública de sus habitantes; una ciudad amigable, accesible y más sustentable, que promueva el mejoramiento de su sistema de transporte público, para desincentivar el uso del transporte privado. Una ciudad que cuente con un sistema de transporte que la distinga, reconociendo su geografía (por ejemplo, se nombran experiencias internacionales como Quito y Medellín, con pertinencia en una ciudad como Puerto Montt), pero también que pueda albergar otros medios de movilidad no motorizados y alternativos eficientes, que puedan promover el potencial turístico de la ciudad y su vocación universitaria. A lo anterior, se suma la importancia del paisaje de la ciudad de Puerto Montt y el potencial de sus espacios naturales, áreas verdes y espacios públicos para articular la Infraestructura de movilidad de la ciudad y su entorno natural.

Se identifica coherencia con la visión de ciudad aprobada por la ciudadanía en el Plan Regulador Comunal de la ciudad. Emerge de los distintos talleres la importancia de continuar con la consolidación de subcentralidades, dotando de mayor infraestructura y equipamiento de servicios, a fin de evitar viajes al centro y/o de un extremo a otro de la ciudad, incentivando viajes cortos y a través de modos no motorizados, además de generar conexiones hacia subcentros y zonas periféricas. Así como también, promover la diversificación del uso de suelo en torno a la costanera, a través del PRC, para la dinamización del espacio público y del sector céntrico de la ciudad.

En relación al PIMEP propiamente tal, se recoge que las obras de inversión en movilidad y espacio público podrían acoplarse a proyectos en curso, a modo de potenciar las posibilidades de materialización del plan. Otra de las observaciones levantada dice relación con la falta de rentabilidad social de ciertos proyectos que no pueden ser financiados con fondos públicos, indicando que el PIMEP podría abordar ese tipo de proyectos. Por otro lado, se señala que el plan debiese atender una escala mayor, vinculada al Plan Regulador Intercomunal, potenciando al área metropolitana conformada por las comunas de Puerto Montt y Puerto Varas.

A continuación, se presenta el listado categorizado de las principales sugerencias, observaciones e ideas de proyecto, levantadas en los talleres:

Tabla 11 Sugerencias, observaciones e ideas de proyectos, recogidas en los talleres.

Movilidad	
	Inversión en conexiones interterrazas y grandes conexiones oriente-poniente y norte-sur, que permitan no recurrir al centro.



Calzadas y veredas	Construcción de bypass desde Puerto Varas a Chiloé, para solucionar congestión en rotonda.
	Expropiación en calle Lota para tránsito de camiones en Barrio Puerto y así evitar la zona residencial.
	Ensanche en calle Crucero.
	Ensanche calle Sargento Silva.
	Conexión de avenidas principales como Av. Presidente Ibáñez con Los Notros y Llanos de Tenglo en sector Mirasol.
	Mejoramiento de veredas.
Transporte público	Conectividad hacia subcentros como Pelluco, Chiquihue, etc. (Rediseño malla de recorridos).
	Habilitación de corredores segregados de transporte público.
	Implementación de paradas establecidas de buses.
	Implementación de paraderos cubiertos (refugios) que permitan proteger a usuarios de la lluvia.
	Renovación de buses.
	Mejoramiento de frecuencia en taxi colectivos.
Ciclovías	Habilitar conectividad marítima sustentable (Ej: proyecto no materializado de taxi marítimo desde isla Tenglo a isla Maillen).
	Proyecto Tren-Tranvía
	<ul style="list-style-type: none"> - Priorizar proyecto de tren, para mejorar la conexión con Alerce - Proyecto de metro o tren (eléctrico), que conecte con sectores como Angelmó y Pelluco, aprovechando la faja existente del tren. - Mejorar acceso del tren con el terminal.
	Vincular proyecto tren (desde Osorno) con transporte marítimo
Ciclovías	Proyecto de teleférico, funicular o similar, para conectividad interterrazas
	Red de ciclovías.
Intermodalidad	Ciclovía en borde costero, desde Pelluco a Panitao.
	Intermodalidad entre ciclovías y conexiones interterrazas, circuitos peatonales y áreas verdes.
	Implementación de estaciones intermodales.
Gestión de tránsito	Accesibilidad universal en puntos de encuentro entre subsistemas de transporte.
	Implementación de medidas de mitigación vial.
	Inversión en reductores de velocidad.
	Implementación de proyectos de gestión de tránsito para solucionar problemas de atochamientos. Ej: calle Sargento Silva, Volcán Calbuco y Barrio Puerto.
	Priorización y mejoramiento de la convivencia vial.
	Carta de proyectos vigente de la Dirección de Tránsito Comunal (15 proyectos a evaluar su potencial PIMEP).

Espacios Públicos	
Espacios públicos	Consolidación de una red continua de espacios públicos.
	Terrazas como miradores y espacios naturales propios de la ciudad (sectores PDI, Intendencia, Clínica Los Andes, etc.).
	Activación de espacios públicos en laderas y quebradas (por ejemplo, estero Larraín, y Ladera Colina Lintz).
	Mejoramiento de espacio público y peatonalización de sectores y ejes en el centro de la ciudad (ej: bulevares y similares).
	Conexión de la costanera con el centro de la ciudad.
	Mejoramiento parque Mirasol.
	Priorización de la costanera y el desarrollo del borde costero, esteros y humedales, potenciando red de espacios públicos.
	Incorporación del lenguaje indígena en la señalética de la ciudad.
	Mejoramiento luminaria urbana.
	Mejoramiento de aseo y ornato de espacios públicos.



	Construcción de muelles urbanos o plazas de bolsillo, que permita armar un recorrido acuático por el borde costero y que incorpore a la isla Tenglo, para generar una infraestructura verde-azul (incorporando laderas, quebradas y humedales). Entendiendo el espacio público como una infraestructura que teja las laderas con la costa, la isla, etc.
	Habilitación de nuevas áreas verdes, a través de condicionantes a proyectos privados de edificación.
	Mejoramiento acceso a feria de Montemar.

Fuente: Elaboración propia en base a registro de talleres.

Otro de los aspectos emergentes en los talleres, fueron las ideas y sugerencias vinculadas a la protección ambiental del territorio. Destacan la importancia del resguardo y recuperación de humedales y ríos degradados (sobre todo en el sector de Alerce), así como la preservación de aquellos que aún no han sido altamente intervenidos. Para ello, se propone la expropiación de áreas de alto valor ecológico que se encuentren en crisis. A lo anterior, se suma la solicitud de estudios de suelo y medioambiente, así como el respeto al territorio costero de la Ñuque Lafquen (peligro de inundación) y la recuperación de ríos y mar, ya que son fundamentales para la actividad indígena. Se le asigna también importancia a la protección de corredores biológicos, por lo que se propone priorizar el sector cuarta terraza.

En relación al potencial turístico de la ciudad, se proyecta que la inversión en movilidad y espacio público debe estar orientada al desarrollo de este. En este sentido, las condiciones geográficas de la ciudad exigirían contar con estándares de accesibilidad universal y el diseño de una red de tránsito peatonal, como elementos prioritarios para el turismo.

Otras de las ideas y/o solicitudes surgidas en los talleres se listan a continuación:

- Mejoramiento sector Chinquihue como proyecto prioritario.
- Educación de riesgos frente a tsunamis.
- Soterramiento del cableado eléctrico al interior de barrios.
- Diseño de un PIMEP con perspectiva de género.
- Traslado del trámite de aduana del puerto de Puerto Montt hacia la última terraza, evitando que camiones bajen al puerto y, por tanto, reduciendo la congestión.
- Electromovilidad.
- Preocupación respecto a la ampliación operativa del aeropuerto El Tepual, el cual comenzaría a recibir vuelos internacionales.
- Solicitud de incorporar a la Imagen Objetivo el proyecto “Muelle Faro de los Cuatro Vientos”.

1.5.5.2 Alternativas de priorización

En cuanto a las observaciones relativas a las alternativas de priorización, en los talleres se recalzó que las alternativas no eran excluyentes entre sí y que el interés era conocer los aspectos positivos y negativos de cada una de ellas, a partir de la visión de los habitantes del territorio. De esta manera se recogen las siguientes observaciones respecto de cada alternativa:

Alternativa 1: Sistema de centros de barrios

De acuerdo a los asistentes a los talleres, esta alternativa otorgaría más relevancia a los barrios que habitan, por lo que estaría más enfocada en los habitantes, el espacio público y el fortalecimiento de los



subcentros. En este sentido, esta alternativa es también la más coherente con el nuevo Plan Regulador Comunal.

Se hace hincapié en focalizar la inversión en los barrios para el mejoramiento de la imagen de la ciudad y del espacio público, manifestando que el potencial del PIMEP es incorporar en su cartera a proyectos barriales de menor escala y mayor factibilidad, que otros servicios no realizarían por falta de rentabilidad social. Otro de los aspectos destacados de esta alternativa se relaciona al estudio e integración de humedales aledaños al desarrollo de subcentros y espacio público.

Por otro lado, como aspecto negativo se manifiesta que esta alternativa desfavorecería la conectividad.

Alternativa 2: Sistema de arcos interterrazas

En relación a la segunda alternativa, asociada al enfoque entre la conectividad interterrazas y a potenciar y dinamizar el centro de la ciudad y el borde costero, se desprende que esta es una alternativa asociada al desarrollo turístico de la ciudad, que además podría proveer una conexión entre la Ruta 5 y sector sur (Chiniquihue y Panitao).

Alternativa 3: Sistema de ejes centro periferia

En cuanto a la tercera alternativa, esta es valorada en tanto se enfoque hacia la restauración ambiental del territorio (humedales, cauces y ríos), dado que abarca la mayor cantidad de ecosistemas degradados (sectores Valle Volcanes, Cuenca Rio Maullín, Alerce) y permitiría proteger a los ecosistemas que aún no han sido intervenidos. También se indica que es la alternativa más coherente para la articulación del Plan de Acción Metropolitano entre Puerto Montt y Puerto Varas.

Se señala, además, que estaría enfocada a la movilidad, promoviendo ejes integrales entre centro-periferia, lo que permitiría incorporar humedales a la red de espacios públicos.

Posibles combinaciones de alternativas

Además de las observaciones realizadas para cada alternativa, se identificaron posibles combinaciones entre estas, que podrían maximizar los aspectos positivos de cada una de ellas.

- Combinación de alternativas 1 y 2: En este escenario, se prioriza el mejoramiento y dotación de espacios públicos en subcentros barriales, al mismo tiempo que se mejora la conectividad interterrazas. Entre los principales aspectos positivos, se señala la promoción de barrios sustentables, así como de la conectividad oriente-poniente. Otro de los comentarios recogidos manifiesta que esta alternativa debe enfocarse en el desarrollo de subcentros, pero también de la primera terraza (sector céntrico), lo cual es de utilidad para toda la ciudad.
- Combinación de alternativas 1 y 3: Estas alternativas resultaron ser valoradas complementariamente, en tanto podrían priorizar el desarrollo de subcentralidades y vías que conecten el centro con la periferia. Sin embargo, se argumenta que la materialización de ellas está supeditada a la implementación de equipamiento y servicios en los subcentros.
- Combinación de alternativas 2 y 3: Se recoge que estas alternativas podrían enfocarse en la conectividad interterrazas y conectividad centro-periferia, acorde a la imagen objetivo del PRC.



También se sugiere que se podría generar una conexión desde el borde costero hacia la periferia, promoviendo la conexión interterrazas y también la conexión intercomunal con Puerto Varas.

- Combinación de alternativas 1, 2 y 3: En cuanto a la selección de las tres alternativas de priorización, se manifiesta que todas ellas tienen elementos que requieren ser priorizados. Así la primera alternativa permitiría potenciar los subcentros, promoviendo la identidad barrial y la incorporación de sectores degradados como Panitao, la segunda alternativa promovería el mejoramiento del borde costero, conexiones interterrazas e incentivando modos de movilidad no motorizada y, la tercera alternativa permitiría la protección de ecosistemas degradados, en sectores como Alerce, pero también podría priorizar ejes de transporte público y modos de movilidad no motorizada hacia la periferia.

1.5.6 Conclusiones

El presente informe contiene los resultados de los talleres de participación ciudadana realizados en el contexto de la elaboración del Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio público de la ciudad de Puerto Montt. Los cuatro talleres realizados, que fueron convocados por el Municipio, contaron con una amplia asistencia, lo que permitió recoger ideas, observaciones y/o sugerencias de distintos actores de la sociedad civil de interés para el estudio.

En términos generales, se identifican similitudes en la información levantada en cada uno de los talleres, en cuanto a las problemáticas de la ciudad en el ámbito de la movilidad y el espacio público. En este sentido, se reiteran los comentarios asociados al deficiente transporte público y la falta de conectividad, tanto en los sectores interterrazas como entre el centro y la periferia de la ciudad, así como también entre los barrios, lo que genera extensos tiempos de viaje y una alta congestión vial, en tanto que gran parte de los traslados desembocan en el centro para conectar con distintos sectores de la ciudad. A esto se suma, la falta de modos de movilidad no motorizados como la habilitación de una red de ciclovías y una red peatonal, y cuya infraestructura existente se encontraría en mal estado.

En relación a los espacios públicos y áreas verdes se comparte la idea de poca disponibilidad y baja calidad. Por otro lado, si bien se reconoce un alto valor paisajístico de la ciudad y sectores de importante valor ecológico, también se expone que la intervención humana, por el crecimiento expansivo del área urbana, ha provocado la degradación del patrimonio natural de la ciudad como humedales y otros ecosistemas de bosque nativo, cauces, ríos y mar; cuestión que fue el eje central de la reunión sostenida con organizaciones ciudadanas, ambientales y comunidades indígenas convocadas a participar. Así, en los talleres fue posible notar una alta valorización del entorno natural de la ciudad, así como un fuerte interés por su protección, para evitar la degradación ambiental a la que hoy se ven enfrentados ciertos sectores.

Del reconocimiento de su geografía, también se rescata, de los debates grupales, que aparecen iniciativas asociadas al mejoramiento de la conectividad interterrazas, a través de modos de transporte no tradicionales como funiculares, teleféricos u otros, así como también la vinculación de la conectividad marítima, bajo la idea de que Puerto Montt es una ciudad que “le da la espalda al mar”; condición que debiese ser revertida promoviendo proyectos que incorporen el borde costero a la vida activa de la ciudad.



Los talleres también dieron cuenta del amplio conocimiento de los asistentes en las problemáticas vinculadas a las temáticas de consulta y pertinencia del PIMEP. En efecto, las temáticas expuestas se han arrastrado por varios años en la ciudad y ya se han realizado, en otras oportunidades, actividades diagnósticas y espacios de reflexión junto a la ciudadanía para atender dichas problemáticas. De lo anterior se desprende que el diagnóstico realizado en los talleres coincide plenamente con el diagnóstico elaborado por el equipo consultor, en la primera etapa del estudio.

Sin embargo, las actividades de participación ciudadana permitieron también recoger, sugerencias, observaciones e ideas de proyecto que debiese atender el PIMEP en elaboración y que fueron listadas en el apartado de síntesis de resultados. Entre las principales se destaca que, si bien la ciudad ha tenido una fuerte vocación industrial, tiene también un potencial turístico que no es puesto en valor. Ni la infraestructura de movilidad ni la calidad de los espacios públicos y áreas verdes estarían acordes al posible desarrollo turístico de Puerto Montt, por lo que se requiere que la inversión se dirija a potenciar ese polo productivo.

Al revisar las alternativas de priorización presentadas, si bien se expone que todas son importantes y complementarias en tanto atienden distintos problemas de la ciudad, las que tuvieron mayor acogida en los talleres fueron las alternativas que potencian los subcentros y las que generan conexiones centro-periferia. Esto podría deberse a que, tal como señalaron los asistentes a las actividades, la primera alternativa, que potencia un sistema de subcentralidades en la ciudad, consolida los barrios “donde vivimos”, impactando de manera más directa en la calidad de vida de las personas que habitan la ciudad. Asimismo, inclinarse hacia la tercera alternativa de conectividad centro-periferia tiene un propósito asociado a la protección ambiental, en tanto son los lugares donde se localizan principalmente los humedales y ambientes degradados. Pero también, el sistema de ejes centro-periferia permitiría reducir la congestión vial, tiempos de viaje, mejorar la conectividad hacia zonas periféricas y promover modos de transporte no motorizados. De la segunda alternativa, aun cuando se valora la conectividad interterrazas, el mejoramiento del borde costero y dinamización del centro urbano se manifiesta que esta alternativa estaría más dirigida a los turistas que a los habitantes de Puerto Montt, por lo que resultaría interesante, el desarrollo de alternativas que permitan complementar ambas visiones.

1.6 Consultas online

Complementario a las actividades realizadas en los talleres de participación ciudadana, se habilitó una sección de consulta online en la página web (www.puertomonttpimep.cl) para ampliar el alcance de la participación, permitiendo recopilar las opiniones y demandas incluso de quienes no pudieron asistir a los talleres. Al igual que los talleres, la consulta online se organiza en 2 secciones: La primera consulta es para identificar problemas y amenazas en cuanto a movilidad y espacio público, y para recopilar iniciativas ciudadanas (proyectos) para incorporarlos en el PIMEP. La segunda consulta es en relación con las Alternativas de Priorización, permitiendo a los participantes votar por la(s) alternativa(s) de su preferencia.



1.6.1 Banner de iniciativas ciudadanas

El banner de iniciativas ciudadanas tiene como objetivo recopilar y priorizar demandas ciudadanas, para ello se habilitó una encuesta que orienta la priorización en 3 preguntas:

1. ¿Qué sectores de la ciudad requieren mejorar sus áreas verdes y espacios público?
2. ¿Qué sectores de la ciudad requieren mejorar sus avenidas, calles, veredas, ciclovías o pistas sólo buses?
3. ¿Qué proyectos te gustaría priorizar para el PIMEP?

Estas preguntas permiten localizar y priorizar zonas de la ciudad en cuanto a demandas de espacio público y movilidad, además de poder recopilar proyectos específicos prioritarios para la ciudadanía.

Figura 23 Banner y encuesta sobre iniciativas ciudadanas



¡Gracias por contarnos tus ideas y proyectos!

Nombre *

Nombre

Apellidos

Correo electrónico *

Teléfono

(###) ### ####

¿Qué sectores de la ciudad requieren mejorar sus áreas verdes y espacios públicos?

¿Qué sectores de la ciudad requieren mejorar sus avenidas, calles, veredas, ciclovías o pistas solo buses?

¿Qué proyecto te gustaría priorizar para el PIMEP?

Enviar



Fuente: Elaboración propia.

Los resultados de esta consulta están pendientes al término del proceso de recepción de formularios; cuya fecha de término será establecida por la contraparte municipal.

1.6.2 Votación de alternativas de priorización

Este banner, similar a la actividad realizada en el taller, presenta 3 alternativas de priorización dando un título y una breve descripción de que significa cada una. Luego, en la ventana para votar, se encuentra una pregunta con respuesta de selección múltiple, esto para que los participantes puedan elegir una o más opciones. El resultado de esta encuesta permite seleccionar de manera más clara las prioridades de la ciudadanía en cuanto a estas 3 alternativas y así complementar los resultados de los talleres.

Figura 24 Banner y votación de Alternativas de priorización.

Alternativas de priorización

Escoge tu Alternativa de priorización preferida para priorizar el mejoramiento de las infraestructuras de movilidad y espacio público de la comuna.



Vota aquí

Votar

Selección de Alternativas

Nombre *

Nombre

Apellidos

Correo electrónico *

Casilla *

Selecciona tu Alternativa de priorización preferida (puedes escoger más de una) para priorizar el mejoramiento de las infraestructuras de movilidad y espacio público de la comuna.

- Alternativa de priorización N°1: Sistema de Centros de Barrios
- Alternativa de priorización N°2: Sistema de Arcos Interterraza
- Alternativa de priorización N°3: Sistema de Ejes Centro-Periferia

Enviar

Fuente: Elaboración propia

Los resultados de esta consulta están pendientes al término del proceso de recepción de votos; cuya fecha de término será establecida por la contraparte municipal.

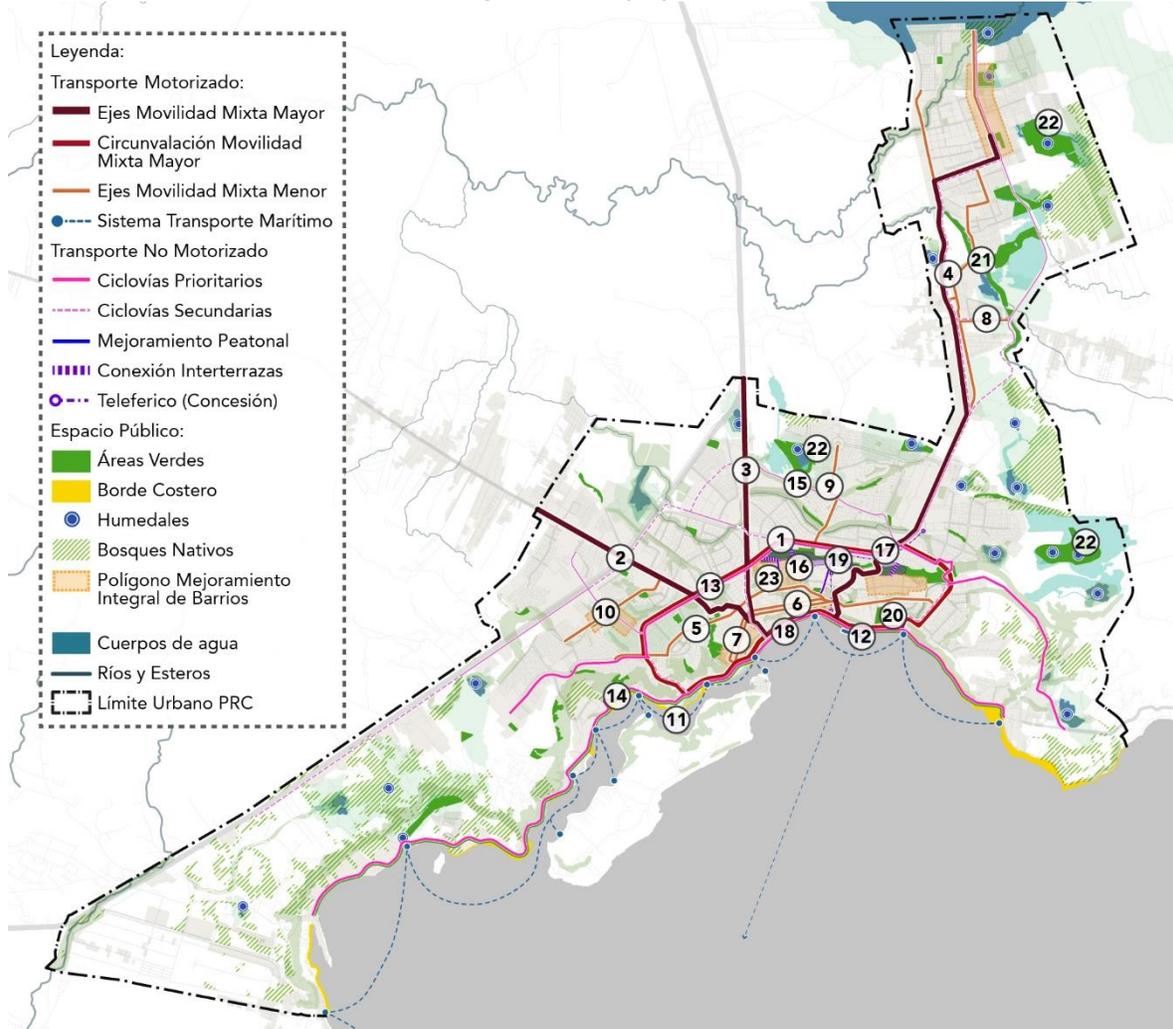
7º EXPENDIENTE PIMEP: Cartera de proyectos, obras y medidas

1.7 Cartera de proyectos, obras y medidas con potencial PIMEP

1.7.1 Cartera de proyectos, obras y medidas

A continuación, se identifica la cartera de proyectos que permitiría materializar a los Macroproyectos de la Imagen Objetivo:

Figura 25 Macroproyectos



Fuente: elaboración propia.



Tabla 12 Cartera de proyectos con potencial PIMEP

COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO		TRAMO		INICIATIVAS EN CURSO				
					Desde	Hasta	Nº	Nombre	Desde	Hasta	
MODOS MOTORIZADOS	Ejes de Movilidad Mixta Mayor	1	Circunvalación Central	1-A	Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez	Viad. Fourcade	Jorge Alessandri	14	Av. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses)	Parque Industrial	Ejército
				1-B	Ensanche Integral Jorge Alessandri	Av. Presidente Ibáñez	Pacheco Altamirano	4	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 2	Cardonal	Portales
				1-C	Mejoramiento Integral Costanera	Jorge Alessandri	Maratón	7	Mejoramiento Av. Costanera, tramo Central	Independencia	Copiapó
		2	Eje Movilidad Camino El Tepual	2-A	Mejoramiento Integral Camino El Tepual	Límite Urbano	Ruta 5	6	Ampliación Ruta 226 Cruce Longitudinal (Puerto Montt - El Tepual)	Pasado Límite Urbano	Ruta 5
				2-B	Mejoramiento Integral Eje Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales	Ruta 5	Av. Salvador Allende	22	Corredor Transporte Público Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales	Ruta 5 (Camino a Parga)	Urmeneta
		3	Eje Movilidad Av. Salvador Allende	3	Mejoramiento Integral Eje de Movilidad Av. Salvador Allende	Av. Límite Norte	Diego Portales	13	Desnivel Presidente Allende / Parque Industrial	Intersección (bajan expresas de S. Allende)	
		4	Eje Movilidad Camino a Alerce	4-A	Mejoramiento Integral Camino a Alerce	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibáñez	26	Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) - Av. Presidente Ibáñez - Ejército	Las Torres	Urmeneta - Benavente
								25	Pista Solo Bus Alerce	Salvador Zurita	Las Torres
								17	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Oriente	Obispo Juan González	Cuarta Terraza
								18	Par Gabriela Mistral - Vía Nueva, Apertura Calzada Poniente	Las Torres	Obispo Juan González
				4-B	Mejoramiento Integral Eje Ejército - Copiapó	Av. Presidente Ibáñez	Juan Soler Manfredini	5	Ampliación Av. Ejército	Av. Presidente Ibáñez	Seminario
		5	Eje Los Notros - Crucero - Sta. María - Dorsal - Germania y Egaña	5-A	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Puerto Natales	Guillermo Gallardo	15	Segunda Calzada Av. Los Notros	Puerto Lara	Av. Presidente Ibáñez
								24	Pista Solo Bus Los Notros - Crucero - Par Pérez Rosales-San Antonio	Av. Presidente Ibáñez	Par Urmeneta - Benavente
								19	Santa María - Dorsal - Germania (Anillo Central-Tramo Norte)		Egaña



COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO		TRAMO		INICIATIVAS EN CURSO		TRAMO			
					Desde	Hasta	Nº	Nombre	Desde	Hasta		
			5-B	Apertura Calle Dorsal	Guillermo Gallardo	Diagonal Germania			Vicente Pérez Rosales			
			5-C	Mejoramiento Integral Germania - Egaña	Ecuador	Maratón						
		6	Par Vial Urmeneta - Benavente	6	Mejoramiento Integral Par Vial Urmeneta - Benavente	Av. Salvador Allende	Copiapó	23	Pistas Solo Bus Par Urmeneta - Benavente	Salvador Allende	Ejercito	
		7	Par Vial Ecuador-Chorrillos	7	Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador - Chorrillos	Independencia	Av. Salvador Allende	1	Mejoramiento Accesibilidad Barrio Puerto (Ecuador-Chorrillos)	Independencia	Salvador Allende	
		8	Camino La Vara	8	Mejoramiento Integral Camino La Vara	Camino a Alerce	Interconexión Alerce					
		9	Sargento Silva	9	Mejoramiento Integral Sargento Silva	Av. Presidente Ibáñez	Sol de Granada					
		10	Av. Vicuña Mackenna	10-A	Mejoramiento Integral Av. Vicuña Mackenna	Puerto Lirquén	Vía Indico					
				10-B	Apertura Av. Vicuña Mackenna	Vía Indico	Cardonal					
		Transporte Marítimo	11	Sistema de Transporte marítimo	11	Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo	Definición Conceptual Plan Maestro (KM red completa)		28	Proyecto Transporte Marítimo Sustentable (Taxis Acuáticos)	Definición Conceptual Plan Maestro (KM red completa)	
			12	Puerto Cruceros	12	Construcción Puerto de Cruceros Pichi Pelluco	Juan Soler Manfredini 220 m al poniente de España		42	Puerto Cruceros Pichi Pelluco	Juan Soler Manfredini 220 m al poniente de España	
	MODOS NO MOTORIZADOS	Ciclovías Estructurantes	13	Ciclovía Tercera Terraza	13	Construcción Ciclovía Eje Tercera Terraza (Los Notros - Av. Presidente Ibáñez - Regimiento)	Av. Alto Bonito	Ruta 7	29	Red de Ciclorutas	Situación Base / Prediseños / Complementarias	
14			Ciclovía Costanera	14	Construcción Ciclovía Eje Costanera (Chiquihue - Pacheco Altamirano - Angelmó - Diego Portales - Juan Soler Manfredini)	Panitao	Av. Las Toninas					
Ciclovías Secundarias		15	Red de Ciclovías Secundarias	15-A	Habilitación Ciclovía Jorge Alessandri	Los Notros	Pacheco Altamirano					
				15-B	Habilitación Ciclovía Av. Salvador Allende	Av. Presidente Ibáñez	Costanera					
				15-C	Habilitación Ciclovía Maratón	Av. Presidente Ibáñez	Juan Soler Manfredini					
				15-D	Habilitación Ciclovía Ruta 5	290 m al poniente de Cruce Paredes	Parque Industrial					
				15-E	Habilitación Ciclovía Parque Industrial	Ruta 5	Av. Presidente Ibáñez					
				15-F	Habilitación Ciclovía El Teniente - Los Aromos	Parque Industrial	Av. Presidente Ibáñez					



COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO		TRAMO		INICIATIVAS EN CURSO		TRAMO		
					Desde	Hasta	Nº	Nombre	Desde	Hasta	
ESPACIO PÚBLICO			15-G	Habilitación Ciclovía Camino a Alerce – Av. Víctor Jara	100 m al sur de calle Bosque Nativo	Av. Norte Sur II					
			15-H	Habilitación Ciclovía Interconexión Alerce	Camino a Alerce	Salvador Zurita					
			15-I	Habilitación Ciclovía Camino La Vara (V-629)	Camino a Alerce	Interconexión Alerce					
	Proyectos Peatonales	16	Conectividad Interterraza	16	Construcción Sistema de Conectividad Interterraza	Conexiones interterrazas		27	Construcción Conectividad Interterrazas Puerto Montt	Conexiones interterrazas	
						33	Otras Conexiones Interterrazas (Complemento a ES-01)	Otras Escaleras, Ascensores, Funiculares			
		17	Teleférico La Paloma - Centro	17	Construcción Teleférico La Paloma - Centro	Cuarta Terraza	Mall Paseo Costanera	41	Teleférico (Concesión)	Cuarta Terraza	Mall Paseo Costanera
	Parques y Plazas Urbanas	18	Costanera	18-A	Mejoramiento Parque Costanera	Av. Diego Portales	Illapel				
				18-B	Mejoramiento Paseo peatonal Eje Costanera (Camino a Chiquihue - Diego Portales - Juan Soler Manfredi)	Chiquihue	Ruta 7				
		19	Parque Urbano de Ladera	19	Construcción Parque Urbano de Ladera	Ladera entre Av. Presidente Ibáñez (Lim. Norte) - Viaducto Fourcade (Lim. Oriente) - Los Leones y Padre Harter (Lim. Sur) - San Ignacio (Lim. Poniente)					
		20	Parque Metropolitano (Huasco)	20	Construcción Parque Metropolitano Huasco	Terreno Expretoleras (Oriente)		35	Construcción Parque Metropolitano (Parque Huasco)	Terreno Expretoleras (Oriente)	
21		Parque Río Arenas	21	Parque Río Arenas	Río Arenas (Camino a Alerce)						
22		Parques Humedales Urbanos	22-A	Parque Humedal Rupallán (Alerce)	Alerce (Sur-Oriente)						
			22-B	Parque Humedal Artesanos (Alerce)	Alerce (Av. Norte Sur II)						
			22-C	Parque Humedal Llantén	Calle Llantén con Espino Blanco						
			22-D	Parque Humedal Antiñir	Lago Peñuelas con Remanso						
			22-E	Parque Humedal Chin Chin	Av. Salvador Allende con Ruta 5						
			22-F	Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)	Oriente de Valle Volcanes						
			22-G	Parque Humedal Volcanes C	Sur-Oriente de Valle Volcanes						
	22-H		Parque Humedal Estero Chiquihue	Desembocadura Estero Chiquihue							
	22-I		Parque Humedal Chiquihue C	La goleta (V-811)							
	22-J		Parque Humedal Alto La Paloma	Ricardo García (350m al oriente de Villa los Pinos)							



COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO		TRAMO		INICIATIVAS EN CURSO		TRAMO		
					Desde	Hasta	Nº	Nombre	Desde	Hasta	
			22-K	Parque Humedal Cárcel Vertedero	Al sur de Complejo Penitenciario de Puerto Montt						
			22-L	Parque Humedal Dos Esteros	Regimiento a 75m al norte de Av. Dos Esteros						
			22-M	Parque Humedal Guinna	Av. El Canelo con Cousiño						
			22-N	Parque Municipal La Paloma (Humedal La Paloma)	Parque Municipal La Paloma						
			22-O	Parque Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3						
			22-P	Parque Padre Hurtado Mirasol (Humedal Miraflores)	Av. Vicuña Mackenna con Av. Presidente Alessandri						
			22-Q	Parque Humedal Pelluco	Regimiento con Carretera Austral						
			22-R	Extensión Parque Río Negro (Humedal Río Negro)	Norte de Parque Humedal Río Negro						
			22-S	Parque Humedal Ruta 5	Poniente de empalme a Ruta 5 Sur (Ruta 5 con Parque Industrial)						
			22-T	Parque Humedal Taylor	Sector Chinquihue						
			22-U	Parque Humedal Troncos Milenarios	Av. Gabriela Mistral 700m al norte de Av. Los Fundadores						
			Polígonos de mejoramiento	23	Mejoramientos Integrales Centros Barriales	23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	Barrio Puerto			
	23-B	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Centro				Centro		30	Tráfico Calmado Centro de Puerto Montt	Circuitos peatonales interior perímetro central (30 há)	
	23-C	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo				Población Modelo		3	Mejoramiento Padre Harter	G. Gallardo	Blanco Encalada
	23-D	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Lintz				Barrio Lintz					
	23-E	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce				Barrio Alerce		40	Plaza central Llafkelen y Parque Reloncaví, Alerce	Plaza de Alerce y terreno al oriente (Población Reloncaví)	
	23-F	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol				Barrio Mirasol					

Fuente: elaboración propia.



1.7.2 Descripción de los proyectos, obras y medidas

1.7.2.1 Ejes de movilidad mixta mayor

1. Macroproyecto Circunvalación central:

- **1-A Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la Av. Presidente Ibáñez²⁰, entre el Viaducto Fourcade y calle Jorge Alessandri, la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, y la construcción de un tramo de ciclo vía que conectará a la tercera terraza, en dirección oriente-poniente (Proyecto 10).

Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **1-B Mejoramiento Integral Jorge Alessandri**

El proyecto consiste en el ensanche de Av. Jorge Alessandri (Av. Presidente Ibáñez en el PRC), habilitando dos pistas por sentido, entre Av. Presidente Ibáñez y la costanera (calle Pacheco Altamirano), la demarcación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, y la construcción de una ciclo vía (Proyecto 12).

Se considera la ejecución de veredas a ambos costados de la calzada (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas, y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **1-C Mejoramiento Integral Av. Costanera**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la avenida Costanera, entre Jorge Alessandri y Maratón, la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, y la construcción de un tramo de ciclo vía que conectará a Panitao con Pelluco, en sentido oriente-poniente (Proyecto 11).

Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

2. Macroproyecto Eje Movilidad Camino El Tepual:

- **2-A Mejoramiento Integral Camino El Tepual**

²⁰ Exceptuando el tramo entre Cardonal y Parque Industrial, el cual ha sido recientemente remodelado.



El proyecto consiste en el ensanche de Av. El Tepual, habilitando dos pistas por sentido, entre el límite urbano y la Ruta 5, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido; con el objetivo de convertir esta vía en una avenida integral.

Se considera la ejecución de la nueva vereda norte y el mejoramiento de la vereda sur (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas, y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **2-B Mejoramiento Integral Eje Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de las calles Cardonal, Las Quemadas y Vicente Pérez Rosales, eje emplazado entre la Ruta 5 y Av. Salvador Allende, y la habilitación de pistas exclusivas para el transporte público, en el borde derecho de la calzada, según el sentido de avance. El proyecto está conformado por las siguientes vías:

- Por el Poniente: Eje Av. Cardonal, con una doble calzada con dos pistas por sentido, sin mediana. Eje Las Quemadas, con doble calzada con dos pistas sentido entre Cardonal – Los Sauces, y 3 pistas, con 2 en el sentido oriente-poniente, entre Los Sauces y Vicente Pérez Rosales.
- Por el Oriente: Eje Vicente Pérez Rosales, con una calzada simple con dos pistas en el sentido norte-sur, entre Las Quemadas y Juan José Lira. Eje San Antonio, con una calzada simple, entre Benavente y Las Quemadas, en el sentido sur-norte. Ambos ejes, como par vial, se conectan con el sistema de par vial Benavente – Urmeneta de la zona centro.

Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

3. Macroproyecto Eje Movilidad Av. Salvador Allende:

- **3 Mejoramiento Integral Av. Salvador Allende**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la Av. Salvador Allende, entre el límite urbano y Diego Portales, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido; con el objetivo de convertir esta vía en una avenida integral.

Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

4. Macroproyecto Eje Movilidad Camino a Alerce:

- **4-A Mejoramiento Integral Camino a Alerce**

El proyecto consiste en el ensanche de Camino a Alerce (Av. Ferrocarril en el PRC), entre Av. Presidente Ibáñez y Av. Los Alerces, la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido,



y la construcción de los tramos no materializados de la ciclovía que se extiende desde Av. Presidente Ibáñez hasta Salvador Zurita (Proyecto 12); con el objetivo de convertir esta vía en una avenida integral.

Se considera la ejecución de veredas a ambos costados de la calzada (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas, y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **4-B Mejoramiento Integral Eje Ejército – Copiapó**

El proyecto consiste en el ensanche de calle Ejército, entre Seminario y Av. Presidente Ibáñez, el mejoramiento de las calles Ejército y Copiapó, desde Seminario hasta la costanera, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido.

Se considera la ejecución de la nueva vereda poniente, en el caso de ensanche, y el mejoramiento de las veredas existentes (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas, y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

1.7.2.2 Ejes de movilidad mixta menor

5. Macroproyecto Eje Los Notros - Crucero - Sta. María - Dorsal - Germania y Egaña

- **5-A Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de las calles Los Notros, Crucero y Santa María, eje que se extiende entre las calles Puerto Natales Guillermo Gallardo. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **5-B Apertura Calle Dorsal**

El proyecto consiste en la apertura de Calle Dorsal, entre Guillermo Gallardo y Diagonal Germania. Se considera la ejecución de veredas a ambos costados de la calzada (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas, y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **5-C Mejoramiento Integral Germania - Egaña**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de las calles Germania y Egaña, eje que se extiende entre las calles Ecuador y Maratón. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

6. Macroproyecto Par Vial Urmeneta - Benavente

- **6 Mejoramiento Integral Par Vial Urmeneta - Benavente**



El proyecto consiste en el mejoramiento integral del par vial compuesto por las calles Urmeneta y Benavente, entre Av. Salvador Allende y calle Copiapó, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, la que servirá para el proyecto de electrocorredor, anunciado recientemente²¹, que unirá La Paloma-Valle Volcanes con el centro histórico²².

Dada la alta afluencia peatonal de este eje, debido a su emplazamiento en el centro de comercios y servicios de Puerto Montt, se propone el ensanchamiento y mejoramiento de veredas, la demarcación de la vía como Zona Calma (o Zona 30), la conservación de la calzada, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Este proyecto es complementario con el proyecto 7 Mejoramiento integral Par vial Ecuador-Chorrillos y el proyecto 21-B Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Centro.

7. Macroproyecto Par Vial Ecuador-Chorrillos

- **7 Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador – Chorrillos**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral del par vial compuesto por las calles Ecuador y Chorrillos, entre Av. Salvador Allende y calle Independencia, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido (se propone solicitar la extensión del área de servicio del proyecto de electrocorredor, que unirá La Paloma-Valle Volcanes con el centro histórico).

Con el objetivo de promover la condición patrimonial y cultural de este eje, emplazado en la Zona Típica Barrio Puerto, se propone el ensanchamiento y mejoramiento de veredas, la demarcación de la vía como Zona Calma (o Zona 30), la conservación de la calzada, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Este proyecto es complementario con el proyecto 6 Mejoramiento integral Par vial Urmeneta-Benavente y el proyecto 21-A Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Centro.

8. Macroproyecto Camino La Vara

- **8 Mejoramiento Integral Camino La Vara**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la vía Camino La Vara, entre Camino a Alerce e Interconexión Alerce, lo que corresponde al único tramo urbano de la vía. Esta calle es el acceso al sector de La Vara que, si bien en su mayoría se encuentra fuera del límite urbano, mantiene una gran relación con Puerto Montt por lo que su óptima conexión es un factor prioritario para los vecinos. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

9. Macroproyecto Sargento Silva

²¹<https://www.electromov.cl/2021/08/19/electrocorredor-de-puerto-montt-unira-la-paloma-valle-volcanes-con-el-centro-historico/>

²² La ley 20.958 solo permite financiar obras de infraestructura de movilidad y espacio público, o bien estudios referidos a esas obras, por lo tanto, en el caso de un electrocorredor, solo se podrían financiar obras de mejoramiento de pavimentos y dotación de paraderos, pero no compra de buses eléctricos.



- **9 Mejoramiento Integral Sargento Silva**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la calle Sargento Silva, tramo entre Av. Presidente Ibáñez y rotonda Sol de Granada. El proyecto responde al alto flujo vehicular que genera este sector de la ciudad y que se ve perjudicado por la discontinuidad de la doble calzada en su tramo norte, donde hace falta materializar más de 400m de la calzada poniente.

Se considera la materialización de ambas calzadas en los tramos que corresponde, el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

10. Macroproyecto Av. Vicuña Mackenna

- **10-A Mejoramiento Integral Av. Vicuña Mackenna**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la Av. Vicuña Mackenna, entre Puerto Lirquén y Vía Indico. Se busca mejorar la conexión del barrio periférico Miraflores con el resto de la ciudad de Puerto Montt mediante el mejoramiento integral de esta avenida y la apertura de su conexión con el eje interurbano Camino El Tepual (proyecto complementario 10-B).

Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

- **10-B Apertura Av. Vicuña Mackenna**

Relacionado al proyecto 10-A “Mejoramiento Integral Av. Vicuña Mackenna”, se plantea la apertura del tramo faltante entre Vía Indico y Cordonal, el cual concretaría esta conexión de la avenida con el eje Camino El Tepual. Se considera la ejecución de veredas a ambos costados de la calzada (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas, y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

1.7.2.3 Transporte Marítimo

11. Macroproyecto Sistema de Transporte marítimo

- **11 Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo**

Dado el potencial y alto interés de la ciudadanía y el Municipio por consolidar un sistema de taxis marítimos, integrados a la red de transporte público, se propone la materialización de estaciones intermodales (embarcaderos)²³, que conecten desde Pelluco a Chiquihue.

²³ La ley 20.958 solo permite financiar obras de infraestructura de movilidad y espacio público, o bien estudios referidos a esas obras, por lo tanto, en el caso del transporte marítimo solo se podrían considerar obras en las estaciones de intercambio (embarcaderos), pero no en el sistema.



Este proyecto es complementario al proyecto 9 Construcción Puerto de Cruceros Pichi Pelluco, que podría incorporar una estación intermodal en su diseño.

12. Macroproyecto Puerto Cruceros

- **12 Construcción Puerto de Cruceros Pichi Pelluco**

Esta iniciativa, de origen municipal, consiste en construir un puerto de cruceros en el sector de la actual caleta Pichi Pelluco. El proyecto considera la construcción de un frente de atraque, con capacidad para atender hasta tres naves simultáneas, una explanada en tierra, de cerca de 4.200 m², y un edificio terminal, de 4.400 m² en dos pisos.

1.7.2.4 Ciclovías estructurantes

13. Macroproyecto Ciclovía Tercera Terraza

- **13 Construcción Ciclovía Eje Tercera Terraza (Los Notros - Av. Presidente Ibáñez – Regimiento)**

Con el objetivo de promover la movilidad no motorizada en dirección oriente-poniente de la ciudad, se propone la construcción de una ciclovía bidireccional que se extienda a lo largo de la tercera terraza, conectando desde los barrios Bosquemar y Mirasol hasta Pelluco. La ciclovía se extendería por calle Los Notros, Av. Presidente Ibáñez y Regimiento, desde Av. Alto Bonito hasta la Ruta 7.

Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

Parte de esta iniciativa (tramo Viad. Fourcade - Jorge Alessandri) está incluida en el proyecto 1-A Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez.

14. Macroproyecto Ciclovía Costanera

- **14 Construcción Ciclovía Eje Costanera (Chinquihue, Pacheco Altamirano, Angelmó, Diego Portales y Juan Soler Manfredini)**

Con el objetivo de promover la movilidad no motorizada en dirección oriente-poniente de la ciudad y revitalizar su borde costero, se propone la construcción de una ciclovía bidireccional que se extienda a lo largo de la costanera, conectando desde Panitao a Pelluco. La ciclovía se extendería por las avenidas Chinquihue, Pacheco Altamirano, Angelmó, Diego Portales y Juan Soler Manfredini, empalmándose a la ciclovía existente entre calle Copiapó y Av. Las Toninas (Pelluco).

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU.



Parte de esta iniciativa (tramo Jorge Alessandri-Maratón) está incluida en el proyecto 1-C Mejoramiento Integral Costanera.

1.7.2.5 Ciclovías secundarias

15. Red de Ciclovías Secundarias

- **15-A Habilitación Ciclovía Jorge Alessandri**

En base al proyecto 1 Circunvalación Central, cuyo objetivo es consolidar una avenida urbana integral que promueva distintos modos de movilidad, se propone la construcción de una ciclovía que conecte Av. Los Notros con Av. Pacheco Altamirano.

Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

Esta iniciativa está incluida en el proyecto 1-B Ensanche y mejoramiento integral Jorge Alessandri.

- **15-B Habilitación Ciclovía Av. Salvador Allende**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone dar continuidad a la ciclovía existente en Av. Salvador Allende, entre Andrés Bello y Ecuador, a través de la ejecución del tramo Ecuador-Av. Presidente. Ibáñez, lo que permitirá conectar la costanera con Av. Presidente Ibáñez.

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU.

- **15-C Habilitación Ciclovía Maratón**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone la construcción de una ciclovía que conecte las ciclovías existentes en la costanera (Ruta 7) y Regimiento.

Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

- **15-D Habilitación Ciclovía Ruta 5**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone dar continuidad a la ciclovía existente en la Ruta 5, entre C. Los Eucaliptos y Av. Pdte. Alessandri, a través de la ejecución del tramo que va desde Av. Pdte. Alessandri hasta el empalme con la ciclovía Parque Industrial (90 m al poniente de El Teniente).



Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU.

- **15-E Habilitación Ciclovía Parque Industrial**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone dar continuidad a la ciclovía existente en Parque Industrial, entre 90 m al poniente de El Teniente y 260 m al oriente del Polpaico, a través de la ejecución del tramo que va desde este último lugar hasta Av. Presidente Ibáñez.

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU.

- **15-F Habilitación Ciclovía El Teniente – Los Aromos**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone la construcción de una ciclovía en calles El Teniente y Los Aromos, entre Parque Industrial y Av. Salvador Allende, conectando las ciclovías existentes de Parque Industrial y Monseñor Ramón Munita.

Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

- **15-G Habilitación Ciclovía Camino a Alerce – Av. Victor Jara**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone dar continuidad a la ciclovía existente en Camino a Alerce, entre Av. Presidente Ibáñez y 100 m al sur de calle Bosque Nativo, a través de la ejecución del tramo que va desde este último lugar hasta Av. Victor Jara, para luego continuar por esta vía hasta el eje Av. Violeta Parra-Av. Norte Sur II.

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU.

Esta iniciativa está incluida en el proyecto 4-B Mejoramiento integral Camino a Alerce.

- **15-H Habilitación Ciclovía Interconexión Alerce**

Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone dar continuidad a la ciclovía existente en el eje Av. Violeta Parra-Av. Norte Sur II, entre Salvador Zurita y Pje. Jardín del Sur, a través de la ejecución del tramo que va desde esta última intersección hasta Camino a Alerce.

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU.

- **15-I Habilitación Ciclovía Camino La Vara (V-629)**



Con el objetivo de consolidar una red continua de ciclovías, en base a las existentes, se propone conectar las ciclovías Camino a Alerce – Av. Victor Jara (Proyecto 12-G) e Interconexión Alerce (Proyecto 12-H), a través de la construcción de una ciclovía en Camino La Vara (ruta V-629).

Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

La demanda de este proyecto deberá ser revaluada, en caso de materializarse el tramo pendiente de la Ciclovía Interconexión Alerce (Proyecto 12-H).

1.7.2.6 Proyectos peatonales

16. Conectividad Interterrazas

- **16 Construcción Sistema de Conectividad Interterraza**

Dada que la condición morfológica de la ciudad (aterrazada, con laderas de altas pendientes) representa una de las principales dificultades para el uso de transporte público y modos no motorizados (caminata y ciclos), el proyecto *Conectividad Interterrazas* propone la gestión y ejecución de intervenciones que mejoren la movilidad entre terrazas, mejorando la accesibilidad al área céntrica de la ciudad, a través de modos sustentables de movilidad. Se considera la instalación de dos ascensores, uno entre las terrazas 1 y 2, en el sector de calle Quillota, y otro entre las terrazas 2 y 3, en el sector O’Higgins – Padre Harter, un funicular, entre las terrazas 2 y 3, en el sector de calle Guillermo Gallardo, y la ejecución de dos rampas de conexión entre las terrazas 2 y 3, en el tramo Ejército-Carmela y Mac Iver- Santa Teresa²⁴.

17. Teleférico La Paloma - Centro

- **17 Construcción Teleférico La Paloma - Centro**

Dada que la condición morfológica de la ciudad (aterrazada, con laderas de altas pendientes) representa una de las principales dificultades para el uso de transporte público y modos no motorizados (caminata y ciclos), la Dirección de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP) contempla la materialización de un sistema de teleféricos, que uniría las cuatro terrazas. El proyecto considera dos fases, una que conecte el sector La Paloma con el centro de la ciudad, y otra desde el barrio Mirasol hasta Angelmó.

La primera fase, que irá desde el sector de La Paloma hacia el centro, recorrerá 2.7 km, en tan solo 11 minutos, con 4 estaciones de embarque y desembarque. Debido a su condición de concesión, para el financiamiento de este proyecto no se destinarán fondos recaudados a través de la Ley de Aportes, pero si será considerado dentro de la estructura del plan.

²⁴ La ley 20.958 solo permite financiar obras de infraestructura de movilidad y espacio público, o bien estudios referidos a esas obras, por lo tanto, en el caso ascensores y funiculares, solo se podrían financiar las obras civiles y expropiaciones para su implementación, mas no la compra de equipos ni gastos de operación y mantención.



1.7.2.7 Parques y Plazas Urbanas

18. Costanera

- **18-A Mejoramiento Parque Costanera**

El proyecto consiste en el mejoramiento integral del Parque costanera, desde el sector de la Plaza de Armas hasta el embarcadero de la costanera y gimnasio Empormontt, comprendiendo un área de 9,1 hectáreas. Esta iniciativa ministerial (MINVU, Legado Bicentenario), cuyas obras comenzaron en marzo de 2021, considera la habilitación de un paseo peatonal a bordemar de 1,6 km, dos áreas deportivas, dos multicanchas, tres áreas de juegos infantiles, skatepark, pump track para bicicletas, cinco plazas de encuentro, áreas verdes y una explanada de eventos. Se espera que la obra este inaugurada a más tardar en mayo de 2022²⁵.

- **18-B Mejoramiento Integral Eje Costanera (Chinquihue, Pacheco Altamirano, Angelmó, Diego Portales y Juan Soler Manfredini)**

Con el objetivo de revitalizar el borde costero de Puerto Montt - uno de los principales atributos paisajísticos, culturales e identitarios de Puerto Montt – se propone el mejoramiento integral de la costanera, desde Panitao a Pelluco, otorgando un espacio público continuo de alto estándar a la población residente y turistas.

Se considera el mejoramiento de las circulaciones peatonales de bordemar (continuando el paseo de bordemar contemplado en el proyecto 15-A), la habilitación de miradores y muelles públicos, una ciclovía (Proyecto 11), paisajismo, luminaria y mobiliario urbano.

19. Parque Urbano de Ladera

- **19 Construcción Parque Urbano de Ladera**

Con el objetivo de aumentar el acceso a áreas verdes y proteger los atributos ambientales y paisajísticos de las laderas de la ciudad, se propone la construcción de un parque urbano de ladera, de 29,8 Há, en específico en la ladera que se emplaza entre la segunda (calle Padre Harter) y tercera terraza (Av. Presidente Ibáñez), desde calle San Ignacio hasta el viaducto Fourcade. El proyecto considera la habilitación de senderos y miradores, obras de paisajismo, luminaria y mobiliario urbano.

Este proyecto tiene el potencial de complementarse con el proyecto Conectividad Interterrazas (Proyecto 13).

20. Parque Metropolitano (Hiasco)

- **20 Construcción Parque Metropolitano Hiasco**

²⁵ La ejecución completa de este proyecto se realizará con fondos sectoriales, por lo que no será necesario destinar fondos recaudados a través de la Ley de Aportes. No obstante lo anterior, el proyecto si será considerado dentro de la estructura del plan.



El proyecto, comprometido por MINVU, consiste en la ejecución de un parque de 4,2 Há, sobre los terrenos recuperados del ex puerto petrolero, a solo seis cuadras de la Plaza de Armas de Puerto Montt. El diseño, cuya adjudicación se determinó por medio de un concurso público realizado en el año 2019, considera diversos equipamientos como juegos infantiles, áreas verdes, huertos, un skatepark y un anfiteatro, disponiendo en forma soterrada o en otros niveles los espacios que no serán parque, como un futuro museo, un centro cultural u otras edificaciones. El proyecto también considera la recuperación natural del sitio y la presencia de cuerpos de agua.

21. Parque Río Arenas

- **21 Construcción Parque Río Arenas**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales del río Arenas y asegurar un acceso controlado al mismo, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 37,5 Há²⁶, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la conservación del cauce y sus alrededores, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

22. Parques Humedales Urbanos

- **22-A Parque Humedal Rupallán (Alerce)**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Rupallán en Alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 32,8 Há²⁷, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-B Parque Humedal Artesanos (Alerce)**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Artesanos en Alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 27,4 Há²⁸, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-C Parque Humedal Laguna Llantén**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Laguna Llantén, ubicado a un costado de la intersección entre calles Llantén y Remanso, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 6,5 Há²⁹, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del

²⁶ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

²⁷ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

²⁸ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

²⁹ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.



humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-D Parque Humedal Laguna Antifñir**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Laguna Antifñir, ubicado a un costado de la intersección entre calles Lago Peñuelas y Remanso, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 20 Há³⁰, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-E Parque Humedal Chin Chin**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Chin Chin, ubicado a un costado de la intersección entre Av. Salvador Allende y la Ruta 5, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 6,5 Há³¹, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-F Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos de los humedales Volcanes B y D, ubicado en Valle Volcanes, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 37,3 Há³², destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-G Parque Humedal Volcanes C**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Volcanes C, ubicado en Valle Volcanes, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 17,8 Há³³, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-H Parque Humedal Estero Chiquihue**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Estero Chiquihue, ubicado en la desembocadura del estero homónimo, y asegurar un acceso público

³⁰ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

³¹ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

³² Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

³³ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.



controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 14,1 Há³⁴, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-I Parque Humedal Chinquihue C**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Chinquihue C, ubicado en el sector de Panitao, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 3,45 Há³⁶, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-J Parque Humedal Alto La Paloma**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Alto La Paloma, cercano a calle Ricardo García, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 6,9 Há³⁷, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-K Parques Humedales Cárcel Vertedero**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Cárcel Vertedero, ubicado al costado de la Cárcel en la Ruta 5, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 3,6 Há³⁸, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-L Parque Humedal Dos Esteros**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Dos Esteros, ubicado en el sector Pelluco en calle Regimiento, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 1,45 Há³⁹, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

³⁴ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

³⁶ Superficie estimada de acuerdo al cambio de uso de suelo (bosque nativo) en la modificación al PRC en trámite.

³⁷ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

³⁸ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

³⁹ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.



- **22-M Parque Humedal Guinna**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Guinna, ubicado al norte del sector La Paloma, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 4 Há⁴⁰, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-N Parque Municipal La Paloma (Humedal La Paloma)**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal La Paloma, ubicado dentro del Parque Municipal La Paloma, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 5,3 Há⁴¹, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-O Parque Humedal Mar y Cielo**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Mar y Cielo, ubicado en el sector Alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 7,5 Há⁴², destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-P Parque Padre Hurtado Mirasol (Humedal Miraflores)**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Miraflores, ubicado dentro del Parque Padre Hurtado Mirasol, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 2,3 Há⁴³, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-Q Parque Humedal Pelluco**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Pelluco, ubicado oriente del sector Pelluco, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 10,8 Há⁴⁴, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y

⁴⁰ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴¹ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴² Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴³ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴⁴ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.



vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-R Extensión Parque Río Negro (Humedal Río Negro)**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Río Negro, ubicado al norte del sector alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 20,9 Há⁴⁵ que se incorporarían al recientemente inaugurado Parque Río Negro, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-S Parque Humedal Ruta 5**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Ruta 5, ubicado en la Ruta 5, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 19,2 Há⁴⁶, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-T Parque Humedal Taylor**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Taylor, ubicado al costado de la Cárcel en la Ruta 5, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 6,8 Há⁴⁷, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

- **22-U Parque Humedal Troncos Milenarios**

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Troncos Milenarios, ubicado en el sector Alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 7,8 Há⁴⁸, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

1.7.2.8 Polígonos de mejoramiento

23. Mejoramiento Integral Centros Barriales

⁴⁵ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴⁶ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴⁷ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.

⁴⁸ Superficie con declaratoria de utilidad pública, de uso parque urbano, en la modificación al PRC en trámite.



- **23-A Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto**

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales del sector, a través de la conservación y arborización de las veredas existentes (y la pavimentación de nuevas, en caso de requerirlo), el mejoramiento de plazas y otras áreas verdes de escala barrial, la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano, y la instalación de señalética asociada a inmuebles de valor patrimonial.

Este proyecto es complementario con el proyecto 7 Mejoramiento integral Par vial Ecuador-Chorrillos.

- **23-B Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Centro**

Dada la condición de centro de comercios y servicios para la comuna y la región, y por ende, lugar de encuentro social, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales del centro histórico, a través de la conservación y arborización de las veredas y áreas verdes existentes, la demarcación de una Zona Calma (o Zona 30), y la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano.

Este proyecto es complementario con el proyecto 6 Mejoramiento integral Par vial Urmeneta-Benavente.

- **23-C Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo**

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Modelo, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales del sector, a través de la pavimentación de calzadas y veredas no materializadas, la conservación y arborización de las veredas existentes, el mejoramiento de las áreas verdes, y la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano.

- **23-D Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Lintz**

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales del sector, a través de la conservación y arborización de las veredas existentes (y la pavimentación de nuevas, en caso de requerirlo), el mejoramiento de las áreas verdes, y la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano.

- **23-E Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce**

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Alerce, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales del sector, a través de la conservación y arborización de las veredas existentes (y la pavimentación de nuevas, en caso de requerirlo), el mejoramiento de la plaza central Llafkelen, la construcción del parque Reloncaví, y la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano.

- **23-F Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol**

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Mirasol, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales del sector, a través de la conservación y arborización de



las veredas existentes (y la pavimentación de nuevas, en caso de requerirlo), el mejoramiento de la plaza Bernardo O'Higgins, y la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano.

1.7.3 Costos de inversión a nivel preliminar

Tabla 13 Costos de inversión a nivel preliminar (UF)

COM PO NEN TE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO	TRAMO		UNIDAD	COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCC IÓN (UF)				
				Desde	Hasta							
MODOS MOTORIZADOS	Ejes de Movilidad Mixta Mayor	1	Circunvalación Central	1-A	Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez	Viad. Fourcade	Jorge Alessandri	4,4	Km	25.000	840.000*	
				1-B	Ensanche y Integral Jorge Alessandri	Av. Presidente Ibáñez	Pacheco Altamirano	1,0	Km	6.000	200.000*	
				1-C	Mejoramiento Integral Costanera	Jorge Alessandri	Maratón	4,5	Km	19.700	658.000*	
		2	Eje Movilidad Camino el Tepual	2-A	Mejoramiento Integral Camino El Tepual	Límite Urbano	Ruta 5	1,5	Km	10.600	353.000	
				2-B	Mejoramiento Integral Eje Cardonal - Las Quemas - V. Pérez Rosales	Ruta 5	Av. Salvador Allende	2,8	Km	8.400	279.000	
		3	Eje Movilidad Av. Salvador Allende	3	Mejoramiento Integral Eje de Movilidad Av. Salvador Allende	Av. Límite Norte	Diego Portales	4,1	Km	26.900	897.000*	
		4	Eje Movilidad Camino a Alerce	4-A	Mejoramiento Integral Camino a Alerce	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibáñez	8,1	Km	47.400	1.578.000*	
				4-B	Mejoramiento Integral Eje Ejército - Copiapó	Av. Presidente Ibáñez	Juan Soler Manfredini	1,8	Km	5.300	175.000	
		Ejes de Movilidad Mixta Menor	5	Eje Los Notros - Crucero - Sta. María - Dorsal - Germania y Egaña	5-A	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Puerto Natales	Guillermo Gallardo	3,7	Km	11.100	371.000
					5-B	Apertura Calle Dorsal	Guillermo Gallardo	Diagonal Germania	0,4	Km	1.100	38.000
					5-C	Mejoramiento Integral Germania - Egaña	Ecuador	Maratón	2,1	Km	6.200	208.000
			6	Par Vial Urmeneta - Benavente	6	Mejoramiento Integral Par Vial Urmeneta - Benavente	Av. Salvador Allende	Copiapó	2,7	Km	8.100	271.000
	7		Par Vial Ecuador- Chorrillos	7	Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador - Chorrillos	Independenc ia	Av. Salvador Allende	2,0	Km	5.900	198.000	
	8		Camino La Vara	8	Mejoramiento Integral Camino La Vara	Camino a Alerce	Interconexió n Alerce	1,0	Km	3.000	100.000	
	9		Sargento Silva	9	Mejoramiento Integral Sargento Silva	Av. Presidente Ibáñez	Sol de Granada	1,8	Km	7.400	248.000	
	10		Av. Vicuña Mackenna	10-A	Mejoramiento Integral Av. Vicuña Mackenna	Puerto Lirquén	Vía Indico	1,5	Km	4.500	150.000	
		10-B		Apertura Av. Vicuña Mackenna	Vía Indico	Cardonal	0,6	Km	1.600	53.000		
	Transporte Marítimo	11	Sistema de Transporte marítimo	11	Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo	Definicion Conceptual Plan Maestro (KM red completa)		14 estaci ones	Und	-	25.200	
		12	Puerto Cruceros	12	Construcción Puerto de Cruceros Pichi Pelluco	Juan Soler Manfredini 220 m al poniente de España			Há	31.700	1.058.000	



COMPONENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO		PROYECTO		TRAMO		UNIDAD		COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta				
MODOS NO MOTORIZADOS	Ciclovías Estructurantes	13	Ciclovía Tercera Terraza	13	Construcción Ciclovía Eje Tercera Terraza (Los Notros - Av. Presidente Ibáñez - Regimiento)	Av. Alto Bonito	Ruta 7	9,0	Km	1.700	54.000
			14		Ciclovía Costanera	14	Construcción Ciclovía Eje Costanera (Chiquihue - Pacheco Altamirano - Angelmó - Diego Portales - Juan Soler Manfredini)	Panitao	Av. Las Toninas	13,9	Km
	Ciclovías Secundarias	15	Red de Ciclovías Secundarias	15-A	Habilitación Ciclovía Jorge Alessandri	Los Notros	Pacheco Altamirano	1,0	Km	200	6.000
				15-B	Habilitación Ciclovía Av. Salvador Allende	Av. Presidente Ibáñez	Costanera	0,9	Km	200	5.100
				15-C	Habilitación Ciclovía Maratón	Av. Presidente Ibáñez	Juan Soler Manfredini	1,4	Km	300	8.100
				15-D	Habilitación Ciclovía Ruta 5	290 m al sur de calle Cruce Paredes	Parque Industrial	6,4	Km	1.200	38.400
				15-E	Habilitación Ciclovía Parque Industrial	Ruta 5	Av. Presidente Ibáñez	1,4	Km	300	8.400
				12-F	Habilitación Ciclovía El Teniente - Los Aromos	Parque Industrial	Av. Presidente Ibáñez	1,5	Km	300	9.000
				15-G	Habilitación Ciclovía Camino a Alerce – Av. Víctor Jara	100 m al sur de calle Bosque Nativo	Av. Norte Sur II	5,6	Km	1.100	33.600
				15-H	Habilitación Ciclovía Interconexión Alerce	Camino a Alerce	Salvador Zurita	1,7	Km	400	10.100
				15-I	Habilitación Ciclovía Camino La Vara (V-629)	Camino a Alerce	Interconexión Alerce	0,9	Km	200	5.300
Proyectos Peatonales	16	Conectividad Interterraza	16	Construcción Sistema de Conectividad Interterraza	Conexiones interterrazas		2,8	Km	17.448	581.600	
	17	Teleférico La Paloma - Centro	17	Construcción Teleférico La Paloma - Centro	Cuarta Terraza	Mall Paseo Costanera	2,6	Km	Concesión	Concesión	
ESPACIO PÚBLICO	Parques y Plazas Urbanas	18	Costanera	18-A	Mejoramiento Parque Costanera	Av. Diego Portales	Illapel	7,7	Há	En ejecución	
				18-B	Mejoramiento Paseo peatonal Eje Costanera (Camino a Chiquihue - Diego Portales - Juan Soler Manfredini)	Chiquihue	Ruta 7	13,1	Km	7.900	261.600
	19	Parque Urbano de Ladera	19	Construcción Parque Urbano de Ladera	Ladera entre Av. Presidente Ibáñez (Lim. Norte) - Viaducto Fourcade (Lim. Oriente) - Los Leones y Padre Harter (Lim. Sur) - San Ignacio (Lim. Poniente)		29,8	Há	21.000	697.000	



COMPONENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO		PROYECTO		TRAMO		UNIDAD		COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta				
		20	Parque Metropolitano (Huasco)	20	Construcción Parque Metropolitano Huasco	Terreno Expretoleras (Oriente)		4,3	Há	Financiado	100.000
		21	Parque Río Arenas	21	Parque Río Arenas	Río Arenas (Camino a Alerce)		37,5	Há	26.400	878.100
		22	Parques Humedales Urbanos	22-A	Parque Humedal Rupallán (Alerce)	Alerce (Sur-Oriente)		32,8	Há	23.100	767.200
				22-B	Parque Humedal Artesanos (Alerce)	Alerce (Av. Norte Sur II)		27,4	Há	19.300	640.900
				22-C	Parque Humedal Laguna Llantén	Calle Llantén con Espino Blanco		6,5	Há	4.600	152.000
				22-D	Parque Humedal Laguna Antiñir	Lago Peñuelas con Remanso		20,0	Há	14.100	467.800
				22-E	Parque Humedal Chin Chin	Av. Salvador Allende con Ruta 5		6,5	Há	4.600	152.000
				22-F	Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)	Oriente de Valle Volcanes		37,3	Há	26.200	872.400
				22-G	Parque Humedal Volcanes C	Sur-Oriente de Valle Volcanes		17,8	Há	12.500	416.300
				22-H	Parque Humedal Estero Chiquihue	Desembocadura Estero Chiquihue		14,1	Há	9.900	329.800
				22-I	Parque Humedal Chiquihue C	La goleta (V-811)		3,45	Há	2.500	80.700
				22-J	Parque Humedal Alto La Paloma	Ricardo García (350m al oriente de Villa los Pinos)		6,9	Há	4.900	161.400
				22-K	Parque Humedal Cárcel Vertedero	Al sur de Complejo Penitenciario de Puerto Montt		3,6	Há	2.600	84.200
				22-L	Parque Humedal Dos Esteros	Regimiento a 75m al norte de Av. Dos Esteros		1,45	Há	1.100	33.900
				22-M	Parque Humedal Guinna	Av. El Canelo con Cousiño		4	Há	2.900	93.600
				22-N	Parque Municipal La Paloma (Humedal La Paloma)	Parque Municipal La Paloma		5,3	Há	3.800	124.000
				22-O	Parque Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3		7,5	Há	5.300	175.400
				22-P	Parque Padre Hurtado Mirasol (Humedal Miraflores)	Av. Vicuña Mackenna con Av. Presidente Alessandri		2,3	Há	1.700	53.800
				22-Q	Parque Humedal Pelluco	Regimiento con Carretera Austral		10,8	Há	7.600	252.600
				22-R	Extensión Parque Río Negro (Humedal Río Negro)	Norte de Parque Humedal Río Negro		20,9	Há	14.700	488.800
		22-S	Parque Humedal Ruta 5	Poniente de empalme a Ruta 5 Sur (Ruta 5 con Parque Industrial)		19,2	Há	13.500	449.100		
		22-T	Parque Humedal Taylor	Sector Chiquihue		6,8	Há	4.800	159.000		
		22-U	Parque Humedal Troncos Milenarios	Av. Gabriela Mistral 700m al norte de Av. Los Fundadores		7,8	Há	5.500	182.400		



COMPONENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO	TRAMO		UNIDAD	COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)	
				Desde	Hasta				
Polígonos de mejoramiento	23	Mejoramientos Integrales Centros Barriales	23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	Barrio Puerto		-	1.000	33.300
			23-B	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Centro	Centro		-	1.000	33.300
			23-C	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo	Población Modelo		-	1.000	33.300
			23-D	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Lintz	Barrio Lintz		-	1.000	33.300
			23-E	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce	Barrio Alerce		-	1.000	33.300
			23-F	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol	Barrio Mirasol		-	1.000	33.300
TOTAL (UF):							502.348	16.817.000	
							17.319.348 UF		

*Costo estimado no considera proyectos de ciclovías asociados, dichos valores se consideran en macroproyectos 10, 11 y 12.

Fuente: elaboración propia.

1.7.4 Cartera de proyectos, obras y medidas priorizados por la ciudadanía

A partir de las instancias de participación ciudadana (ver Expediente 6), se identificaron los siguientes proyectos priorizados por la ciudadanía:

Tabla 14 Cartera priorizada por la ciudadanía

COMPONENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO	
MODOS MOTORIZADOS	Ejes de Movilidad Mixta Mayor	1	Circunvalación Central	
		2	1-B	Mejoramiento Integral Jorge Alessandri
			1-C	Mejoramiento Integral Costanera
			2-A	Mejoramiento Integral Camino El Tepual
			2-B	Mejoramiento Integral Eje Cardonal - Las Quemadas - V. Pérez Rosales
			4	Eje Movilidad Camino a Alerce
	Ejes de Movilidad Mixta Menor	7	Par Vial Ecuador-Chorrillos	
		8	Camino La Vara	
		9	Sargento Silva	
	Transporte Marítimo	11	Sistema de Transporte marítimo	
	MODOS NO MOTORIZADOS	Ciclovías Estructurantes	14	Ciclovía Costanera
Proyectos Peatonales		16	Conectividad Interterraza	
		17	Teleférico La Paloma - Centro	
		ESPA	18	Costanera
CI	18-A	Mejoramiento Parque Costanera		



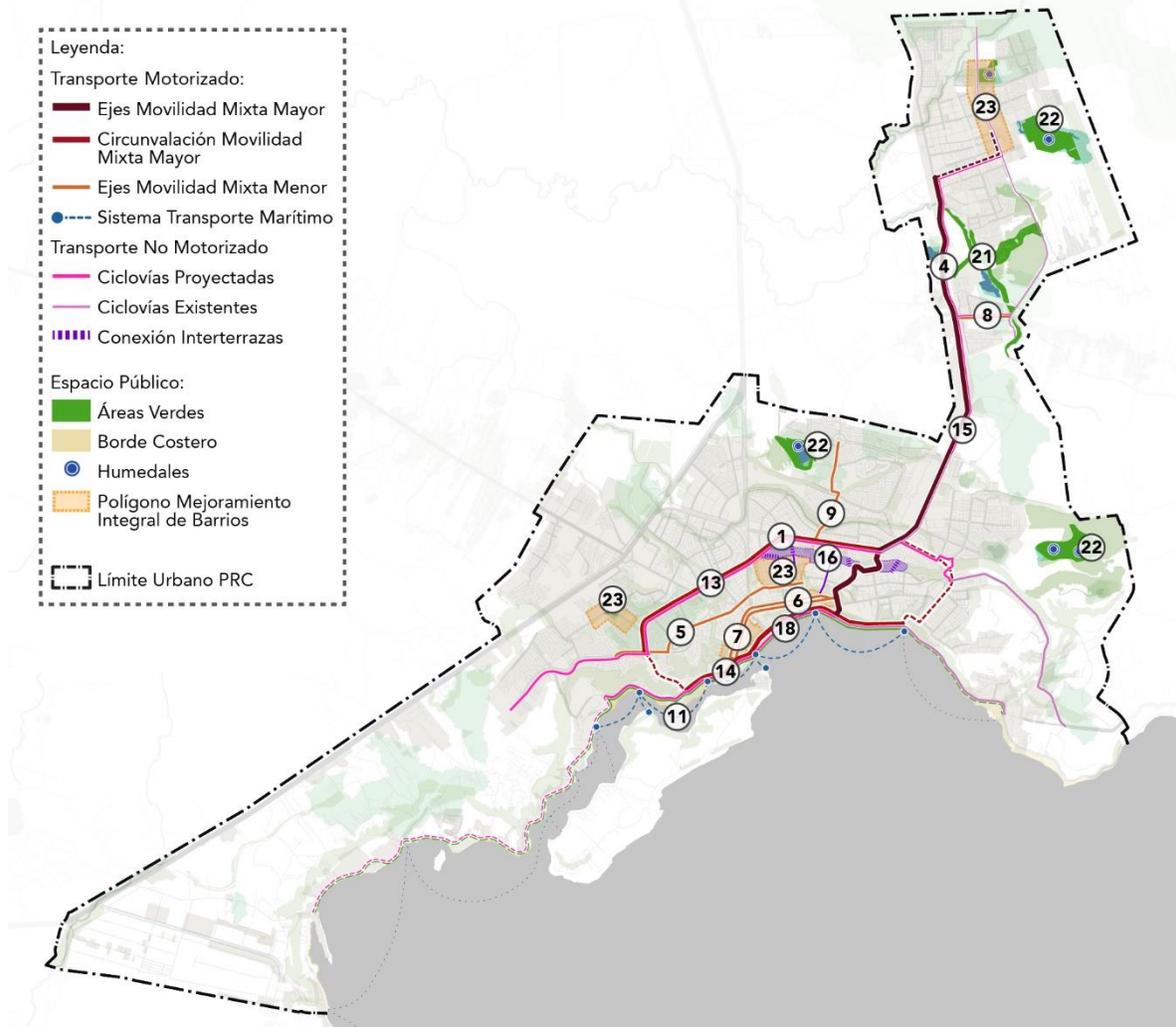
COMPONENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO		PROYECTO			
	Parques y Plazas Urbanas			18-B	Mejoramiento Integral Eje Costanera (Camino a Chiquihue - Diego Portales - Juan Soler Manfredi)		
		21	Parque Río Arenas	21	Parque Río Arenas		
		22	Parques Humedales Urbanos	22-A		22-A	Parque Humedal Rupallán (Alerce)
				22-B		22-B	Parque Humedal Artesanos (Alerce)
				22-C		22-C	Parque Humedal Laguna Llantén
				22-D		22-D	Parque Humedal Laguna Antifñir
				22-E		22-E	Parque Humedal Chin Chin
				22-F		22-F	Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)
				22-G		22-G	Parque Humedal Volcanes C
				22-H		22-H	Parque Humedal Estero Chiquihue
				22-I		22-I	Parque Humedal Chiquihue C
				22-J		22-J	Parque Humedal Alto La Paloma
				22-K		22-K	Parque Humedal Cárcel Vertedero
				22-L		22-L	Parque Humedal Dos Esteros
				22-M		22-M	Parque Humedal Guinna
				22-N		22-N	Parque Municipal La Paloma (Humedal La Paloma)
				22-O		22-O	Parque Humedal Mar y Cielo
		22-P		22-P	Parque Padre Hurtado Mirasol (Humedal Miraflores)		
		22-Q		22-Q	Parque Humedal Pelluco		
		22-R		22-R	Extensión Parque Río Negro (Humedal Río Negro)		
		22-S		22-S	Parque Humedal Ruta 5		
	22-T		22-T	Parque Humedal Taylor			
	22-U		22-U	Parque Humedal Troncos Milenarios			
	Polígonos de mejoramiento	23	Mejoramientos Integrales Centros Barriales	23-A	23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	
				23-C	23-C	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo	
				23-E	23-E	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce	
				23-F	23-F	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol	

Fuente: elaboración propia.

1.8 Cartera de proyectos e infraestructura crítica

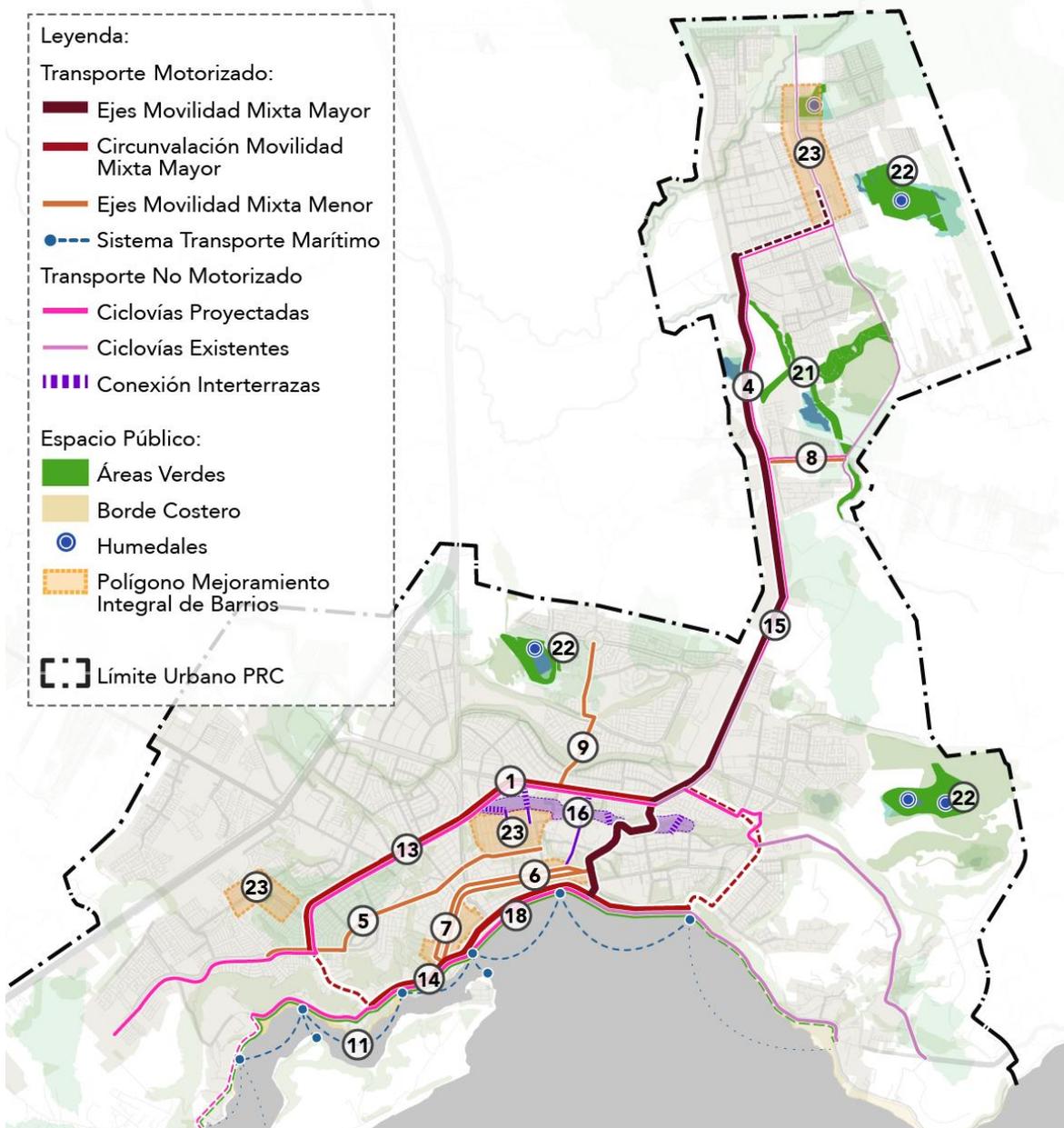
1.8.1 Cartera inicial de proyectos, obras y medidas actuales y proyectadas al 2032

Figura 26 Cartera inicial de proyectos 2032



Fuente: Elaboración propia

Figura 27 Cartera inicial de proyectos 2032 (Acercamiento)



Fuente: Elaboración propia

Tabla 15 Cartera inicial de proyectos 2032

COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO	TRAMO		UNIDAD		COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCC IÓN (UF)				
				Desde	Hasta								
MODOS MOTORIZADOS	Ejes de Movilidad Mixta Mayor	1	Circunvalación Central	1-A	Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez	Viad. Fourcade	Jorge Alessandri	4,4	Km	25.200	840.000*		
				1-C	Mejoramiento Integral Costanera	Jorge Alessandri	Maratón	4,5	Km	19.700	660.000*		
		4	Eje Movilidad Camino a Alerce	4-A	Mejoramiento Integral Camino a Alerce	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibañe	8,1	Km	47.400	1.580.000*		
				4-B	Mejoramiento Integral Eje Ejército - Copiapó	Av. Presidente Ibáñez	Juan Soler Manfredini	1,8	Km	5.300	175.000		
	Ejes de Movilidad Mixta Menor	5	Eje Los Notros - Crucero - Sta. María - Dorsal - Germania y Egaña	5-A	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Puerto Natales	Guillermo Gallardo	3,7	Km	11.100	371.000		
				6	Mejoramiento Integral Par Vial Urmeneta - Benavente	Salvador Allende	Ejercito	2,7	Km	8.100	271.000		
				7	Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador - Chorrillos	Independencia	Salvador Allende	2,0	Km	5.900	198.000		
				8	Mejoramiento Integral Camino La Vara	Camino a Alerce	Interconexión Alerce	1,0	Km	3.000	100.000		
				9	Mejoramiento Integral Sargento Silva	Av. Presidente Ibáñez	Sol de Granada	1,8	Km	7.400	248.000		
	Transporte Marítimo	11	Sistema de Transporte marítimo	11	Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo	Entre Chiquihue y Centro		8 Estaciones	Und	-	14.400		
	MODOS NO MOTORIZADOS	Ciclovías Estructurantes	13	Ciclovía Tercera Terraza	13	Construcción Ciclovía Eje Tercera Terraza (Los Notros - Av. Presidente Ibáñez - Regimiento)	Av. Alto Bonito	Regimiento	9,0	Km	1.700	54.000	
14					Construcción Ciclovía Eje Costanera (Chiquihue - Pacheco Altamirano - Angelmó - Diego Portales - Juan Soler Manfredini)	Chiquihue	Av. Las Toninas	5,6	Km	2.500	83.400		
15					Red de Ciclovías Secundarias	15-G	Habilitación Ciclovía Camino a Alerce – Av. Víctor Jara	100 m al sur de calle Bosque Nativo	Av. Norte Sur II	5,6	Km	1.100	33.600
						15-H	Habilitación Ciclovía Camino La Vara (V-629)	Camino a Alerce	Interconexión Alerce	0,9	Km	200	5.300
Proyectos Peatonales		16	Conectividad Interterrazza	16	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazza	Conexiones interterrazas		2,8	Km	17.400	581.600		



COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO	TRAMO		UNIDAD	COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCC IÓN (UF)				
				Desde	Hasta							
ESPACIO PÚBLICO	Parques y Plazas Urbanas	18	Costanera	18-B	Mejoramiento Integral Eje Costanera (Camino a Chiquihue - Diego Portales - Juan Soler Manfredi)	Chiquihue	Ruta 7	2,3	Km	1.600		
		21	Parque Río Arenas	21	Parque Río Arenas	Río Arenas (Camino a Alerce)	37,5	Há	26.400	878.100		
		22	Parques Humedales Urbanos	22-A	Parque Humedal Rupallán (Alerce)	22-A	Parque Humedal Rupallán (Alerce)	Alerce (Sur-Oriente)	32,8	Há	23.000	767.200
				22-D	Parque Humedal Laguna Antiñir	22-D	Parque Humedal Laguna Antiñir	Lago Peñuelas con Remanso	20	Há	14.000	467.800
				22-F	Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)	22-F	Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)	Oriente de Valle Volcanes	37,3	Há	26.200	872.400
				22-O	Parque Humedal Mar y Cielo	22-O	Parque Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3	7,5	Há	5.300	
		Polígonos de mejoramiento	23	Mejoramientos Integrales Centros Barriales	23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	Barrio Puerto	-	1.000	33.300
	23-B				Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Centro	23-B	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Centro	Centro	-	1.000	33.300	
	23-C				Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo	23-C	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo	Población Modelo	-	1.000	33.300	
	23-E				Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce	23-E	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce	Barrio Alerce	-	1.000	33.300	
	23-F				Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol	23-F	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol	Barrio Mirasol	-	1.000	33.300	
TOTAL (UF):							257.400	8.597.300				
							8.854.700 UF					

*Costo estimado no considera proyectos de ciclovías asociados, dichos valores se consideran en macroproyectos 10, 11 y 12.

Fuente: elaboración propia.



ANEXOS

1.9 Anexos

1.9.1 Anexos 5º Expediente PIMEP

1.9.1.1 Imágenes en alta resolución (Archivos JPG).

1.9.1.2 Proyectos públicos vigentes (Tabla Excel).

1.9.2 Anexos 6º Expediente PIMEP

1.9.2.1 Actas de los talleres (Archivo Word).

1.9.3 Anexos 7º Expediente PIMEP

1.9.3.1 Cartera de Macroproyectos y proyectos (Tabla Excel).

1.9.3.2 Imágenes en alta resolución (Archivos JPG).



Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt

EXPEDIENTES 8º AL 10º

ETAPA III: MODELACIÓN Y EVALUACIÓN

PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

COMUNA DE PUERTO MONTT

Enero 2022



CONTENIDO

8º EXPEDIENTE PIMEP: Modelación	9
1.1 Aspectos generales	9
1.2 Codificación de proyectos	11
1.2.1 Introducción	11
1.2.2 Proyectos evaluados con el modelo de transporte	14
1.2.3 Codificación de los proyectos	21
1.3 Aplicación del modelo de transporte	22
9º EXPEDIENTE PIMEP: Evaluación	23
1.4 Evaluación con modelo de transporte del ECV	23
1.5 Evaluación con método de la guía del CNDU para elaborar PIMEPs	25
10º EXPEDIENTE PIMEP: Priorización.....	30
1.6 Proyectos priorizados orientados a la movilidad	30
1.7 Proyectos priorizados orientados al mejoramiento de espacios públicos.....	30
ANEXOS	32
1.8 Anexos 8º Expediente PIMEP	32
1.8.1 Archivos georreferenciados de la Imagen objetivo y Cartera inicial PIMEP.	32
1.8.2 Perfiles viales PIMEP (Formato JPG).	32
1.8.3 Archivos modelo ESTRAUS Cartera inicial PIMEP.	32
1.9 Anexos 9º Expediente PIMEP	32
1.9.1 Tabla de evaluación de la cartera de proyectos del PIMEP, con método de la guía CNDU.	32
1.10 Anexos 10º Expediente PIMEP	32



LISTADO DE FIGURAS

Figura 1 Cartera inicial PIMEP 2022-2032.....	6
Figura 2 Superficie construida según destino, serie histórica y proyección del ECV.....	9
Figura 3 Superficie construida según destino, serie histórica y proyección del ECV.....	10
Figura 4 Generación de la red de transporte privado.....	12
Figura 5 Generación de la red de transporte público de superficie.....	13
Figura 6 Perfil tipo Proyecto 1-A-1 Av. Presidente Ibáñez, tramo sector habitacional (barrial).....	15
Figura 7 Perfil tipo Proyecto 1-A-2 Av. Presidente Ibáñez, tramo sector comercial.....	16
Figura 8 Perfil tipo Proyecto 1-C Av. Diego Portales.....	16
Figura 9 Perfil tipo Proyecto 4-A Camino a Alerce (Av. Ferrocarril-Av. Estación).....	17
Figura 10 Perfil tipo Proyecto 4-B Av. Ejército.....	17
Figura 11 Perfil tipo Proyecto 5-A-1 Los Notros.....	18
Figura 12 Perfil tipo Proyecto 5-A-2 Los Notros-Crucero-Santa María.....	18
Figura 13 Perfil tipo Proyecto 6 Urmeneta-Benavente.....	19
Figura 14 Perfil tipo Proyecto 7 Ecuador-Chorrillos.....	20
Figura 15 Perfil tipo Proyecto 8 Camino La Vara.....	20
Figura 16 Perfil tipo Proyecto 9 Av. Sargento Silva.....	21



LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Cartera inicial PIMEP 2022-2032	6
Tabla 2 Resumen capacidad vial de proyectos analizados con modelo de transporte	21
Tabla 3 Variación del número de viaje según proyecto con respecto a ECV	23
Tabla 4 Incremento viajes en caminata, bus y automóvil con respecto a ECV	23
Tabla 5 Variación del número de viaje según proyecto, modo y propósito de viaje con respecto a ECV 24	
Tabla 6 Criterios definidos en el método de evaluación de la guía CNDU.....	25
Tabla 7 Evaluación de la cartera inicial de proyectos del PIMEP con método de la guía CNDU.....	27
Tabla 8 Proyectos de movilidad priorizados	30
Tabla 9 Proyectos de mejoramiento de espacios públicos priorizados	30



INTRODUCCIÓN

La Etapa 3 del estudio *“Elaboración Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, Comuna de Puerto Montt”* tiene como objetivo realizar la modelación, evaluación y priorización de la cartera inicial de proyectos, obras y medidas del PIMEP, para el período 2022-2032, en base a las iniciativas priorizadas en la Etapa 2 del estudio (*Imagen objetivo y cartera inicial*).

Tal como se planteó en la etapa de ajuste metodológico, existe una inconsistencia entre los objetivos de los PIMEP y la normativa vigente de la LGUC en relación con los métodos tradicionales de modelación y evaluación de proyectos en el ámbito de la movilidad.

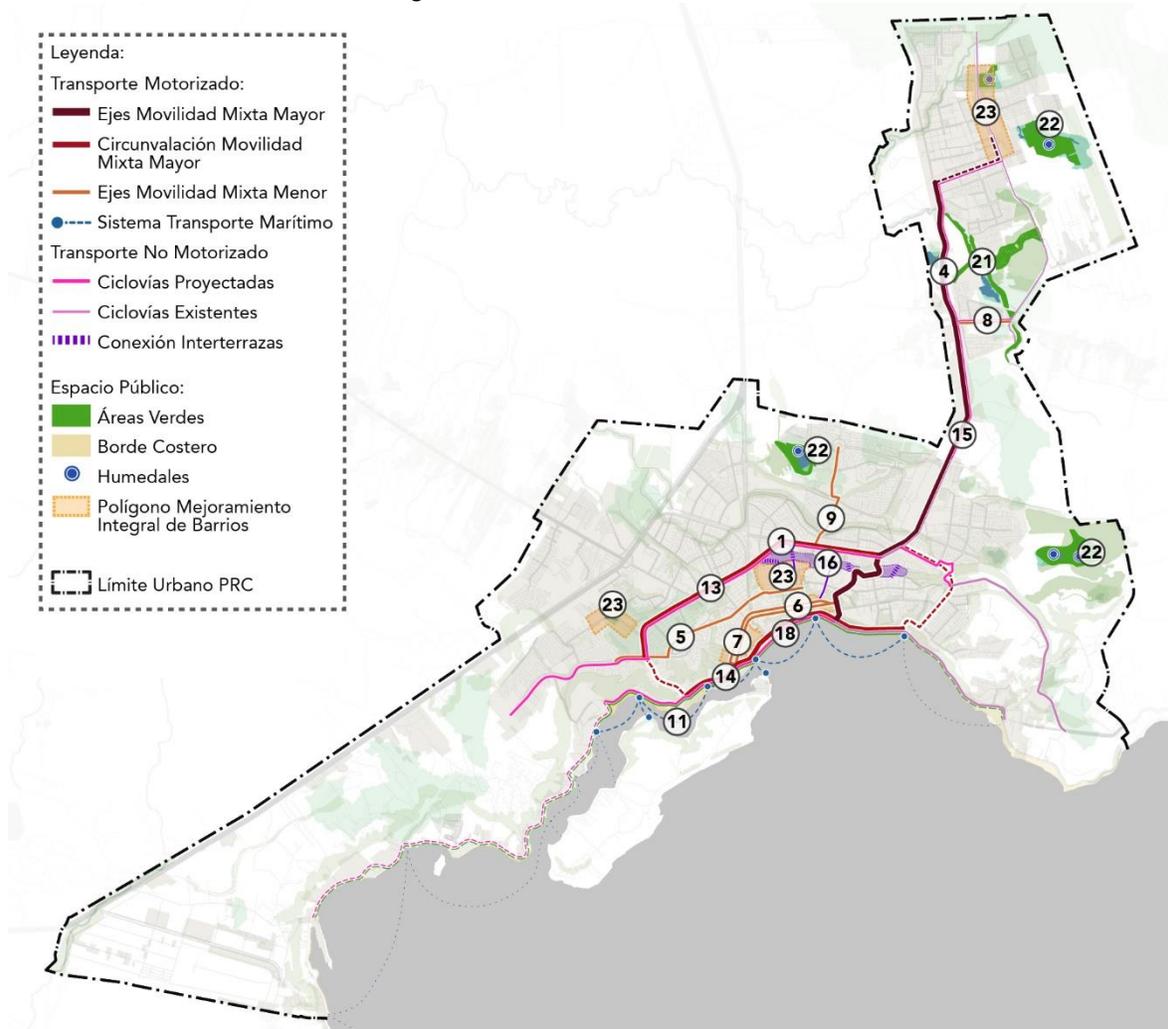
Los métodos tradicionales, contenidos en el MESPIVU, utilizan el enfoque beneficio-costos para determinar la rentabilidad social de los proyectos, cuantificando la variación del tiempo de viaje de los usuarios y los costos de operación de los vehículos motorizados como los únicos recursos que se incluyen en la estimación de beneficios sociales.

Con ese enfoque, que la autoridad competente debe actualizar urgentemente, las iniciativas que proponen mejoramientos para peatones, ciclistas o incluso para el transporte público podrían no alcanzar el nivel mínimo de rentabilidad social ($TIR > 6\%$) o incluso podrían resultar con pérdida social.

Teniendo en cuenta lo anterior, se buscó utilizar el modelo de transporte disponible en Puerto Montt para obtener indicadores que en cierta medida cuantifiquen el aporte de los proyectos al logro de la Imagen Objetivo del PIMEP en el ámbito de la movilidad. Para capturar otros efectos se utilizó el método de evaluación de la guía para elaborar PIMEPs desarrollada por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU).

A continuación, se presenta la cartera inicial de proyectos para los años 2022-2032 (*producto etapa 2*), sobre la cual se realizará la modelación, evaluación y priorización dentro de ese período.

Figura 1 Cartera inicial PIMEP 2022-2032



Fuente: Elaboración propia

Tabla 1 Cartera inicial PIMEP 2022-2032

COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO	TRAMO		UNIDAD	COSTO ESTIMADO DISEÑO (UF)	COSTO ESTIMADO CONSTRUCC IÓN (UF)			
				Desde	Hasta						
MODOS MOTORIZADOS	Ejes de Movilidad Mixta Mayor	1	Circunvalación Central	1-A	Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez	Viad. Fourcade	Jorge Alessandri	4,4	Km	25.200	840.000*
				1-C	Mejoramiento Integral Costanera	Jorge Alessandri	Maratón	4,5	Km	19.700	660.000*
		4	Eje Movilidad Camino a Alerce	4-A	Mejoramiento Integral Camino a Alerce	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibañe	8,1	Km	47.400	1.580.000*
				4-B	Mejoramiento Integral Eje Ejército - Copiapó	Av. Presidente Ibáñez	Juan Soler Manfredini	1,8	Km	5.300	175.000



COMPO NENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO		TRAMO		UNIDAD		COSTO		
									ESTIMADO	ESTIMADO	
									DISEÑO (U\$)	CONSTRUCC	
Ejes de Movilidad Mixta Menor		5	Eje Los Notros - Crucero - Sta. María - Dorsal - Germania y Egaña	5-A	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Puerto Natales	Guillermo Gallardo	3,7	Km	11.100	371.000
		6	Par Vial Urmeneta - Benavente	6	Mejoramiento Integral Par Vial Urmeneta - Benavente	Salvador Allende	Ejercito	2,7	Km	8.100	271.000
		7	Par Vial Ecuador- Chorrillos	7	Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador - Chorrillos	Independenci a	Salvador Allende	2,0	Km	5.900	198.000
		8	Camino La Vara	8	Mejoramiento Integral Camino La Vara	Camino a Alerce	Interconexió n Alerce	1,0	Km	3.000	100.000
		9	Sargento Silva	9	Mejoramiento Integral Sargento Silva	Av. Presidente Ibáñez	Sol de Granada	1,8	Km	7.400	248.000
	Transporte Marítimo	11	Sistema de Transporte marítimo	11	Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo	Entre Chiquihue y Centro		8	Und	-	14.400
MODOS NO MOTORIZADOS	Ciclovías Estructurantes	13	Ciclovía Tercera Terraza	13	Construcción Ciclovía Eje Tercera Terraza (Los Notros - Av. Presidente Ibáñez - Regimiento)	Av. Alto Bonito	Regimiento	9,0	Km	1.700	54.000
		14	Ciclovía Costanera	14	Construcción Ciclovía Eje Costanera (Chiquihue - Pacheco Altamirano - Angelmó - Diego Portales - Juan Soler Manfredini)	Chiquihue	Av. Las Toninas	5,6	Km	2.500	83.400
		15	Red de Ciclovías Secundarias	15-G	Habilitación Ciclovía Camino a Alerce – Av. Victor Jara	100 m al sur de calle Bosque Nativo	Av. Norte Sur II	5,6	Km	1.100	33.600
				15-H	Habilitación Ciclovía Camino La Vara (V-629)	Camino a Alerce	Interconexió n Alerce	0,9	Km	200	5.300
	Proyectos Peatonales	16	Conectividad Interterraza	16	Construcción Sistema de Conectividad Interterraza	Conexiones interterrazas		2,8	Km	17.400	581.600
ESPACIO PÚBLICO	Parques y Plazas Urbanas	18	Costanera	18-B	Mejoramiento Integral Eje Costanera (Camino a Chiquihue - Diego Portales - Juan Soler Manfrendi)	Chiquihue	Ruta 7	2,3	Km	1.600	54.600
		21	Parque Río Arenas	21	Parque Río Arenas	Río Arenas (Camino a Alerce)		37,5	Há	26.400	878.100
		22	Parques Humedales Urbanos	22-A	Parque Humedal Rupallán (Alerce)	Alerce (Sur-Oriente)		32,8	Há	23.000	767.200
				22-D	Parque Humedal Laguna Antiñir	Lago Peñuelas con Remanso		20	Há	14.000	467.800
				22-F	Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)	Oriente de Valle Volcanes		37,3	Há	26.200	872.400



COMPONENTE	TIPO PROYECTO	MACROPROYECTO	PROYECTO		TRAMO	UNIDAD		COSTO ESTIMADO	COSTO ESTIMADO
								DISEÑO (UF)	CONSTRUCC
			22-O	Parque Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3	7,5	Há	5.300	175.400
Polígonos de mejoramiento		23 Mejoramientos Integrales Centros Barriales	23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	Barrio Puerto	-		1.000	33.300
			23-B	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Centro	Centro	-		1.000	33.300
			23-C	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo	Población Modelo	-		1.000	33.300
			23-E	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce	Barrio Alerce	-		1.000	33.300
			23-F	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol	Barrio Mirasol	-		1.000	33.300
TOTAL (UF):								257.400	8.597.300
									8.854.700 UF

*Costo estimado no considera proyectos de ciclovías asociados, dichos valores se consideran en macroproyectos 10, 11 y 12.

Fuente: elaboración propia.

8º EXPENDIENTE PIMEP: Modelación

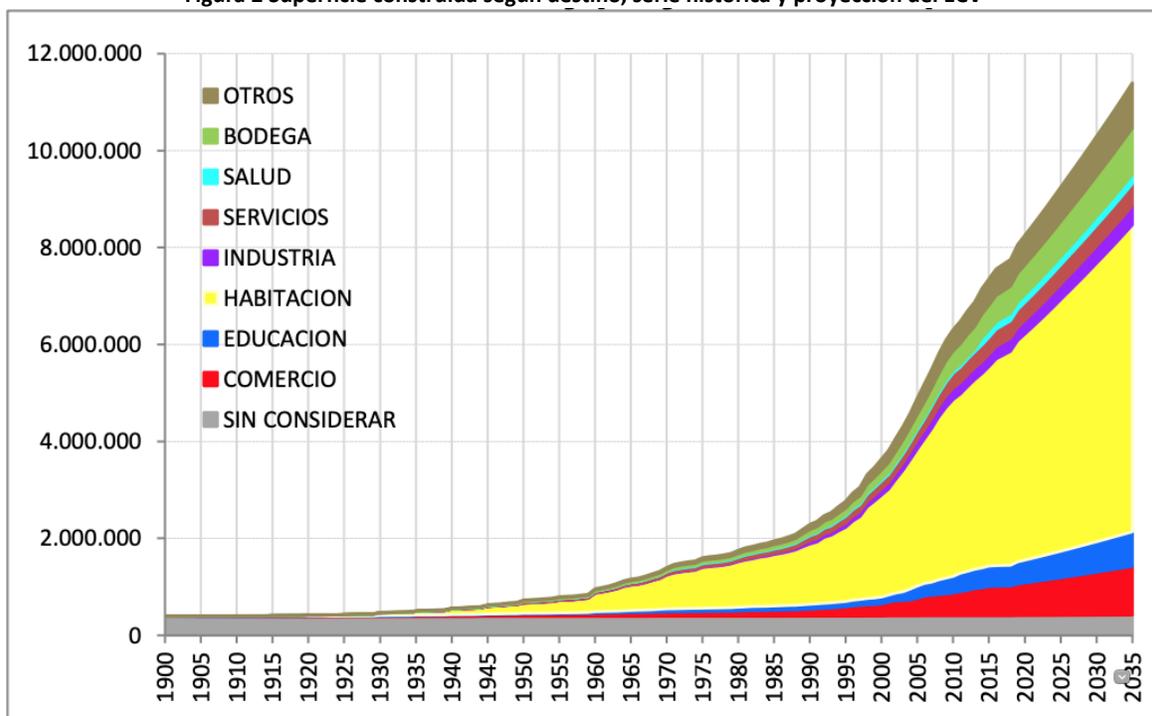
1.1 Aspectos generales

La modelación de la cartera de proyectos del PIMEP se realizó utilizando el modelo de transporte del Estudio de Capacidad Vial (ECV) de la actualización del PRC de Puerto Montt, elaborado por la empresa SUROESTE Consultores Ltda. y cuya copia fue proporcionada por la Contraparte Técnica del presente estudio.

Dicho modelo fue utilizado para verificar la factibilidad vial de la propuesta de PRC, considerando el escenario urbano proyectado al año 2035 en el período Punta Mañana, y se basó en la información recopilada en la Encuesta Origen Destino de Viajes de 2018, los datos del Censo 2017, el catastro de bins raíces del SII de 2018 y otros antecedentes para actualizar los escenarios de desarrollo urbano elaborados como parte del estudio “Actualización Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa II” (SECTRA, 2018).

La proyección indica un considerable aumento de la superficie destinada a vivienda y, por consecuencia, aunque en menor grado de la superficie destinada a comercio y educación. Esto naturalmente genera un incremento de la movilidad al existir más habitantes en la ciudad que se desplazan para realizar sus actividades cotidianas.

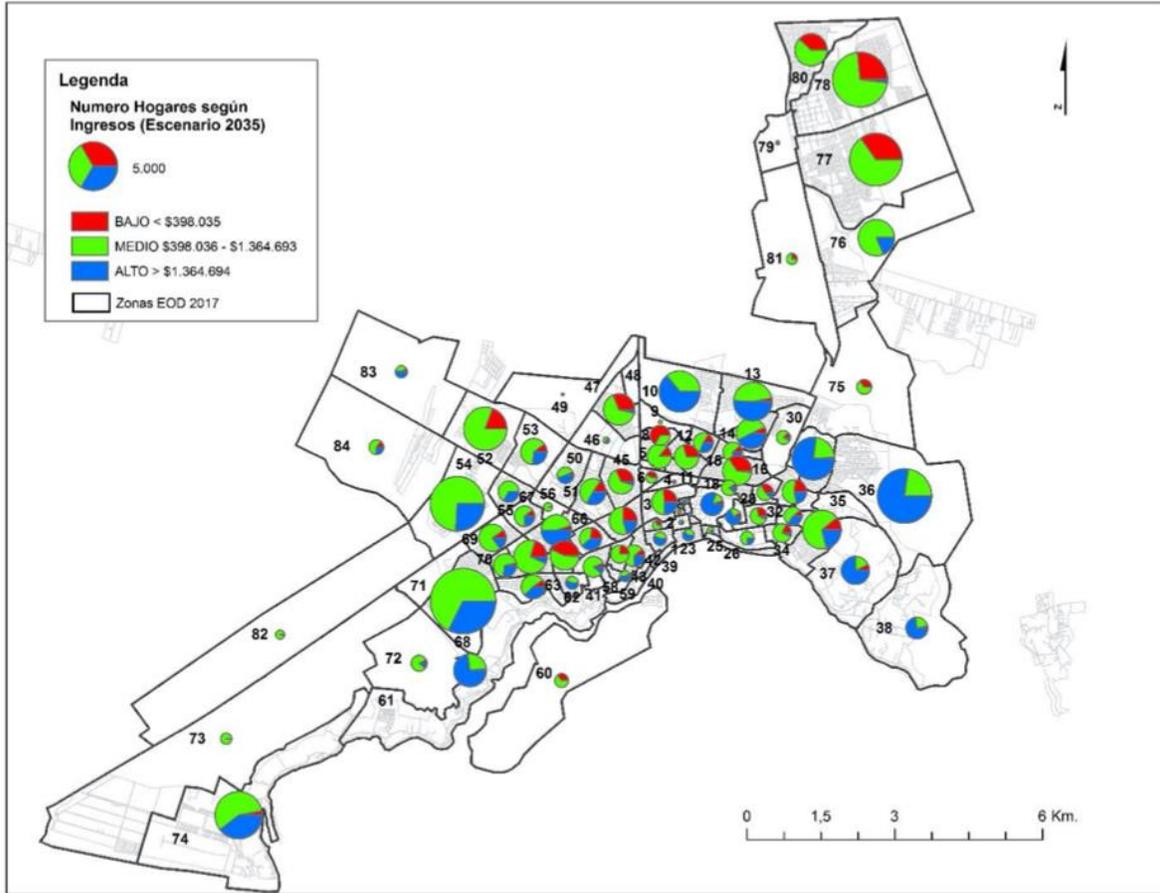
Figura 2 Superficie construida según destino, serie histórica y proyección del ECV



Fuente: Informe Estudio Capacidad Vial (I. Municipalidad de Puerto Montt, 2020)

Con respecto a la proyección del uso habitacional, en el ECV se estimó la siguiente situación para 2035.

Figura 3 Superficie construida según destino, serie histórica y proyección del ECV



Fuente: Informe Estudio Capacidad Vial (I. Municipalidad de Puerto Montt, 2020)

Se aprecia cómo el sector Alerce concentra una parte importante de los hogares de menores ingresos, generando en consecuencia una mayor demanda de conectividad con Puerto Montt mediante transporte público. Esa situación y otras se tuvo en cuenta al momento de proponer la cartera inicial de proyectos del PIMEP.

De los antecedentes revisados se pudo concluir que el modelo de transporte del ECV tiene un adecuado nivel de actualización y su horizonte de proyección a 2035 es consistente con el período de validez de 10 años que tiene el PIMEP según la LGUC.



1.2 Codificación de proyectos

1.2.1 Introducción

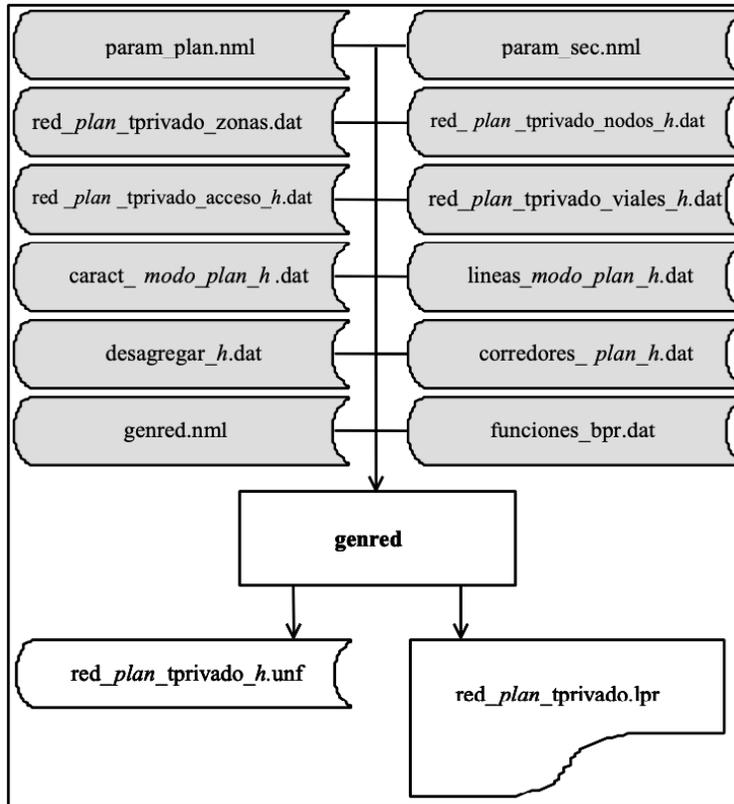
El modelo de transporte del ECV está basado en el software ESTRAUS desarrollado por SECTRA. Específicamente, se modificó la modelación del estudio “Actualización Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa II” (SECTRA, 2018), en el cual se elaboró el nuevo Plan Maestro de Transporte para la ciudad de Puerto Montt.

Esa modelación fue desarrollada siguiendo las recomendaciones del Ministerio de Desarrollo Social y Familia para el análisis del sistema de transporte de ciudades de tamaño medio, abordando aspectos específicos destinados a la calibración e implementación del modelo ESTRAUS, como así también otros aspectos relacionados con el diseño, modelación, evaluación social y priorización de proyectos.

El software ESTRAUS permite analizar diversos proyectos de infraestructura de transporte que modifiquen las características de las vías existentes, por ejemplo, su capacidad vial, velocidad de operación a flujo libre, y la proposición de nuevas vías o nuevos servicios de transporte público o bien la modificación de servicios existentes en aspectos como su frecuencia, recorrido o capacidad de los vehículos. ESTRAUS no permite analizar proyectos orientados a mejorar las características de los espacios destinados a peatones o ciclistas, salvo en lo que atañe a eventuales afectaciones a los vehículos motorizados, como podría ser una reducción de la capacidad vial asignada a los vehículos motorizados.

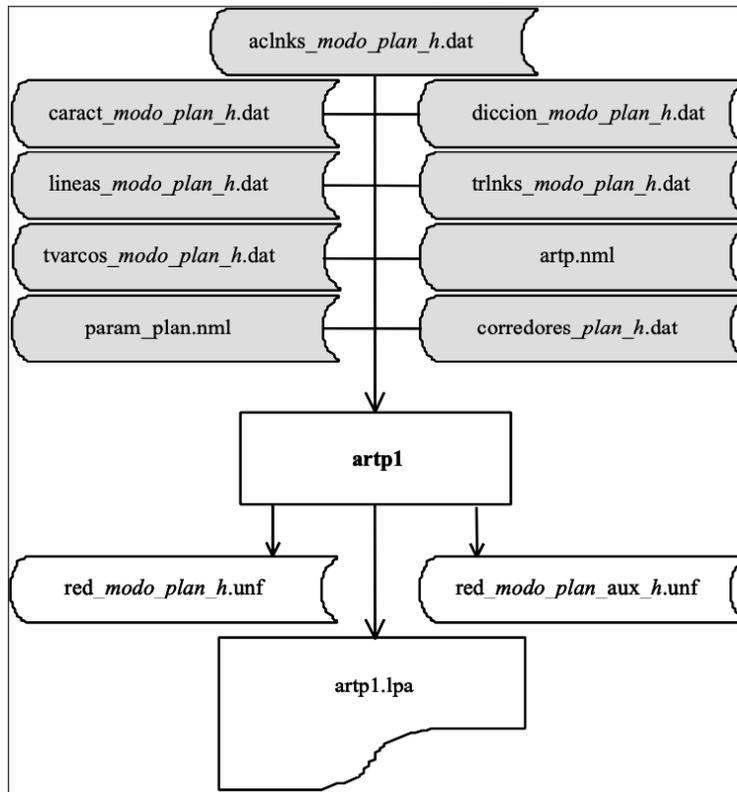
De esta manera, para codificar los proyectos del PIMEP que tiene efectos en los vehículos motorizados fue necesario modificar ciertos archivos de entrada del modelo del ECV. Los archivos modificados corresponden a los que contienen las características de los arcos que representan la vialidad (*red_plan_tprivado_viales_h.dat*) y los que definen las pistas destinadas preferentemente a los buses (*corredores_plan_h.dat*). Estos archivos contienen información de entrada de los módulos *genred* y *artp1* cuya función es generar la red de transporte privado y de transporte público de superficie, respectivamente, como se muestra a continuación.

Figura 4 Generación de la red de transporte privado



Fuente: Manual de usuario de ESTRAUS (SECTRA, 2019)

Figura 5 Generación de la red de transporte público de superficie



Fuente: Manual de usuario de ESTRAUS (SECTRA, 2019)

El archivo *red_plan_tprivado_viales_h.dat* tiene la siguiente estructura (formato tipo FORTRAN y contenido:

(2(i7), x, i1, i7, x, a1, i7, i5, x, i3, x, i2, x, a20)

- nodo A del arco.
- nodo B del arco.
- sentido del arco: vale "1" si el arco es unidireccional y "2" si es bidireccional (por defecto asume el valor "2").
- tiempo (s) o velocidad (km/h) en el arco, en condiciones de flujo libre.
- indicador de tiempo o velocidad: vale "t" si la variable anterior corresponde a tiempo y "v" si corresponde a velocidad.
- longitud del arco (m).
- capacidad total del arco (veh/h) en un sentido; incluye posible capacidad reservada para corredores que usen el arco (ver descripción de archivo *corredores_plan_h.dat*).
- categoría del arco, determinada por los valores de los parámetros de la función flujo-demora del arco, definidos en el archivo *funciones_bpr.dat* (para arcos viales esta categoría debe estar entre 1 y 499).
- eje al que pertenece el arco; en los arcos de la red vial sobre los que podrán circular camiones (si la variable *EXISTE_FIX* del archivo *param_plan.nml* vale "T"), se debe poner un número 1 (uno).
- nombre del arco.



La estructura del archivo *corredores_plan_h.dat* es la siguiente:

(2i7, i4, i5, i4, 2f10.2)

- nodo A del arco.
- nodo B del arco.
- categoría del arco.
- capacidad (cap) reservada para el corredor (veq/h).
- velocidad (vel) de circulación a flujo libre en el corredor (km/h).
- parámetro α de la función de tiempo de viaje en el corredor.
- parámetro n de la función de tiempo de viaje en el corredor.

1.2.2 Proyectos evaluados con el modelo de transporte

Como se mencionó al inicio del capítulo, los modelos de transporte como el utilizado en el ECV no permiten evaluar proyectos que favorecen a peatones o ciclistas, naturalmente tampoco sirven para analizar proyectos de mejoramiento del espacio público o parques.

Por esa razón se optó por evaluar con el modelo de transporte los proyectos que incluyen intervenciones en la capacidad vial destinada a vehículos particular y al transporte público. El resto de las intervenciones se evaluó con el método definido en la guía para elaborar PIMEPs del CNDU.

En la mayoría de los proyectos se consideró pistas para buses, que tiene como objetivo aumentar la velocidad de circulación de esos vehículos, independizándolos de las pistas que utilizan los automóviles. Mediante fiscalización con cámaras es posible implementar esta facilidad sin necesidad de inversiones cuantiosas en infraestructura para corredores segregados. La creación del Centro Automatizado para Tratamiento de Infracciones de Tránsito (CATI), en trámite en el Congreso, debería facilitar el proceso de fiscalización. Varios de los proyectos incluyen ciclovías y en todos los casos se buscó maximizar el espacio para los peatones.

La proposición de las pistas para buses, ciclovías y ampliación de espacios peatonales es coherente con la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible ([ENMS](#)) publicada recientemente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En efecto, la Medida 12 “Redistribución del espacio vial” de la ENMS plantea:

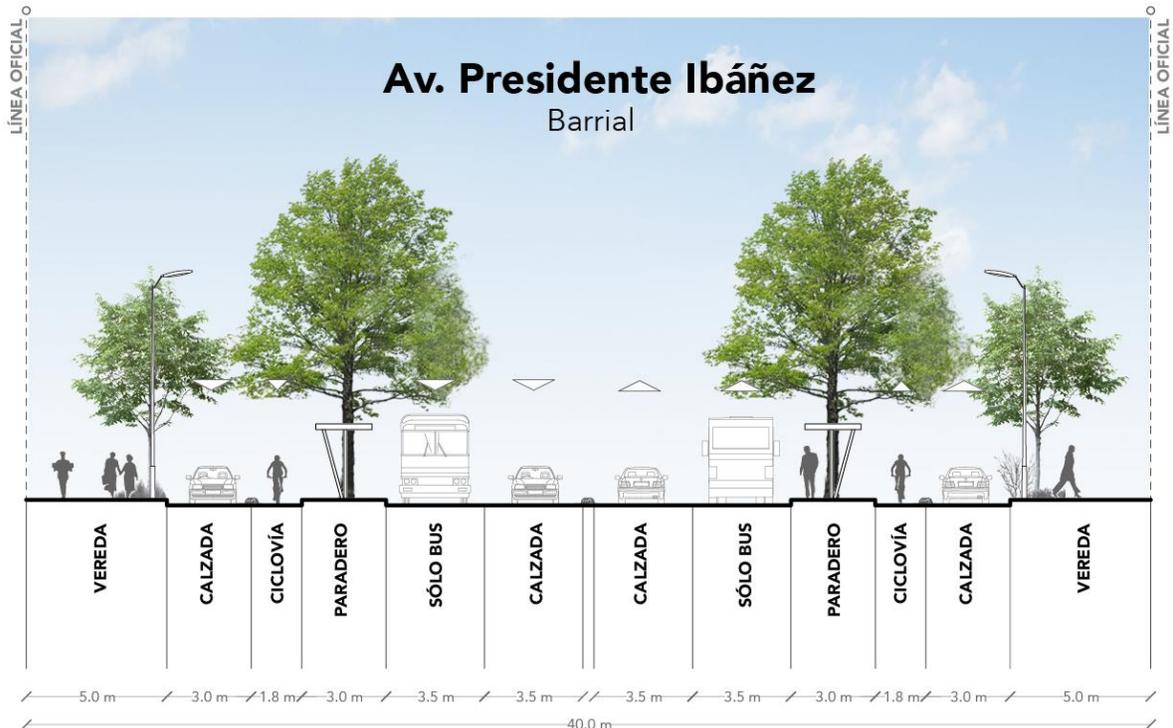
*El espacio vial debe tratar de adecuarse a la demanda en distintos modos de transporte, permitiendo que viajes en todos los modos puedan realizarse de manera segura. Sin embargo, dado que el espacio es finito, no es posible garantizar que los viajes en todos los modos sean expeditos, especialmente ante la presencia de congestión. **En este caso, el espacio vial debe distribuirse en función de la partición modal deseada (que debe ser definida en función de la visión de ciudad, ver medida 3). Esto, probablemente, implica asignar mayor espacio al transporte público de superficie mediante la construcción de corredores o la implementación de pistas solo-bus debidamente fiscalizadas, así como la construcción de infraestructura para ciclos en la calzada, evitando quitar superficie a espacios peatonales. La capacidad vial para el automóvil debe reducirse al mínimo necesario, con el fin de desincentivar su uso, pero sin descuidar el paso de vehículos de***

emergencia y de carga o logística urbana, los que también son vitales para el desarrollo económico de los distintos barrios.

Por otra parte, la EMNS señala la necesidad de ajustar los métodos de evaluación de proyectos para hacerlos acordes a este nuevo enfoque de la política pública en el ámbito de la movilidad. La adecuación de esos métodos es responsabilidad del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

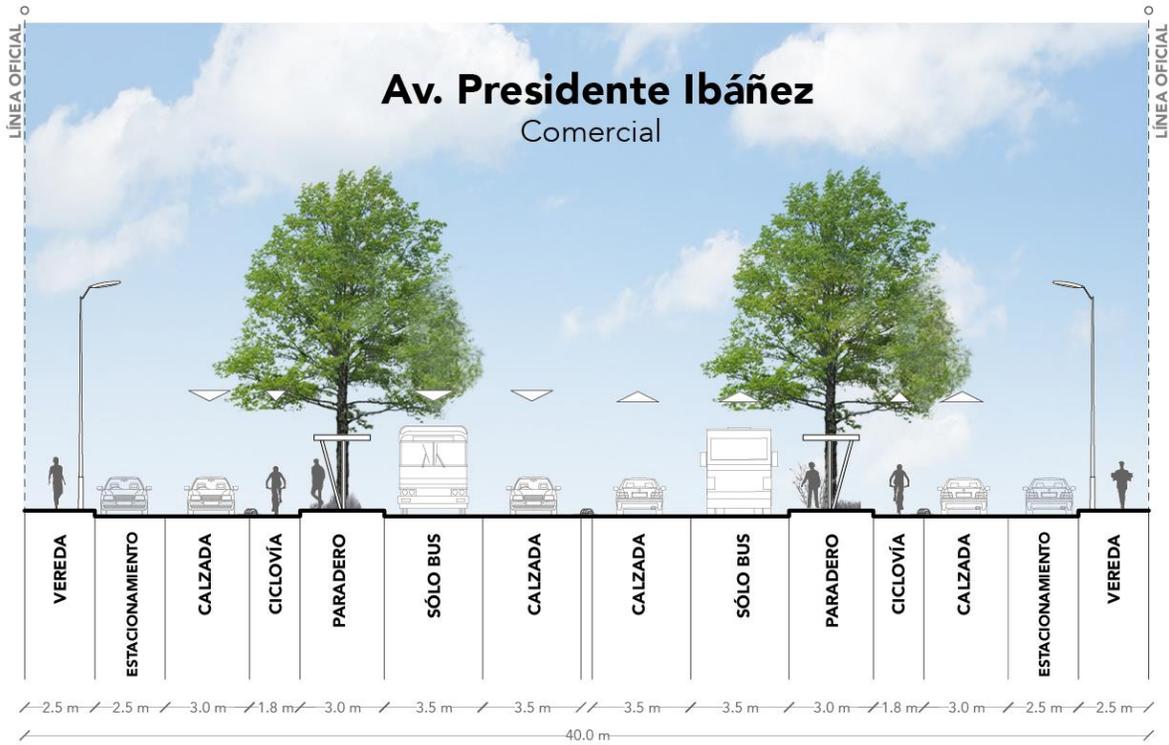
Se muestra a continuación el conjunto de proyectos codificados en el modelo de transporte, indicando el perfil tipo considerado que dan cuenta del énfasis puesto en favorecer a los modos de transporte sostenibles.

Figura 6 Perfil tipo Proyecto 1-A-1 Av. Presidente Ibáñez, tramo sector habitacional (barrial)



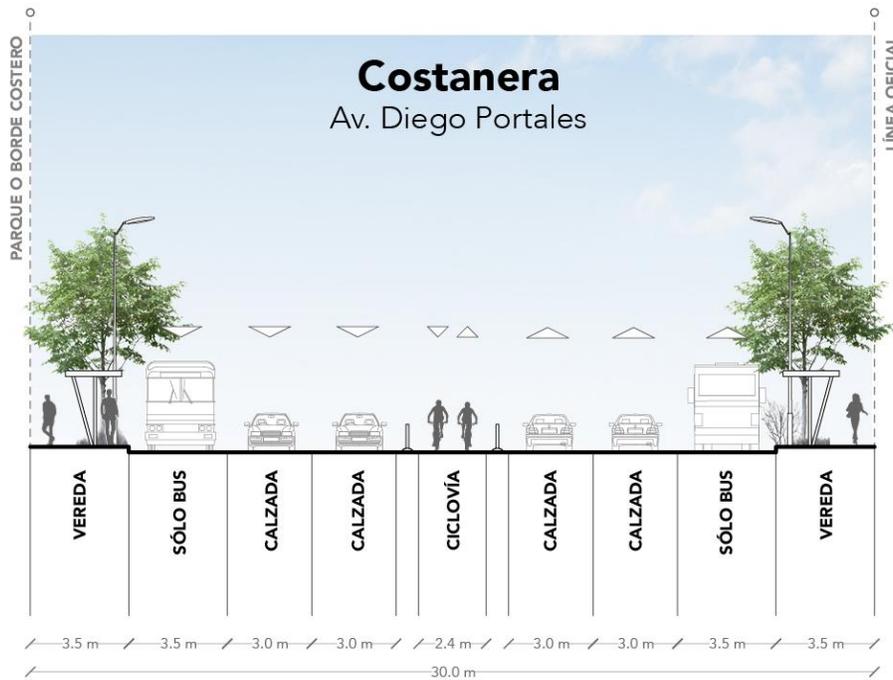
Fuente: Elaboración propia.

Figura 7 Perfil tipo Proyecto 1-A-2 Av. Presidente Ibáñez, tramo sector comercial



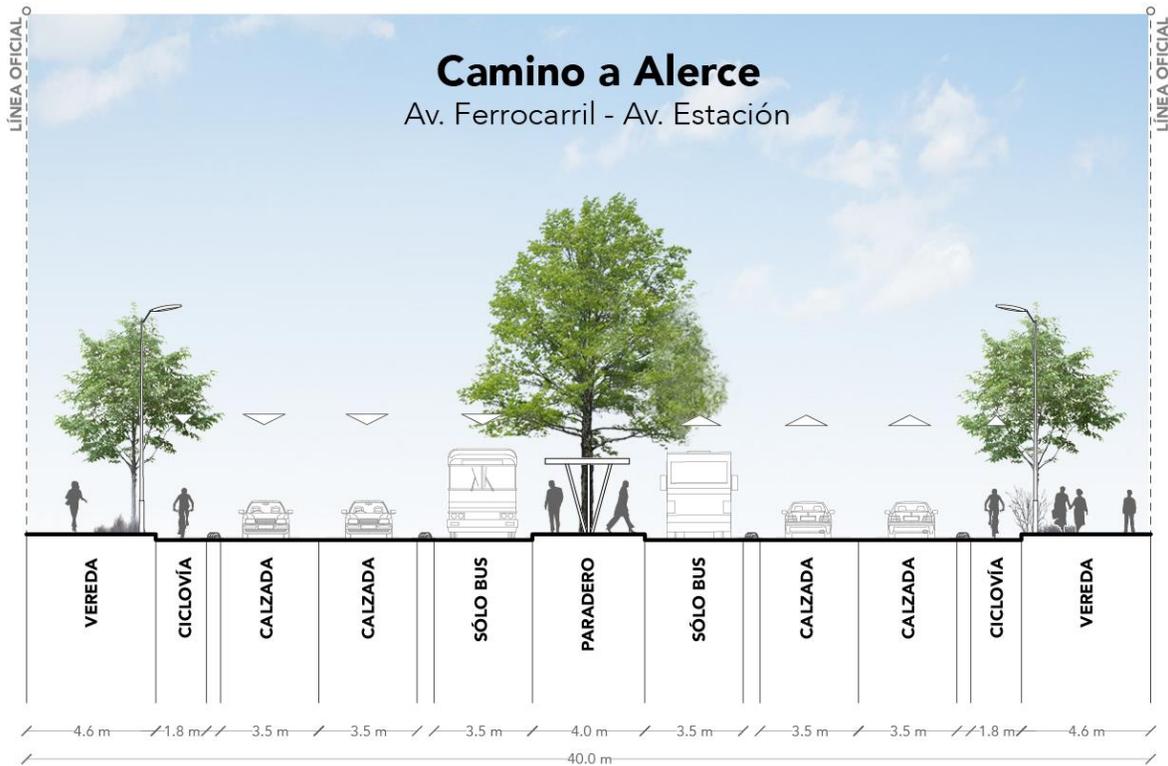
Fuente: Elaboración propia.

Figura 8 Perfil tipo Proyecto 1-C Av. Diego Portales



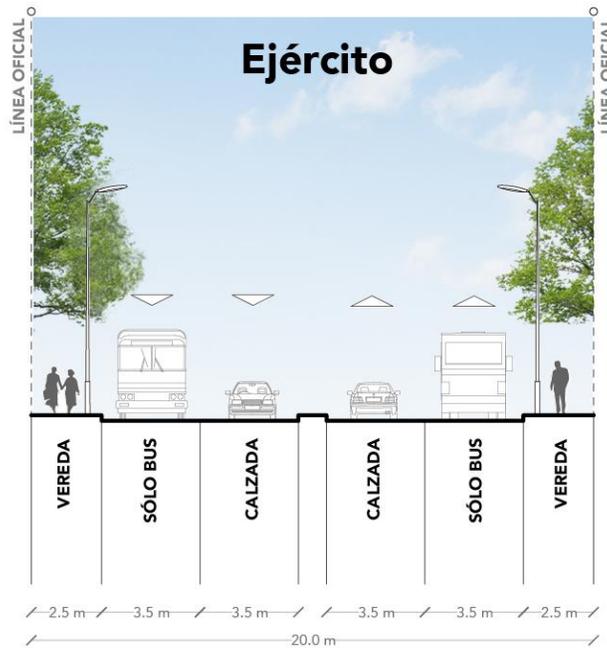
Fuente: Elaboración propia.

Figura 9 Perfil tipo Proyecto 4-A Camino a Alerce (Av. Ferrocarril-Av. Estación)



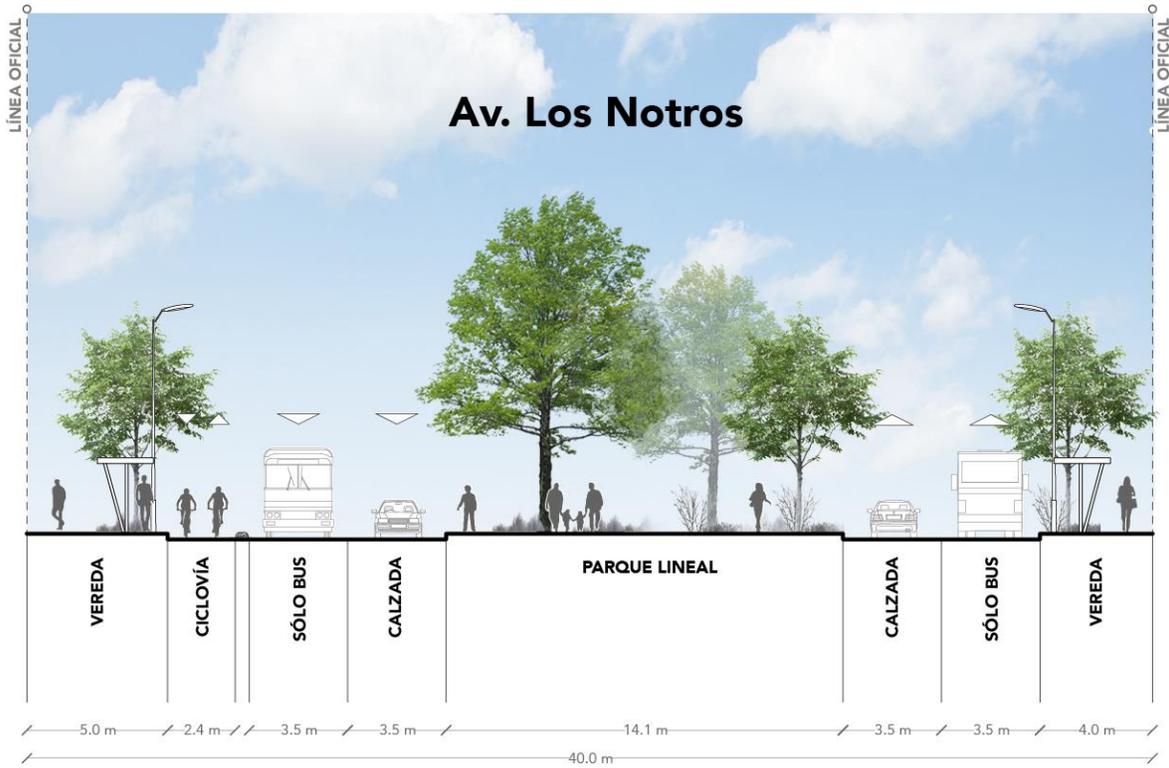
Fuente: Elaboración propia.

Figura 10 Perfil tipo Proyecto 4-B Av. Ejército



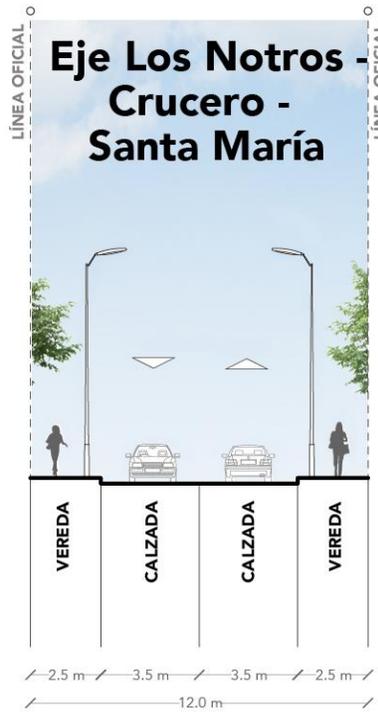
Fuente: Elaboración propia.

Figura 11 Perfil tipo Proyecto 5-A-1 Los Notros



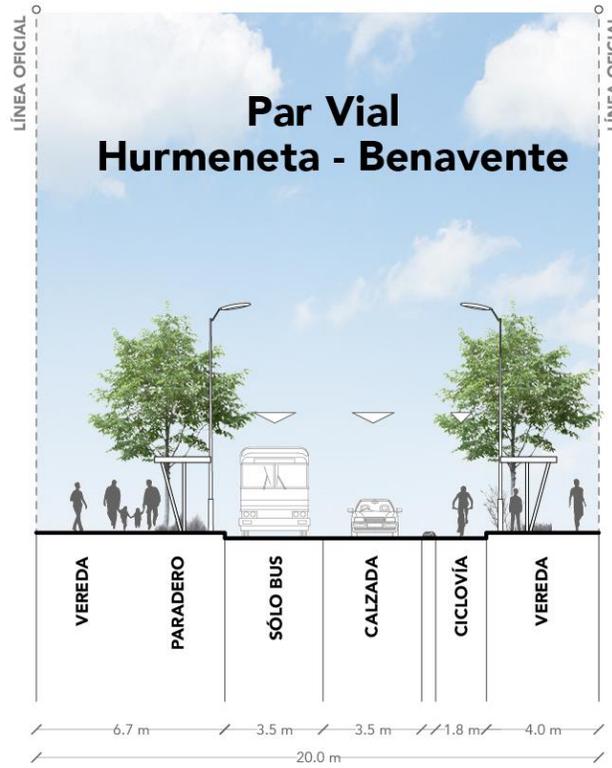
Fuente: Elaboración propia.

Figura 12 Perfil tipo Proyecto 5-A-2 Los Notros-Crucero-Santa María



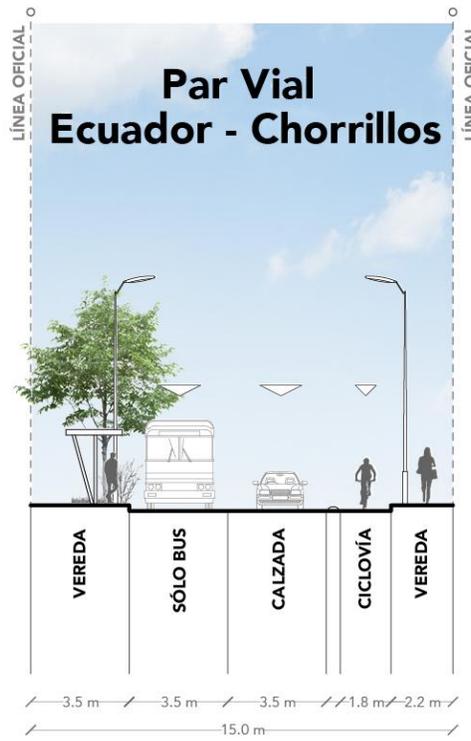
Fuente: Elaboración propia.

Figura 13 Perfil tipo Proyecto 6 Urmeneta-Benavente



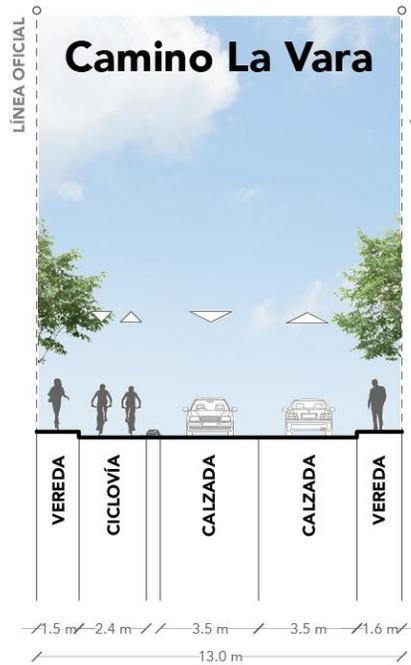
Fuente: Elaboración propia.

Figura 14 Perfil tipo Proyecto 7 Ecuador-Chorrillos



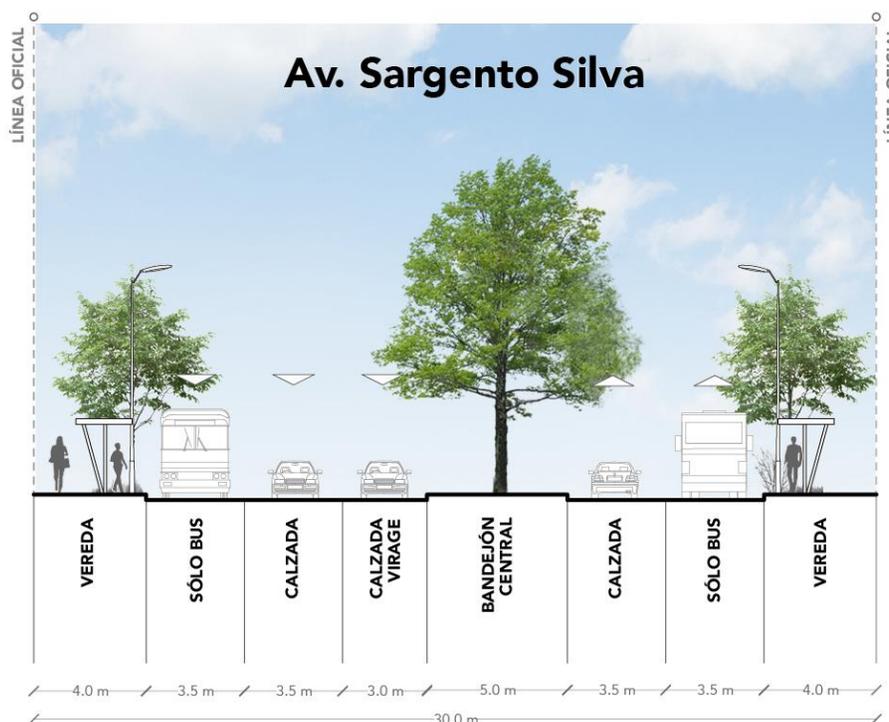
Fuente: Elaboración propia.

Figura 15 Perfil tipo Proyecto 8 Camino La Vara



Fuente: Elaboración propia.

Figura 16 Perfil tipo Proyecto 9 Av. Sargento Silva



Fuente: Elaboración propia.

Las características viales de estos proyectos se resumen a continuación.

Tabla 2 Resumen capacidad vial de proyectos analizados con modelo de transporte

Proyecto	Eje(s)	Capacidad buses (total pistas)	Capacidad otros vehículos (total pistas)
1-A	Av. Presidente Ibáñez	2	4
1-C	Av. Diego Portales	2	4
4-A	Av. Ferrocarril-Av. Estación	2	4
4-B	Ejército	2	2
5A-1	Los Notros	2	2
5A-2	Los Notros-Crucero-Santa María	0	2
6	Urmeneta-Benavente	1	1
7	Ecuador-Chorrillos	1	1
8	Camino La Vara	0	2
9	Av. Sargento Silva	2	2

Fuente: Elaboración propia

1.2.3 Codificación de los proyectos

A partir de la estructura de archivos asociada al modelo ESTRAUS del ECV y las características de los proyectos se procedió a modificar los archivos *red_plan_tprivado_viales_h.dat* y *corredores_plan_h.dat*, considerando solo los arcos del modelo que representan los ejes viales mencionados en la sección anterior.



Los cambios realizados involucraron ajustar la capacidad vial total (suma de pistas para buses y para otros vehículos) y características operativas como la velocidad a flujo libre y el tipo de función flujo-demora del arco mediante el archivo *red_plan_tprivado_viales_h.dat* y definir la secuencia de arcos donde existe pista destinada a buses en el archivo *corredores_plan_h.dat*. La capacidad vial asignada a esa pista para buses se descuenta de la capacidad total del arco.

Una vez modificados los archivos se ejecutaron los comandos *genred* y *artp1* para generar las redes de transporte privado y transporte público, respectivamente, con las cuales el modelo ESTRAUS del ECV evalúa el efecto de cada proyecto, como se explica a continuación.

1.3 Aplicación del modelo de transporte

La aplicación del modelo ESTRAUS del ECV se realizó de forma independiente para cada uno de los proyectos señalados en la sección anterior. Para ellos se codificaron sus características en los correspondientes archivos de entrada de ESTRAUS.

La aplicación del modelo se realizó con los mismos parámetros utilizados en el ECV, la única diferencia corresponde a los cambios introducidos en los arcos del modelo que forman parte de cada proyecto.

La aplicación se hizo utilizando la secuencia de instrucciones que indica el manual de Usuario de ESTRAUS: *iniciar_corrida*, *resumen_parametros* y *estraus*.

Como resultado de la ejecución del modelo, para cada proyecto, se obtuvo un equilibrio en el sistema de transporte de Puerto Montt que incluye la estimación de las matrices de viaje según modo de transporte, en este caso para el año 2035 en Punta Mañana en un escenario equivalente al del ECV, pero incluyendo cada uno de los 10 proyectos evaluados.

La asignación de esas matrices a la red de transporte generó los tiempos de viaje entre pares de zonas y otros indicadores habitualmente utilizados en los análisis de transporte, como se muestra en el siguiente capítulo.

9º EXPENDIENTE PIMEP: Evaluación

En este acápite se presenta la evaluación de la cartera priorizada de proyectos del PIMEP. Por una parte, se muestran los resultados obtenidos con el modelo de transporte del ECV y, por otra, la evaluación realizada con el método señalado en la guía para elaborar PIMEP del CNDU.

1.4 Evaluación con modelo de transporte del ECV

Como se explicó, el modelo ESTRAUS utilizado en el ECV fue modificado para incorporar aquellos proyectos que incluyen modificaciones de la capacidad vial destinada a buses y vehículos particulares.

Debido a las limitaciones del modelo que estima la distribución de viajes según modo de transporte (modelo de partición modal) en el modelo del ECV, los resultados obtenidos muestran efectos marginales de los distintos proyectos.

No obstante, igualmente los resultados sirven para establecer una comparación de efectos con el propósito de identificar los proyectos que tienen resultados coherentes con la imagen objetivo del PIMEP.

La siguiente tabla muestra la diferencia en el número de viajes (Punta Mañana, 2035) entre el escenario que incluye cada proyecto analizado y el correspondiente al ECV, según modo de transporte. Un valor positivo indica un aumento de los viajes en el correspondiente modo de transporte.

Tabla 3 Variación del número de viaje según proyecto con respecto a ECV

Modo transporte	PROYECTO								
	1-A	1-C	4-A	4-B	5	6	7	8	9
Caminata	94	49	-58	-21	14	21	-20	-48	-21
Bus	64	100	194	40	54	139	45	53	26
Taxi colectivo	13	2	0	-64	-43	-228	26	2	-9
Auto-chofer	-49	-25	-49	27	8	68	-18	11	14
Auto-acompañante	-120	-124	-86	19	-30	0	-34	-19	-12

Fuente: elaboración propia

Se observa en primer lugar que los efectos de los proyectos son diferenciados según modo de transporte. Por ejemplo, los proyectos 4B, 6 y 9 inducen un aumento de viajes en automóvil (auto chofer + auto acompañante) mientras que el resto los disminuye. Por otro lado, todos los proyectos inducen aumentos en los viajes en bus, mientras que para caminata y taxi colectivo los resultados son mixtos, con aumentos y disminuciones.

Considerando la suma de la variación de los viajes en caminata y bus, los proyectos que inducen una mayor cantidad de viajes son.

Tabla 4 Incremento viajes en caminata, bus y automóvil con respecto a ECV

Proyecto	Incremento viajes caminata y bus	Variación viajes auto	Taxi colectivo
6	160	68	-228
1-A	158	-169	13
1-C	149	-149	2
4-A	136	-135	0

Fuente: elaboración propia

Se concluye que estos cuatro proyectos del PIMEP generan, de acuerdo con el modelo del ECV, los mayores incrementos en el uso de bus y caminata, los modos más eficientes desde el punto de vista de su sostenibilidad. Pero al revisar el efecto en los viajes en automóvil el proyecto 6 induce un aumento a diferencia de los otros proyectos que generan disminuciones. Adicionalmente, el proyecto 6 es el único de los cuatro que produce una disminución de viajes en taxi colectivo. En consecuencia, los proyectos 1-A, 1-C, y 4-A producen un traspaso de viajes desde el automóvil al bus, lo que es efecto que apunta a volver más sostenibles los desplazamientos de los habitantes de Puerto Montt.

El modelo de transporte también permite analizar el efecto de los proyectos según el propósito de viaje. Se distinguen los viajes de Trabajo, Estudio y Otros (compras, trámites, visitas sociales, etc.). En la siguiente tabla se aprecia, por ejemplo, que para el caso de viajes en bus los efectos son más notorios en los viajes de Estudio. Al revisar los otros modos se observa que esos viajes provendrían del modo auto acompañante. Ese resultado entrega luces de que la disminución de viajes en automóvil no necesariamente induce la misma disminución en el número de automóviles en circulación.

Tabla 5 Variación del número de viaje según proyecto, modo y propósito de viaje con respecto a ECV

Modo/proósito	PROYECTO								
	1-A	1-C	4-A	4-B	5	6	7	8	9
<i>Caminata</i>									
Total viajes	93	49	-58	-21	13	21	-19	-49	-22
Viajes Trabajo	18	10	-17	0	3	23	-6	-14	-5
Viajes Estudio	53	23	-18	-17	8	-9	-8	-21	-11
Viajes Otros	23	16	-22	-4	3	7	-6	-14	-6
<i>Bus</i>									
Total viajes	62	98	193	40	54	139	45	53	26
Viajes Trabajo	14	21	62	17	17	62	9	5	4
Viajes Estudio	37	66	81	15	28	49	31	34	16
Viajes Otros	11	11	50	8	9	28	5	14	7
<i>Taxi colectivo</i>									
Total viajes	14	3	0	-64	-44	-228	26	3	-8
Viajes Trabajo	9	1	-4	-38	-26	-148	17	0	-8
Viajes Estudio	4	2	2	-13	-10	-31	2	-1	-1
Viajes Otros	0	-2	1	-15	-10	-49	6	2	0
<i>Auto-chofer</i>									
Total viajes	-49	-26	-50	26	8	67	-19	12	15
Viajes Trabajo	-26	-12	-28	16	8	53	-16	12	14
Viajes Estudio	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viajes Otros	-22	-13	-21	11	0	15	-1	2	2
<i>Auto-acompañante</i>									
Total viajes	-120	-123	-86	19	-30	1	-33	-19	-11
Viajes Trabajo	-14	-20	-13	4	-2	10	-5	-4	-5
Viajes Estudio	-95	-91	-65	14	-26	-9	-26	-12	-4
Viajes Otros	-11	-12	-7	1	-2	0	-3	-3	-3

Fuente: elaboración propia

1.5 Evaluación con método de la guía del CNDU para elaborar PIMEPs

De acuerdo con la Circular DDU 448 de la División de Desarrollo Urbano del Mínuv la ley N° 20.958 ni su reglamentación establecen un criterio metodológico para la elaboración de los PIMEPs, sin embargo, señala que existen orientaciones metodológicas como las contenidas en la “Guía para la elaboración de los Planes Comunales de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público”, desarrollada por el CNDU.

La guía del CNDU establece tres niveles de análisis según las características de la comuna en estudio. Entre otros aspectos, propone un método para evaluar las iniciativas de la cartera de proyectos del PIMEP. El método permite realizar una evaluación multicriterio que incluye las siguientes dimensiones:

- Estrategia y factibilidad.
- Impacto sobre la población.
- Impacto sobre el paisaje.
- Impacto sobre los inmuebles.

El método se basa en una estimación de los efectos esperados y la factibilidad de los proyectos utilizando la información disponible y el conocimiento del evaluador. Para cada dimensión se definen tres subdimensiones y luego tres criterios y se les asigna una puntuación, -1 (desacuerdo), 0 (neutro) o 1 (de acuerdo), según cómo el proyecto cumple o no con el criterio. El listado de dimensiones, subdimensiones y criterios se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 6 Criterios definidos en el método de evaluación de la guía CNDU

Dimensión	Sub dimensión	Criterio
Estrategia y factibilidad	Prioridad Local y Sinergias	El proyecto está dentro del 30% de mayor prioridad municipal
		El proyecto no es redundante o competitivo con otro proyecto del plan
		El proyecto es complementario o sinérgico con otros proyectos del plan
	Concordancia con Visión Objetivo	Considera tres o más orientaciones estratégicas
		Considera dos orientaciones estratégicas
		Involucra solo una orientación estratégica
	Inversión y Factibilidad	Los actores involucrados tienen atribuciones para llevarlo adelante
		Existen líneas de financiamiento público o privado aplicables
		La inversión necesaria está dentro del rango definido por el municipio
Impacto sobre la población	Rutas y seguridad de Medios No Motorizados (MNM)	Mejora condiciones de desplazamiento en bicicleta
		Mejora calidad de áreas peatonales
		Genera rutas para flujos peatonales conecta puntos de interés y/o abre barreras u obstáculos
	Integración y Social	Mejora vinculación de áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios urbanos
		Conecta áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta laboral
		Considera facilidades para Transporte Público y/o MNM
	Actividades y Usos	Compatible con uso de suelo existente
		Genera una externalidad positiva sobre el uso de suelo
		No genera restricciones sobre uso de suelo
Impacto sobre el paisaje	Impacto uso de Espacio Público	Contempla la creación y/o mejoramiento de espacios públicos
		No interviene negativamente el espacio público peatonal existente
		No interviene o mejora zonas de ferias en espacio público
	Impacto Paisajístico	Pone en valor áreas naturales de valor paisajístico
		No interviene negativamente áreas verdes urbanas existentes
		Tiene potencial para generar rutas de valor escénico paisajístico



Dimensión	Sub dimensión	Criterio
Impacto sobre los inmuebles	Regeneración y Desarrollo Urbano	Privilegia mejorar áreas ya urbanizadas
		Mejora entornos en áreas de obsolescencia funcional o vacíos interiores
		Interviene áreas con potencial normativo de regeneración
	Normativa y Patrimonio	Proyecto no afecta negativamente elementos de valor patrimonial
		Compatible con faja pública PRC
		No requiere modificación normativa urbana

Fuente: elaboración propia

En el caso del PIMEP de Puerto Montt, el método se aplicó a la cartera de proyectos del PIMEP de manera colaborativa por los profesionales del equipo consultor.

A continuación, se presenta la tabla de evaluación de proyectos de la cartera inicial del PIMEP (ver tabla 7), cuyos resultados determinan que los proyectos con la puntuación más alta son:

- Proyecto 1-C Mejoramiento Integral Costanera.
- Proyecto 7 Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador – Chorrillos.
- Proyecto 23-A Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto.
- Proyecto 23-C Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo.
- Proyecto 23-E Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce.
- Proyecto 23-F Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol.



Tabla 7 Evaluación de la cartera inicial de proyectos del PIMEP con método de la guía CNDU

Criterio	Proyecto																									
	1-A	1-C	4-A	4-B	5A	6	7	8	9	11	13	14	15-G	15-H	16	18-B	21	22-A	22-D	22-F	22-O	23-A	23-B	23-C	23-E	23-F
El proyecto está dentro del 30% de mayor prioridad municipal	0	0	1	-1	0	-1	0	0	0	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	0	-1	0	0	1
El proyecto no es redundante o competitivo con otro proyecto del plan	1	-1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
El proyecto es complementario o sinérgico con otros proyectos del plan	1	1	1	1	-1	1	1	1	-1	1	-	-	-	-	1		-1	0	0	0	0	1	1	1	1	-1
Considera tres o más orientaciones estratégicas	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Considera dos orientaciones estratégicas	1	1	1	1	0	1	1	0	0	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Involucra solo una orientación estratégica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Los actores involucrados tienen atribuciones para llevarlo adelante	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-	-	-	-	-1		1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Existen líneas de financiamiento público o privado aplicables	1	1	1	1	1	1	1	-1	1	1	-	-	-	-	1		-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	0
La inversión necesaria está dentro del rango definido por el municipio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mejora condiciones de desplazamiento en bicicleta	1	1	1	-1	-1	1	1	1	-1	-1	-	-	-	-	-1		-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Mejora calidad de áreas peatonales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-1	-	-	-	-	1		-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
Genera rutas para flujos peatonales conecta puntos de interés y/o abre barreras u obstáculos	0	0	-1	1	-1	0	1	1	1	1	-	-	-	-	1		-1	-1	-1	-1	-1	0	0	1	0	0



Criterio	Proyecto																									
	1-A	1-C	4-A	4-B	5A	6	7	8	9	11	13	14	15-G	15-H	16	18-B	21	22-A	22-D	22-F	22-O	23-A	23-B	23-C	23-E	23-F
Mejora vinculación de áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios urbanos	0	0	1	0	1	0	0	-1	-1	1	-	-	-	-	1		-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	1	1	1
Conecta áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta laboral	0	0	1	0	1	0	0	-1	-1	1	-	-	-	-	1		-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	1	1	1
Considera facilidades para Transporte Público y/o MNM	1	1	1	1	-1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		-1	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	1
Compatible con uso de suelo existente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genera una externalidad positiva sobre el uso de suelo	1	1	1	-1	0	1	1	0	1	-1	-	-	-	-	-1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
No genera restricciones sobre uso de suelo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Contempla la creación y/o mejoramiento de espacios públicos	1	1	1	0	0	1	1	0	1	-1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
No interviene negativamente el espacio público peatonal existente	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
No interviene o mejora zonas de ferias en espacio público	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pone en valor áreas naturales de valor paisajístico	-1	1	0	0	-1	-1	-1	-1	-1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	-1	-1	-1	-1
No interviene negativamente áreas verdes urbanas existentes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tiene potencial para generar rutas de valor escénico paisajístico	-1	1	-1	1	-1	-1	1	-1	-1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	-1	-1	-1	-1
Privilegia mejorar áreas ya urbanizadas	1	1	0	1	1	1	1	1	-1	-1	-	-	-	-	-1		-1	0	0	-1	1	1	1	1	1	1



Criterio	Proyecto																									
	1-A	1-C	4-A	4-B	5A	6	7	8	9	11	13	14	15-G	15-H	16	18-B	21	22-A	22-D	22-F	22-O	23-A	23-B	23-C	23-E	23-F
Mejora entornos en áreas de obsolescencia funcional o vacíos interiores	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	-	-	-	-	0		-1	-1	-1	-1	1	0	-1	1	-1	1
Interviene áreas con potencial normativo de regeneración	1	1	-1	1	1	1	-1	1	1	-1	-	-	-	-	0		-1	-1	-1	-1	1	-1	1	1	1	0
Proyecto no afecta negativamente elementos de valor patrimonial	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Compatible con faja pública PRC	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	0		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
No requiere modificación normativa urbana	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL	15	17	14	12	7	14	17	8	6	11	0	0	0	0	16	0	4	8	8	7	13	16	12	20	17	16

Fuente: elaboración propia



10º EXPEDIENTE PIMEP: Priorización

Utilizando los resultados de los análisis realizados con el modelo de transporte del ECV y con el método de la guía del CNDU, se realizó una priorización de las iniciativas contenidas en la cartera inicial de iniciativas del PIMEP para el período 2022-2032¹.

Teniendo en cuenta que los proyectos son de diferente tipo y están orientados a distintos objetivos, no resulta conveniente priorizarlos en conjunto, sino que, según tipología, por ejemplo, proyectos orientados a la movilidad y proyectos enfocados en el mejoramiento de espacios públicos.

Una situación que debe ser analizada es la disponibilidad de recursos para financiar los proyectos y que los proyectos orientados a la movilidad tienen un costo de inversión considerablemente más alto. La cantidad de recursos que se asignen a los distintos tipos de proyectos es una decisión relevante que debe tomar la municipalidad.

1.6 Proyectos priorizados orientados a la movilidad

La evaluación de los proyectos con el modelo de transporte del ECV permitió identificar que las siguientes iniciativas son las que generan un aumento de los viajes en bus y caminata, logrando un traspaso de viajes desde el automóvil. Por lo tanto, dados los objetivos del PIMEP, es conveniente priorizarlos en comparación con el resto de los proyectos enfocados en la movilidad.

Tabla 8 Proyectos de movilidad priorizados

Proyecto	Nombre	Valor estimado construcción (UF)
1-A	Mejoramiento Integral Avda. Presidente Ibáñez	840.000
1-C	Mejoramiento Integral Costanera	660.000
4-A	Mejoramiento Integral Camino a Alerce	1.580.000

Fuente: elaboración propia

1.7 Proyectos priorizados orientados al mejoramiento de espacios públicos

Los siguientes proyectos enfocados en el mejoramiento de espacios públicos son los que resultaron con el mayor puntaje según el método de la guía del CNDU, por lo que corresponde que sean priorizados.

Tabla 9 Proyectos de mejoramiento de espacios públicos priorizados

Proyecto	Nombre	Valor estimado construcción (UF)
23-C	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Población Modelo	33.000
23-E	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Alerce	33.000
23-A	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Puerto	33.000
23-F	Mejoramiento Espacios Públicos y peatonales Barrio Mirasol	33.000

Fuente: elaboración propia

¹ Cabe destacar que esta propuesta de priorización de proyectos es de carácter indicativo, puesto que la decisión final de cómo se priorizan estos proyectos es de absoluta responsabilidad de la Municipalidad.



No obstante lo anterior, es importante considerar que el método del CNDU beneficia, en buena parte, a los proyectos que mejoran la conectividad con los centros de comercio y servicio, y las posibilidades de regeneración urbana de su entorno inmediato, lo que perjudica severamente el puntaje de los iniciativas de parques en humedales urbanos, que en su mayoría se encuentran fuera del área urbanizada de la ciudad. Es por ello que se recomienda reevaluar la priorización de los proyectos 21, 22-A, 22-D, 22-F, 22-O, dada la alta validación que tienen estas iniciativas en la comunidad (ver Expediente N°6, Etapa II) y su bajo costo de implementación.



ANEXOS

1.8 Anexos 8º Expediente PIMEP

1.8.1 Archivos georreferenciados de la Imagen objetivo y Cartera inicial PIMEP (Formato shape).

1.8.2 Perfiles viales PIMEP (Formato JPG).

1.8.3 Archivos modelo ESTRAUS Cartera inicial PIMEP.

1.9 Anexos 9º Expediente PIMEP

1.9.1 Tabla de evaluación de la cartera de proyectos del PIMEP, con método de la guía CNDU (Formato Excel).

1.10 Anexos 10º Expediente PIMEP

No se presentan anexos para este expediente.



Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt

EXPEDIENTES 11º AL 13º

ETAPA IV: ANTEPROYECTO

PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

COMUNA DE PUERTO MONTT

Agosto 2022





CONTENIDO

11º EXPEDIENTE PIMEP: Consulta pública	5
1.1 Consulta pública anticipada	5
1.1.1 Metodología e implementación	5
1.1.2 Resultados	7
1.2 Preparación Consulta pública oficial	15
1.2.1 Brochure y antecedentes para retiro	15
1.2.2 Video informativo	17
12º EXPEDIENTE PIMEP: Cartera priorizada	20
1.3 Cartera priorizada de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público	20
1.4 Fichas de proyectos	30
13º EXPEDIENTE PIMEP: Elaboración de 3 alternativas PIMEP	90
1.5 Propuesta de programación N°1	90
1.6 Propuesta de programación N°2	92
1.7 Propuesta de programación N°3	94
ANEXOS	96
1.8 Anexos 11º Expediente PIMEP	96
1.8.1 Brochure (Formato PDF)	96
1.8.2 Video informativo (Archivo MP4)	96
1.9 Anexos 12º Expediente PIMEP	96
1.9.1 Anteproyecto PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Tabla Excel)	96
1.9.2 Imágenes en alta resolución (Archivos JPG)	96
1.10 Anexos 13º Expediente PIMEP	96
1.10.1 Propuestas de programación (Tabla Excel)	96



LISTADO DE FIGURAS

Figura 1 Recuento de votos según Lugar de residencia	6
Figura 2 Recuento de votos según tramo etario	7
Figura 3 Preferencia de votos relacionados a Conectividad y Movilidad	8
Figura 4 Preferencia de votos relacionados a Espacio Público	8
Figura 5 Priorización Categorías o tipos de proyectos PIMEP	9
Figura 6 Votación alcanzada por “Calles de conectividad del centro a los barrios”, según barrio de origen	9
Figura 7 Priorización Categorías o tipos de proyectos PIMEP, según rango etario	10
Figura 8 Priorización Categorías o tipos de proyectos PIMEP, según Zona PRC de residencia	10
Figura 9 Proyectos más votados de forma individual.....	11
Figura 10 Priorización de proyectos “Conectividad del centro a los barrios”	12
Figura 11 Priorización de proyectos “Conectividad del centro a la ciudad”	12
Figura 12 Priorización de proyectos “Construcción de ciclovías”	13
Figura 13 Priorización de proyectos “Conectividad marítima Puerto Montt-Isla Tenglo”	13
Figura 14 Priorización de proyectos de “Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas”	14
Figura 15 Priorización de proyectos de “Mejoramiento de centros barriales”	15
Figura 15 Folleto Anteproyecto PIMEP Puerto Montt 2023-2032	16
Figura 17 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto)	22
Figura 18 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto) / Zoom	23

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Guion video informativo Consulta pública PIMEP 2023-2032	17
Tabla 2 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto).....	24
Tabla 3 Propuesta de programación N°1.....	91
Tabla 4 Propuesta de programación N°2.....	93
Tabla 5 Propuesta de programación N°3.....	95



INTRODUCCIÓN

La Etapa 4 del estudio *“Elaboración Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, Comuna de Puerto Montt”* tiene como objetivo definir la Cartera priorizada para el período 2023-2032, que corresponderá al Anteproyecto del PIMEP.

Esta Cartera priorizada responde al proceso de elaboración progresivo que se ha realizado desde la Etapa 1 a la actual, en donde destacan los siguientes hitos:

- Etapa 1: (1) Diagnóstico de atributos, oportunidades, déficits y amenazas relacionadas a la infraestructura de movilidad y espacio público; (2) Revisión de la vialidad estructurante y espacios públicos proyectados en el anteproyecto de Modificación al Plan Regulador Comunal; y (3) Revisión de los proyectos de inversión vigentes.
- Etapa 2: (1) Elaboración de una Imagen Objetivo; (2) Selección de una Alternativa de priorización de proyectos para los primeros 10 años, a través de talleres de participación ciudadana.
- Etapa 3: (1) Modelación y Evaluación técnica de los proyectos priorizados.

La Etapa 4 viene a consolidar los resultados de estas actividades en un **Anteproyecto de PIMEP**, que responda a las demandas urbanas y ciudadanas para las infraestructuras de movilidad y espacio público de la comuna, y programe las obras de inversión prioritarias para los siguientes 10 años. Con este propósito, se realizó una consulta pública anticipada (previo a la consulta pública establecida en la Ley 20.958, para los primeros PIMEP comunales), que permitiera identificar aquellas iniciativas y sectores que son prioritarios para las y los vecinos de Puerto Montt.

A continuación, en el Expediente N°11, se detalla la metodología, implementación y resultados de la Consulta pública anticipada, así como las propuestas para la Consulta pública oficial. En base a los resultados de las etapas anteriores y de la Consulta pública anticipada, en el Expediente N°12, se presenta el Anteproyecto del PIMEP (o Cartera priorizada) y las fichas que detallan cada una de las intervenciones que lo componen. Finalmente, en el Expediente N°13, se proponen 3 opciones de programación, identificando los proyectos prioritarios y sus plazos de ejecución, de acuerdo a criterios distintos, pero no excluyentes, de priorización para los primeros años del plan¹.

¹ Si bien en los Términos de referencia del estudio se estipula que el Expediente N°11 corresponde a la Cartera Priorizada, el N°12 a la Elaboración de 3 alternativas PIMEP y el N°13 a la Consulta Pública, en este informe se propuso modificar el orden de dichos expedientes, de modo de utilizar los resultados de la Consulta pública anticipada en la elaboración del Anteproyecto o Cartera Priorizada, así como en las propuestas de programación.



11º EXPEDIENTE PIMEP: Consulta pública

1.1 Consulta pública anticipada

Con el objetivo de involucrar a la comunidad en la priorización de los proyectos del PIMEP para los primeros 10 años, se realizó una consulta pública previo al período de consulta de 30 días, establecida en la Ley 20.958 de aportes al espacio público, para los primeros planes comunales e intercomunales (Artículo cuarto de las Disposiciones transitorias).

Esta actividad se realizó de forma paralela al proceso de consulta pública del anteproyecto de Modificación al Plan Regulador Comunal, entre los días 15 de marzo y 17 de abril del año 2022, a cargo del equipo de Participación Ciudadana del Departamento de Desarrollo Urbano del Municipio.

A continuación, se detalla la metodología utilizada por el equipo municipal y los resultados que cuentan con injerencia en el PIMEP comunal.

1.1.1 Metodología e implementación

La consulta ciudadana anticipada tuvo una duración de 33 días corridos, en formato digital -a través de la página web- y presencial -en stands de votación dispuestos en distintos lugares de la comuna o reuniones con organizaciones territoriales y/o funcionales-.

En ambos formatos, la consulta se realizó sobre un cuestionario digital, dispuesto en la siguiente página web: <https://planreguladorpuertomontt.cl/consulta-ciudadana/>, el cual podía ser llenado por las y los vecinos por iniciativa personal (desde sus propios dispositivos), acompañados por monitores en los stands de votación presencial, o por el equipo municipal en las reuniones presenciales realizadas con organizaciones territoriales y/o funcionales. De todas estas estrategias, las que lograron mayor participación fueron las presenciales.

Para difundir la actividad y promover la participación en la consulta, el equipo municipal realizó un inserto en el diario El Llanquihue (15 de marzo), un evento de lanzamiento de la consulta junto al Alcalde (16 de marzo), y una serie de entrevistas (radiales, televisivas, etc.) y reuniones con organizaciones territoriales y/o funcionales de la comuna. A su vez, dispuso de un video promocional en la página web oficial de la Modificación del Plan Regulador Comunal².

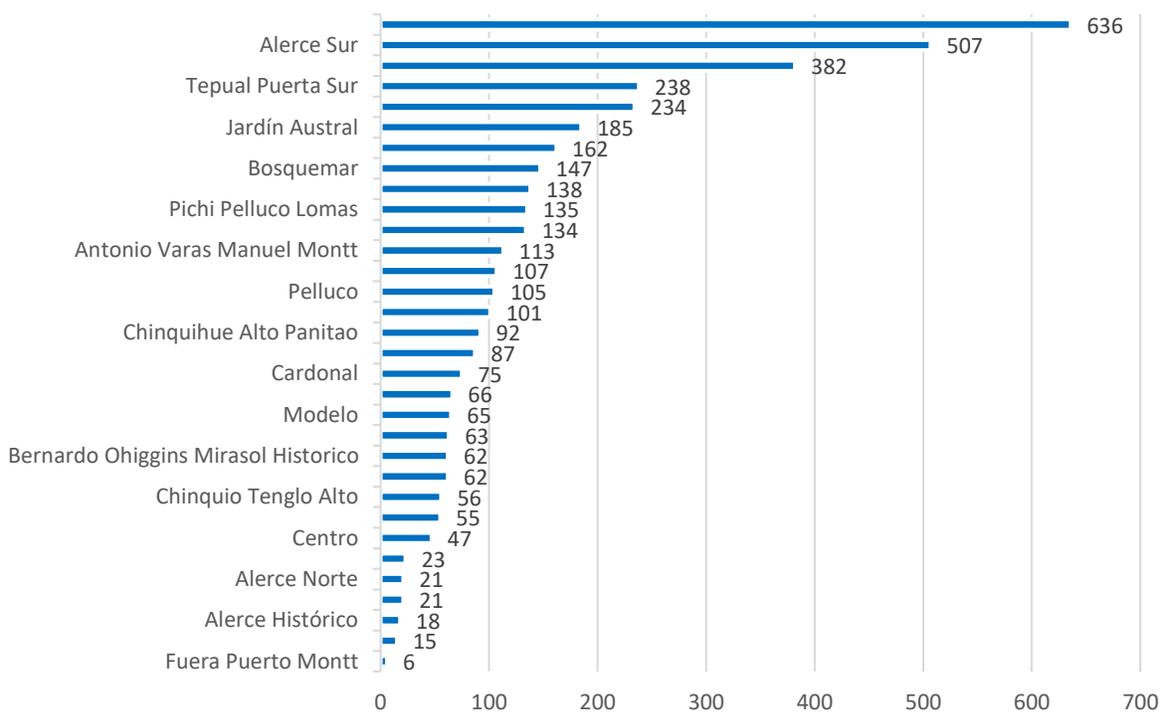
En cuanto al cuestionario, este contó con 3 secciones, una de identificación de los antecedentes del o la votante (RUT, Comuna de residencia y Sector, barrio o población de residencia), otra de priorización de posibles incentivos o condicionantes a la ejecución de proyectos de edificación -en base a lo establecido en la Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público- y, finalmente, una de priorización de proyectos de inversión en movilidad y espacio público. En esta última, las preguntas fueron las siguientes:

² <https://www.youtube.com/watch?v=-lFaQJ39KzE>

- ¿Cuál de los siguientes tipos de proyecto considera usted prioritario en la ciudad de Puerto Montt?³
- De los proyectos específicos en la categoría seleccionada, ¿Cuál de los siguientes proyectos es para usted el más prioritario?⁴

Respecto a la caracterización de la muestra, en total se recaudaron 4.384 votos, de los cuales cerca del 95% proviene de habitantes de la comuna y el 90% del área urbana de la comuna⁵. En general se observó una buena distribución de los votantes respecto a sus lugares de residencia y rango etario⁶. En el primer caso, en su mayoría los votantes provinieron de los sectores “Padre Hurtado Vicuña Mackena” (636 votos), “Alerce Sur” (507 votos), “Rural” (382 votos), Tepual Puerta Sur (238 votos) y “Valle Volcanes Alto La Paloma” (234 votos) – Ver gráfico a continuación-; mientras que respecto a lo segundo, el 33,92% corresponden a “Adultos Medios” (30 a 45 años), 25,39% a “Adulto Joven” (18 a 29 años), “23,22%” a Adulto Mayor (46 a 59 años), “16,72%” a Tercera Edad (60 a 85 años) y “1,2%” a Adolescencia (14 a 17 años).

Figura 1 Recuento de votos según Lugar de residencia



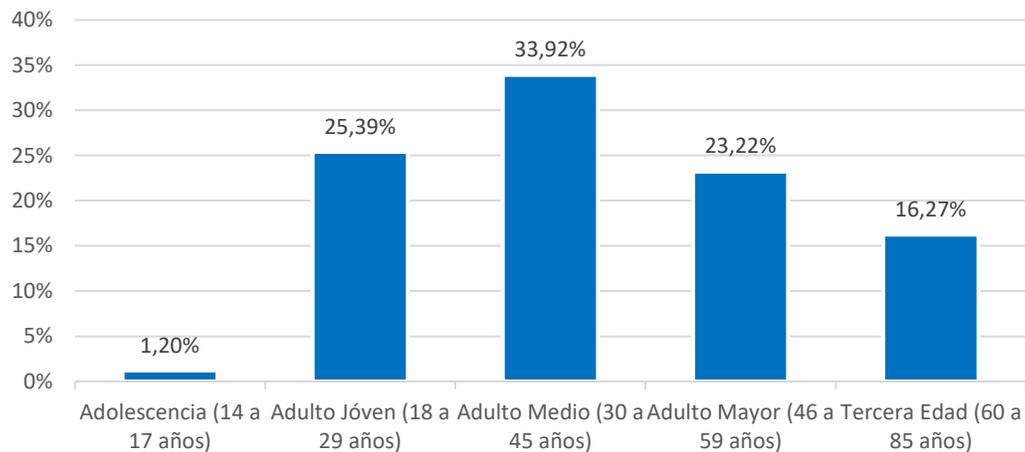
Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

³ Se presentaron las siguientes categorías: Calles de conexión del centro de la ciudad; Calles de conectividad del centro a los barrios; Conectividad Marítima Puerto Montt - Isla Tenglo; Construcción de Ciclovías; Conectividad Inter terrazas; Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas; Mejoramiento de los Centros Barriales. Cada una de estas categorías agrupaba una serie de proyectos de la Cartera inicial del PIMEP.

⁴ Se presentaron todos los proyectos de la Cartera inicial del PIMEP, agrupados en cada categoría descrita anteriormente.

⁵ La distribución de la votación entre habitantes del área urbana (90,31%) y rural (9,69%) de la comuna, se condice con la distribución de la población comunal que habita en ambos sectores respectivamente, de acuerdo al Censo 2017.

⁶ El rango etario fue calculado en base al RUT entregado, por lo que corresponde a rangos estimativos.

Figura 2 Recuento de votos según tramo etario

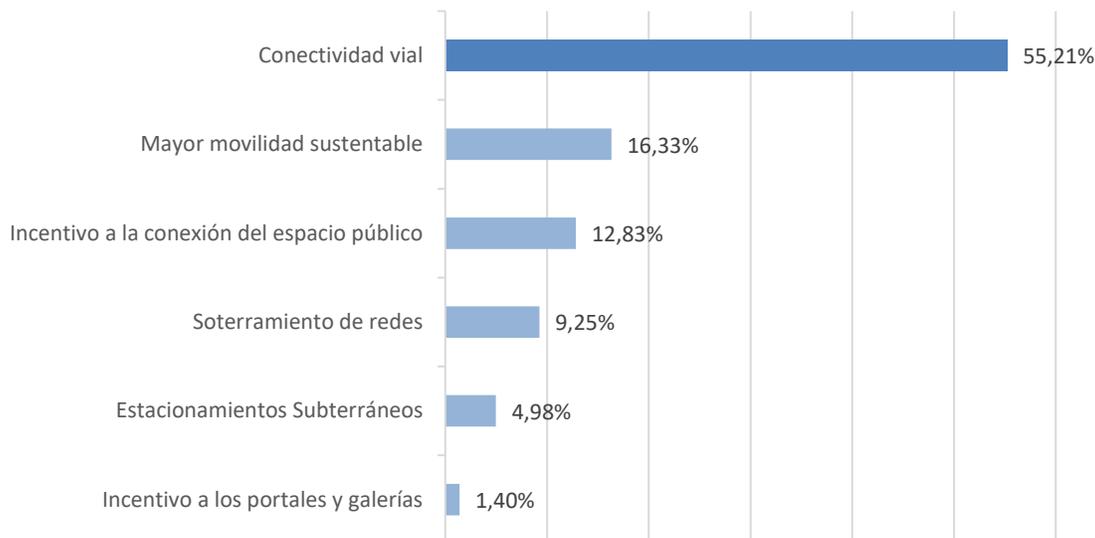
Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

1.1.2 Resultados

Dado que el proceso de consulta anticipada del PIMEP se realizó de forma paralela al del anteproyecto de modificación al PRC, es posible reconocer en resultados referentes a este último instrumento algunos resultados relevantes para el PIMEP. Entre ellos se identifica que la ciudadanía reconoce como prioritarias las condiciones del PRC relacionadas a “Espacio público, movilidad y conectividad”, categoría que alcanzó la segunda mayoría de los votos, con el 29,33% (solo antecedida por “Integración y facilitación de acceso a la vivienda” con el 35,05% de los votos). Incluso, al analizar los votos obtenidos por esta categoría según su lugar de residencia (urbano/rural), destaca que en áreas rurales esta categoría alcanza la primera prioridad, con el 31% de los votos, lo que probablemente se debe a la falta de acceso a espacios públicos e infraestructuras de movilidad en comparación al área urbana de la comuna.

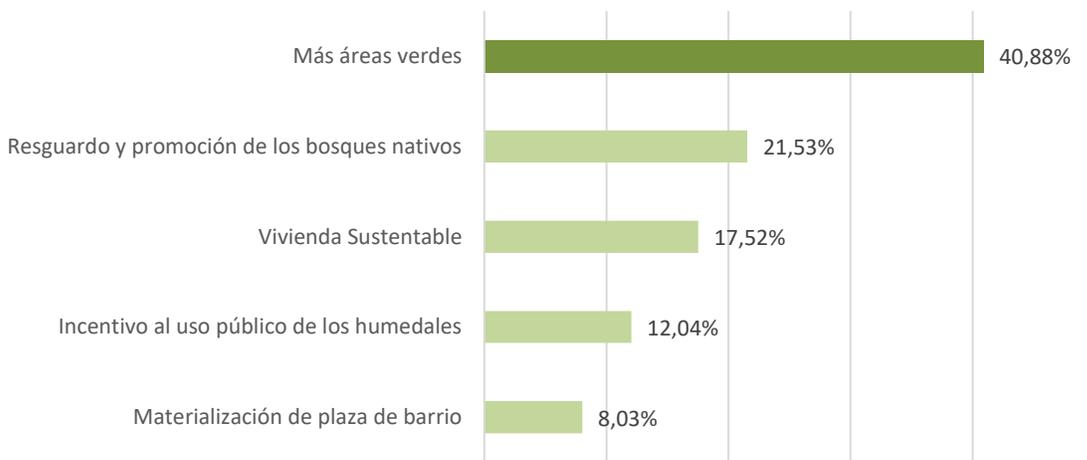
Dentro de la categoría “Espacio público, movilidad y conectividad” los temas más votados son la “Conectividad vial” (16,2%) -alcanzando la segunda mayoría de los votos- y “Más áreas verdes” (7,66%) -con la cuarta mayoría de los votos-. Le siguen “Mayor movilidad sustentable” (4,79%) e “Incentivo a la conexión del espacio público” (3,76%). Tanto “Conectividad vial” como “Más áreas verdes” superan por amplio margen a las otras temáticas relacionadas a “Conectividad y movilidad” y “Espacios públicos” por separado, alcanzando el 55,21% de las preferencias y el 40,88% respectivamente (ver ambos gráficos a continuación).

Figura 3 Preferencia de votos relacionados a Conectividad y Movilidad



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

Figura 4 Preferencia de votos relacionados a Espacio Público

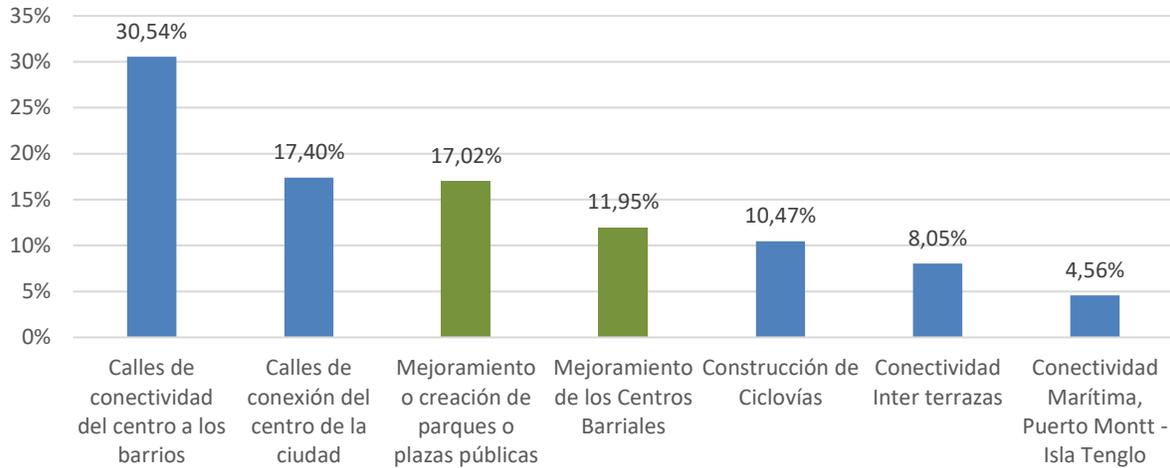


Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

En cuanto a la priorización de la cartera de proyectos del PIMEP, la mayoría de las preferencias se concentraron en “Calles de conectividad del centro a los barrios” (30,45%), seguido de “Calles de conexión del centro de la ciudad” (17,02%), “Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas” (17,02%), “Mejoramiento de los Centros barriales” (11,95%), “Construcción de Ciclovías” (10,47%), “Conectividad Interterrazas” (8,05%) y, por último, “Conectividad Marítima Puerto Montt-Isla Tenglo” (4,56%). De estos resultados se identifica una clara demanda por mejorar la conectividad entre los barrios y el centro comunal, la que se distribuye de forma similar en los diversos barrios que conforman la ciudad, vale decir, que en todos los barrios se observa una alta preferencia por esta alternativa, con

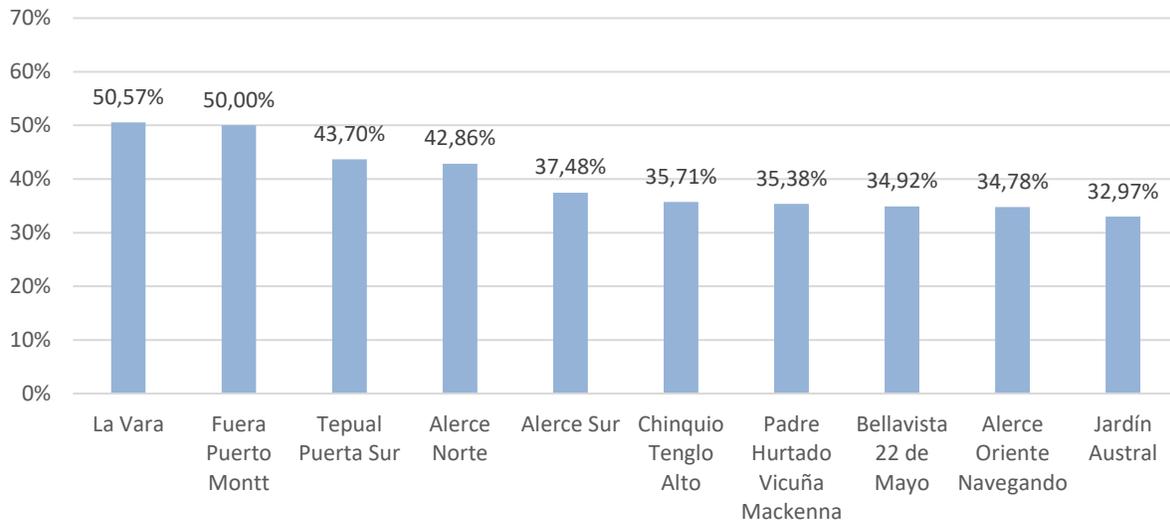
una leve superioridad en los barrios La Vara, Tepual Puerta Sur y Alerce Norte, así como de fuera de Puerto Montt (ver Figura 6).

Figura 5 Priorización Categorías o tipos de proyectos PIMEP



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

Figura 6 Votación alcanzada por "Calles de conectividad del centro a los barrios", según barrio de origen



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

Al revisar la caracterización de los votos correspondientes a las categorías o tipos de proyectos del PIMEP, es posible identificar que, respecto al rango etario, existe consenso en personas de todas las edades en mejorar la conectividad entre el centro y los barrios, seguido por la conectividad dentro del

centro comunal. También se observa que en los rangos de menor edad (Adolescentes y Adultos jóvenes) se prioriza de mayor manera la construcción de nuevas ciclovías; mientras que los de mayor edad (Adultos mayores) prefieren el mejoramiento de los centros barriales. Lo que podría responder a las capacidades y distancias de desplazamiento de ambos grupos etarios.

Figura 7 Priorización Categorías o tipos de proyectos PIMEP, según rango etario

	Adolescencia (14 a 17 años)	Adulto Joven (18 a 29 años)	Adulto Medio (30 a 45 años)	Adulto Mayor (46 a 59 años)	Tercera Edad (60 a 85 años)
Calles de conexión del centro de la ciudad	15,4%	19,1%	18,2%	15,3%	15,4%
Calles de conectividad del centro a los barrios	21,2%	26,1%	32,2%	33,3%	31,5%
Conectividad Marítima, Puerto Montt - Isla Tenglo	5,8%	3,7%	3,8%	5,7%	5,7%
Construcción de Ciclovías	15,4%	16,4%	9,6%	8,2%	5,7%
Conectividad Inter terrazas	15,4%	4,7%	9,2%	8,8%	9,7%
Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas	17,3%	19,4%	18,9%	14,6%	13,2%
Mejoramiento de los Centros Barriales	9,6%	10,6%	8,2%	14,2%	18,8%

Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

Mientras que, respecto a Zona del PRC donde viven las y los votantes, es posible identificar que, indistinto de la zona de residencia, existe consenso en priorizar el mejoramiento de la conectividad entre el centro y los barrios; demanda que va en aumento a medida que las zonas se alejan del centro.

Figura 8 Priorización Categorías o tipos de proyectos PIMEP, según Zona PRC de residencia

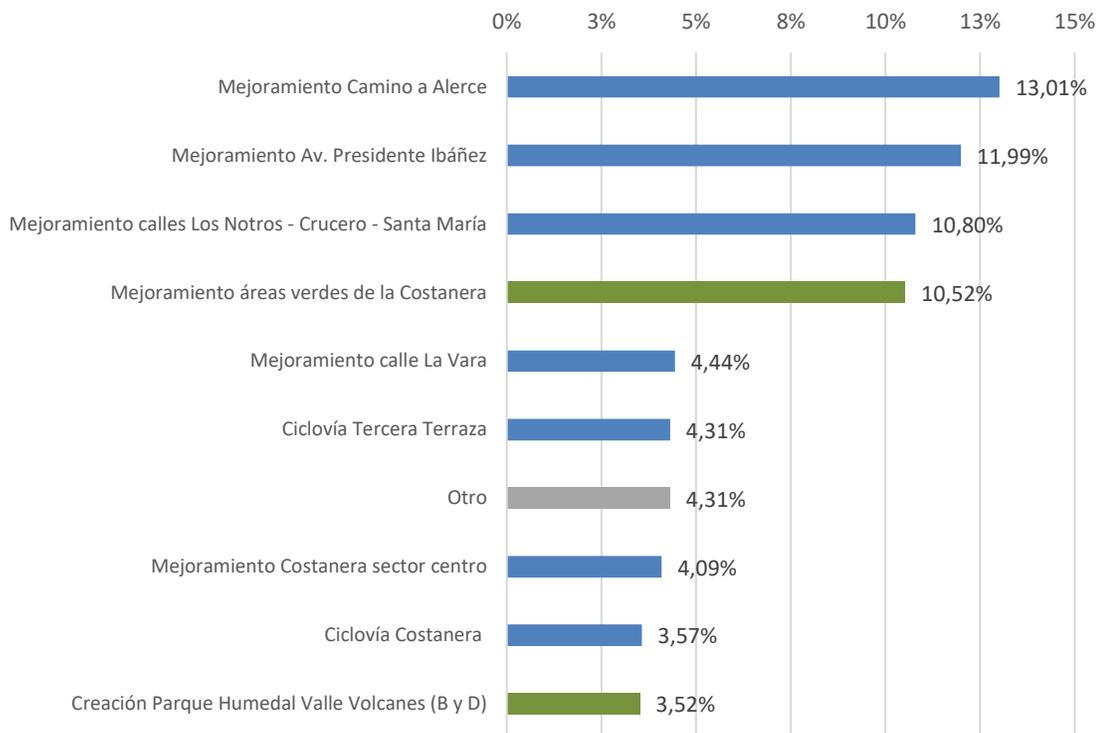
	Codificación zonas PRC								
	C1/C2	C3/C4	R1	R2	R3	R4	REspMED	REspCOS	Equipamiento (Pelluco)
Calles de conexión del centro de la ciudad	17,0%	14,0%	19,0%	18,5%	11,7%	6,7%	15,0%	4,7%	12,5%
Calles de conectividad del centro a los barrios	10,6%	22,3%	27,5%	36,5%	30,1%	46,7%	39,2%	4,7%	29,8%
Conectividad Marítima, Puerto Montt - Isla Tenglo	4,3%	4,2%	2,0%	2,5%	,2%	0,0%	2,0%	81,3%	1,0%
Construcción de Ciclovías	12,8%	11,3%	9,5%	10,9%	11,0%	0,0%	10,5%	3,9%	12,5%
Conectividad Inter terrazas	19,1%	9,8%	8,0%	5,1%	22,4%	13,3%	2,6%	1,6%	13,5%
Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas	17,0%	19,6%	18,9%	15,7%	18,1%	26,7%	14,4%	1,6%	15,4%
Mejoramiento de los Centros Barriales	19,1%	18,9%	15,1%	10,8%	6,4%	6,7%	16,3%	2,3%	15,4%

Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

A nivel de proyecto, los cuatro más votados son “Mejoramiento Camino a Alerce” (13,01%), “Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez” (11,99%), “Mejoramiento calles Los Notros-Crucero-Santa María” (10,8%) y “Mejoramiento áreas verdes de la Costanera” (10,52%) -Ver más en figura a

continuación-. De los tres primeros es posible distinguir una coherencia respecto a la demanda por mejor conectividad entre los barrios y el centro de la ciudad, dado que se priorizan grandes ejes de conectividad y movilidad que conectan con los barrios de Alerce, La Vara, Centro Norte y Mirasol, entre otros. En cuanto al mejoramiento de las áreas verdes de la Costanera, el resultado es menos claro, considerando que actualmente se encuentra en ejecución el proyecto “Parque Costanera de Puerto Montt” (proyecto MINVU), sin embargo, podría deberse a la temporal falta de acceso a la costanera debido a las mismas obras o a cuestionamientos sobre el diseño mismo del parque, respecto a cuánta superficie destinará éste a áreas verdes efectivas.

Figura 9 Proyectos más votados de forma individual



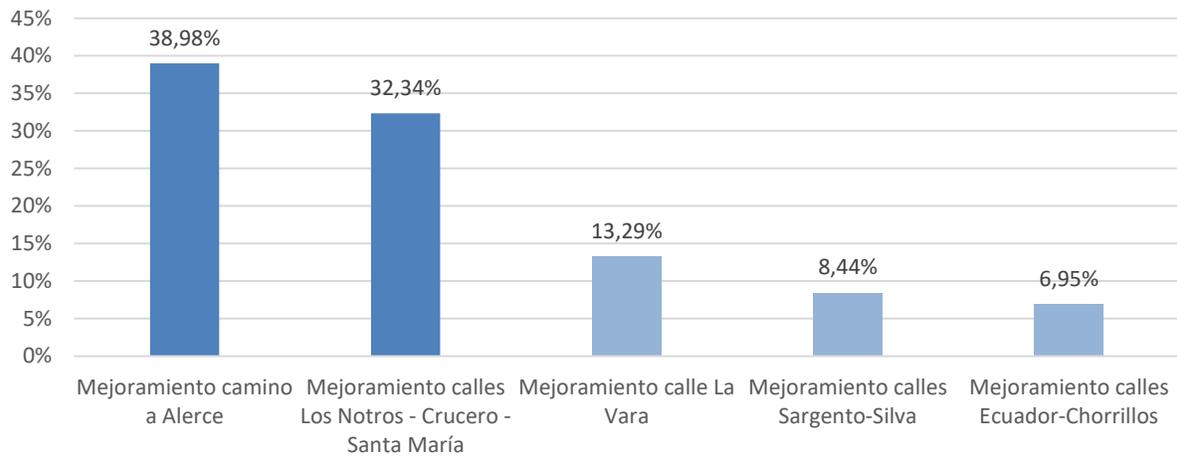
Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

COMPONENTE DE MOVILIDAD

Al analizar las preferencias ciudadanas respecto a los proyectos del **componente de Movilidad del PIMEP**, se observan los siguientes resultados:

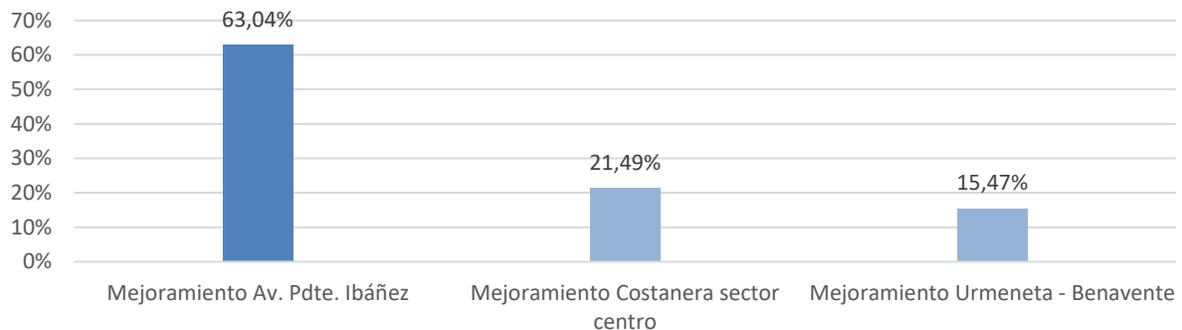
En cuanto a conectividad vial, los proyectos prioritarios de conectividad entre los barrios y el centro (1.339 votos) son “Mejoramiento Camino a Alerce” (38,98%) y “Mejoramiento calles Los Notros-Crucero-Santa María” (32,34%); mientras que al interior del centro de la ciudad (763 votos) se prioriza, por amplia mayoría, el “Mejoramiento de Av. Presidente Ibáñez” (63,04%).

Figura 10 Priorización de proyectos “Conectividad del centro a los barrios”



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

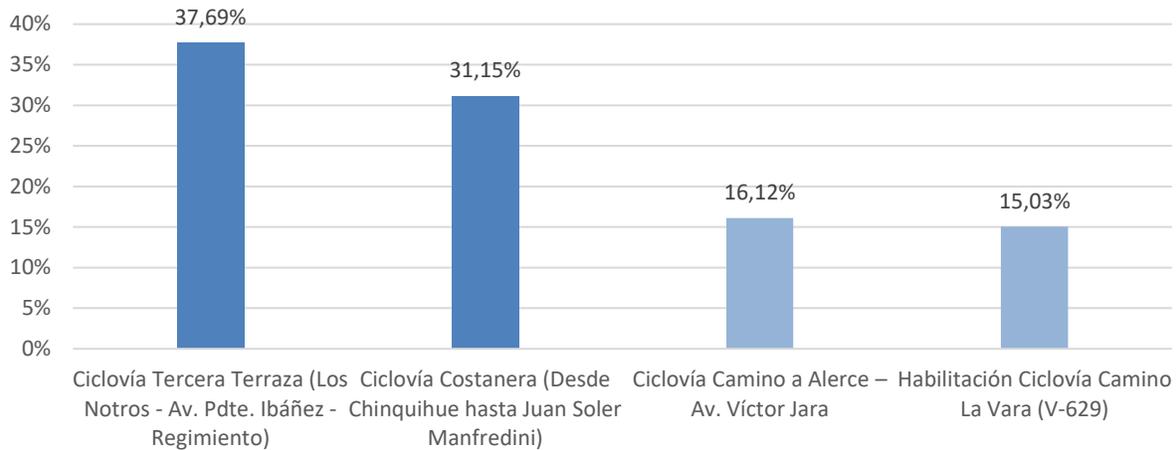
Figura 11 Priorización de proyectos “Conectividad del centro a la ciudad”



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

En el caso de la construcción de ciclovías (459 votos), las preferencias están en la “Ciclovía Tercera Terraza (Los Notros-Av.Pdte.Ibáñez-Regimiento)”, con el 38,69% de los votos, y la “Ciclovía Costanera (Desde Chiquihue hasta Juan Soler Manfredini)”, con el 31,15%. De estas preferencias es posible observar que se priorizan ciclovías en dirección oriente-poniente y que, por ende, se extienden a lo largo de la misma pendiente topográfica.

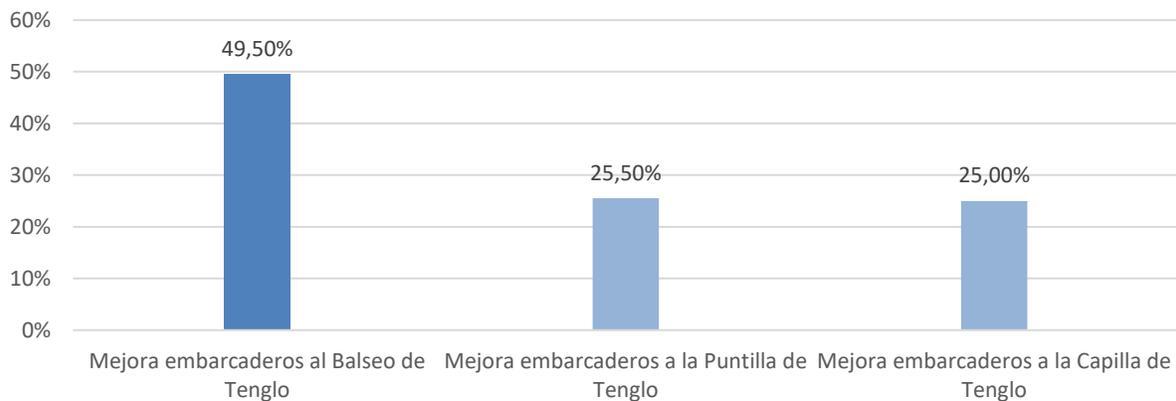
Figura 12 Priorización de proyectos “Construcción de ciclovías”



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

Finalmente, respecto a la conectividad marítima entre Puerto Montt e Isla Tenglo (200 votos), se prioriza el mejoramiento de los embarcaderos al Balseo de Tenglo.

Figura 13 Priorización de proyectos “Conectividad marítima Puerto Montt-Isla Tenglo”



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

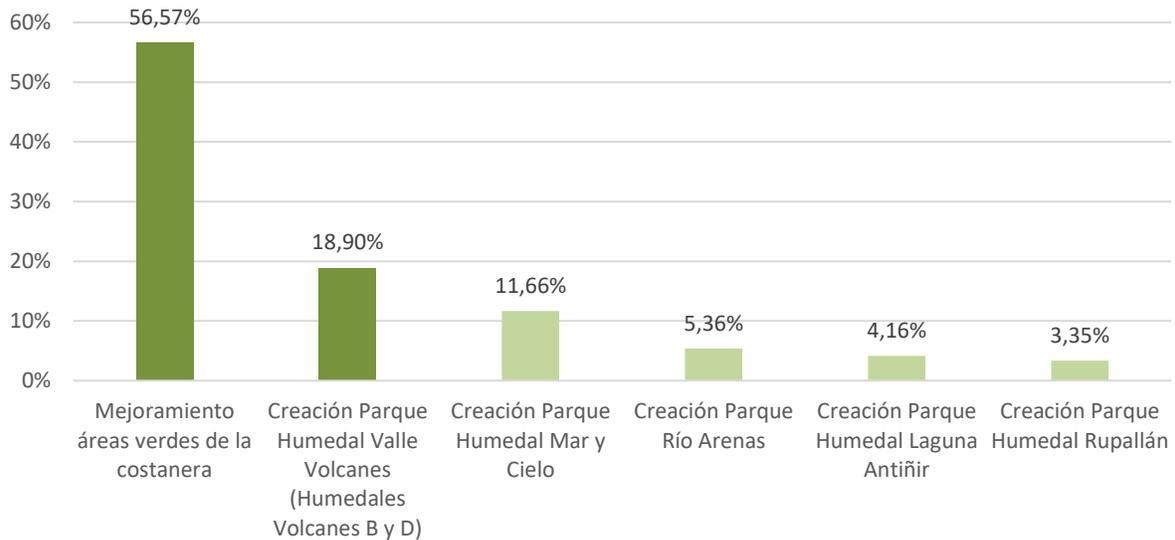
COMPONENTE DE ESPACIO PÚBLICO

Al analizar las preferencias ciudadanas respecto a los proyectos del **componente de Espacio Público del PIMEP**, se observan los siguientes resultados:

En el caso de los proyectos de mejoramiento o creación de parques o plazas públicas (746 votos), las preferencias se concentraron, por amplio margen, en el proyecto “Mejoramiento áreas verdes de la Costanera” (56,57%). Sin embargo, cabe destacar que, dentro de los parques propuestos en humedales

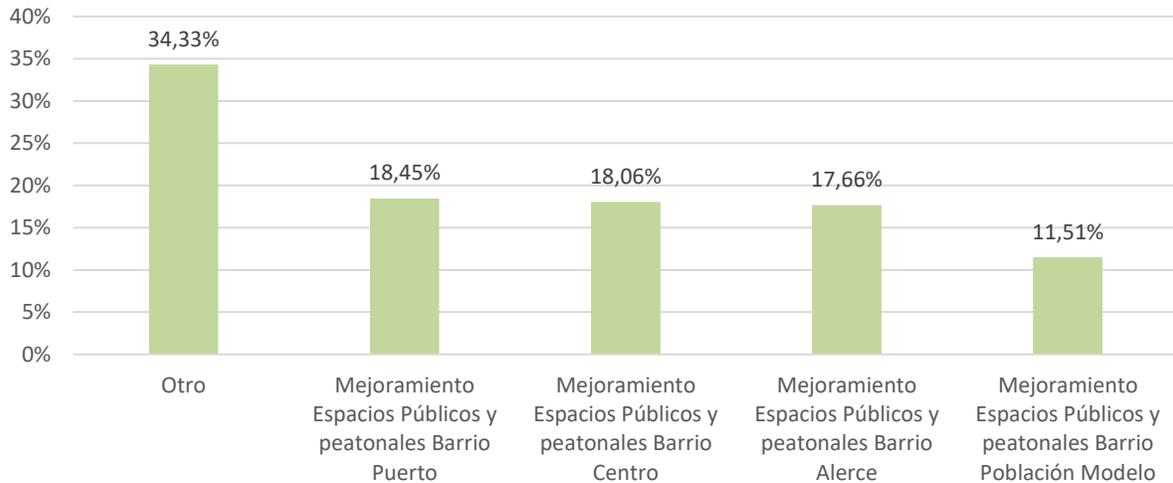
urbanos, el proyecto “Creación Parque Humedal Valle Volcanes (Humedales Volcanes B y D)” alcanzó la mayor votación, con el 18,9% de las preferencias.

Figura 14 Priorización de proyectos de “Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas”



Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

Mientras que en el caso de las iniciativas de mejoramiento de espacio público en centros barriales (524 votos), se observa una distribución similar en cuanto a la priorización de los proyectos “Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Puerto” (18,45%), “Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Centro (18,06%) y “Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Alerce” (17,66%). No obstante, un tercio de los votantes indicó otros barrios distintos a los del cuestionario, siendo los más nombrados Mirasol/Padre Hurtado, Ibáñez/Manuel Montt/A. Varas y otros sectores rurales.

Figura 15 Priorización de proyectos de “Mejoramiento de centros barriales”

Fuente: Municipalidad de Puerto Montt

1.2 **Preparación Consulta pública oficial**

De acuerdo al texto de la Ley 20.958, los primeros planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se desarrollen en cada comuna *“deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante 30 días”*⁷.

De esta manera se realizará una exposición del anteproyecto del PIMEP al público, entre el 1 y el 31 de agosto, la cual deberá informar a las y los vecinos acerca de las principales características del plan y los criterios adoptados para definir sus contenidos. Para ello se considerará la realización de un Video informativo y un Brochure (folleto), que presente los elementos más relevantes del PIMEP Puerto Montt 2023-2032.

1.2.1 **Brochure y antecedentes para retiro**

Se elaboró un *Brochure* o Folleto (Anexo 1.8.1), en formato digital e impreso, que presenta los elementos más relevantes del Diagnóstico, Imagen objetivo y Cartera priorizada 2023-2032. La distribución digital de este *brochure* se realizará a través de las páginas web del plan y del Municipio, y en las redes sociales municipales; mientras que las copias impresas se podrán retirar en la Oficina de partes del Municipio y se distribuirán en distintos centros y equipamientos de la ciudad.

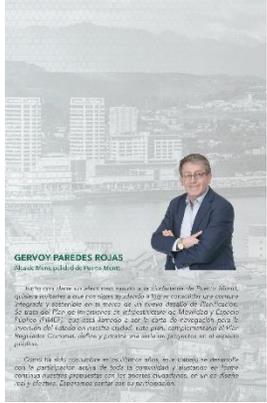
⁷ Artículo cuarto, Disposiciones Transitorias.



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT



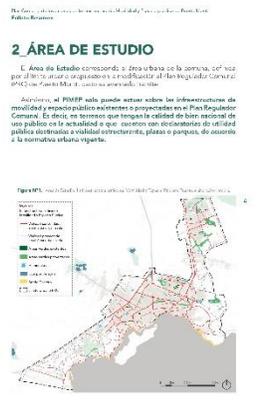
Figura 16 Folleto Anteproyecto PIMEP Puerto Montt 2023-2032



1 INTRODUCCIÓN

El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP) es un instrumento público que tiene como finalidad regular y orientar el desarrollo urbano y el uso del suelo en la comuna de Puerto Montt, considerando el Plan Regulador Comunal (PRC) de 2014 y el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) de 2014, así como el Plan de Inversión Municipal (PIM) de 2023-2032.

Este instrumento tiene como objetivo principal definir la política de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público, estableciendo prioridades y criterios de selección de proyectos.



4. DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO PRINCIPALES CONCLUSIONES

MOVILIDAD

Atributos y Oportunidades:

- ✓ Puerto Montt cuenta con una amplia red de avenidas, que favorece la participación y el uso del transporte público.
- ✓ Una gran parte del área habitable que se ha desarrollado en la zona urbana de Puerto Montt, se encuentra en zonas de alta densidad de población.
- ✓ El mayor déficit de infraestructura de movilidad se encuentra en las zonas de baja densidad de población.

Deficits y Amenazas:

- ✗ Existe una alta dependencia del transporte privado, lo que genera congestión y contaminación.
- ✗ Existe un déficit de infraestructura de movilidad en las zonas de baja densidad de población.
- ✗ Existe un déficit de infraestructura de movilidad en las zonas de alta densidad de población.

ESPACIO PÚBLICO

Atributos y Oportunidades:

- ✓ Casi el 80% de la población comunal está atendida por el sistema de áreas públicas y el 70% lo es por el sistema de parques públicos.
- ✓ Existen áreas verdes en las zonas de alta densidad de población.
- ✓ Existen áreas verdes en las zonas de baja densidad de población.

Deficits y Amenazas:

- ✗ Existe un déficit de infraestructura de espacio público en las zonas de alta densidad de población.
- ✗ Existe un déficit de infraestructura de espacio público en las zonas de baja densidad de población.

5 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PRIMER HITO

Con el objetivo de dar a conocer el estudio y promover la participación ciudadana, se realizó una jornada de información pública el día 13 de agosto de 2023.

Los asistentes expresaron su interés por conocer más sobre el estudio y solicitaron información adicional.

SEGUNDO HITO

Con el objetivo de involucrar a la comunidad en el desarrollo del PIMEP, se realizó una jornada de consulta ciudadana el día 20 de agosto de 2023.

Los asistentes expresaron su interés por conocer más sobre el estudio y solicitaron información adicional.

TERCER HITO

Con el objetivo de dar a conocer el estudio y promover la participación ciudadana, se realizó una jornada de información pública el día 27 de agosto de 2023.

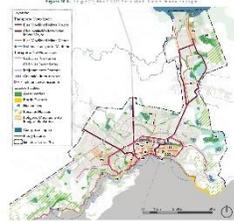
Los asistentes expresaron su interés por conocer más sobre el estudio y solicitaron información adicional.

Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

6. IMAGEN OBJETIVO

La finalidad de esta imagen objetiva, es mostrar el desarrollo que se espera para el Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt, en el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.

A partir de la información de participación ciudadana, así como de los estudios de diagnóstico del PIMEP, se elaboró esta imagen objetiva que muestra el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público que se espera para el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.



Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

7. CARTERA PRIORIZADA 2023-2032

La Cartera Priorizada 2023-2032 muestra las obras de infraestructura de movilidad y espacio público que se espera para el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.

- Manejo de Pasadizos
- Manejo de Barrios
- Manejo de Espacios Públicos
- Manejo de Barrios
- Manejo de Barrios
- Manejo de Barrios

Este cuadro de Priorización de Obras de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt, en el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.



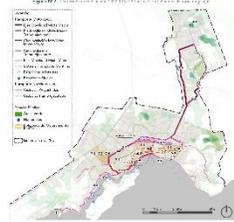
Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

7. CARTERA PRIORIZADA 2023-2032

La Cartera Priorizada 2023-2032 muestra las obras de infraestructura de movilidad y espacio público que se espera para el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.

- Manejo de Pasadizos
- Manejo de Barrios
- Manejo de Espacios Públicos
- Manejo de Barrios
- Manejo de Barrios
- Manejo de Barrios

Este cuadro de Priorización de Obras de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt, en el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.



Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

7. CARTERA PRIORIZADA 2023-2032

La Cartera Priorizada 2023-2032 muestra las obras de infraestructura de movilidad y espacio público que se espera para el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.

- Manejo de Pasadizos
- Manejo de Barrios
- Manejo de Espacios Públicos
- Manejo de Barrios
- Manejo de Barrios
- Manejo de Barrios

Este cuadro de Priorización de Obras de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt, en el periodo de 2023-2032, considerando el desarrollo de obras de infraestructura de movilidad y espacio público.

Orden	Nombre de Proyecto	Ubicación	Valor Estimado (M\$)	Estado
1	Manejo de Pasadizos	Barrio Centro	100	Planificado
2	Manejo de Barrios	Barrio Centro	200	Planificado
3	Manejo de Espacios Públicos	Barrio Centro	150	Planificado
4	Manejo de Barrios	Barrio Centro	180	Planificado
5	Manejo de Barrios	Barrio Centro	120	Planificado
6	Manejo de Barrios	Barrio Centro	160	Planificado

¡TE INVITAMOS A PARTICIPAR!

Desde el 8 de agosto al 9 de septiembre, podrás ingresar a www.puertomonttplanep.cl o acercarte a la oficina de partes municipales, donde podrás ingresar tus observaciones y consultas.

¡TE ESPERAMOS!

Fuente: Elaboración propia

1.2.2 Video informativo

Se elaboró un Video informativo (Anexo 1.8.2)⁸, con el objetivo de invitar a la ciudadanía a participar en el proceso de consulta pública y difundir los aspectos más relevantes del plan, La distribución de este video se realizará a través de las páginas web del plan y del Municipio, y en las redes sociales municipales.

A continuación, se detalla el guion del video informativo:

Tabla 1 Guion video informativo Consulta pública PIMEP 2023-2032

Escena	Audio y subtítulos	Duración
1	Vecinas y vecinos de Puerto Montt, les invitamos a cerrar juntos el Plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público de nuestra ciudad, a través de una última etapa de consulta pública.	10 segundos

⁸ La elaboración del video estuvo a cargo de la empresa Dahuman Diseño SpA, bajo la coordinación de la consultora a cargo del estudio y la I. Municipalidad de Puerto Montt. La traducción a tsesungun fue realizada por Cristian Kintul.



Escena	Audio y subtítulos	Duración
	<i>Monko melipullike tse mütxümkülimün tain chag apümafiel eitachi plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público inchen in pu kasra mo, feyta apümngeajol fachi kiñelewechi sramtukawün süngu mo.</i>	
2	<p><i>Este Plan es un instrumento público que establece y prioriza, por los próximos 10 años, proyectos de inversión pública en nuestra movilidad y espacio público, tales como parques, mejoramiento de calles, avenidas y ciclovías entre otras obras.</i></p> <p><i>Fachi chillka kimfalngechi süngu tati, feytachi chillka mo txipapai mie sullintükungechi ke kūsow tain witxapüsrámngesrüpaajol küpalechi ke masri txipantu mo, müli kūsow sewmangam pichüke aliwentu mapu, kümel'tungeajol mie srüpü, ka mie bicicleta srüpü, kakelu kūsow kai müleai ka.</i></p>	15 segundos.
3	<p><i>Estas obras fueron elegidas en base a las principales necesidades de movilidad y espacio público de la ciudad, a través de 5 talleres participativos y, posteriormente, una consulta pública de un mes, que se llevó a cabo en distintas actividades y ubicaciones.</i></p> <p><i>Kasra mo ta suamngejui monko feytachi kūsow, feymo ta sullingi engün kechu txaftun mo chew fillke tse konpui, welu, fillke txaftun mo sramtukangi fillke tse kake sruka mo ka.</i></p> <p><i>Estas instancias permitieron co-diseñar el plan y dar prioridad a los proyectos surgidos de los talleres con dirigentes vecinales, pueblos originarios, organizaciones sociales, funcionarios municipales y ministeriales.</i></p> <p><i>Feychike txaftun koipuetew tain wema sewmaya eiti witxapüsrámngesrüpaajol chi kūsow, ka pepi sullingi mie kūsow monko pu tse in sullikünoetew. Eitimo konpui mie pu wüenkülelu winkake ngüllümün mo, pu mapunche tse ka, pu winka konkülelu municipalidad mo ka ministerio mo.</i></p>	25 segundos
4	<p><i>El plan propone 7 conjuntos de proyectos para la ciudad:</i></p> <p><i>Srelge sewmangeajolchi ke kūsow txipai fachi pu chillka mo:</i></p> <p><i>Obras de mejoramiento vial, ciclovías y espacio público en Presidente Ibáñez y en el borde costero; proyectos de vialidad y la habilitación del parque humedal Mar y Cielo en Alerce; mejoramiento de calles, veredas y plazas en los barrios Centro, Puerto y Mirasol; y, por último, la conexión interterrazas.</i></p> <p><i>Müli kūsow tain kümel'tungam mieke srüpü, bicicleta srüpü ka mieke mülewe chew miawken pu tse presidente ibáñez engu inal'tu pu l'afken ke srüpü mo; sewmangeajol weke srüpü ka nülakünongesrüpaajol tati malliñ mapu l'afken engu wenu mapu pingelu alerce mo; kümel'tungajol mie srüpü, mie txekayawpem ka mie üsrkütuwe mapu srangin kasra mo, puerto mo, mirasol mo ka,; ka kümel'tungai tain küme txapümngeam mie srüpü interterraza pingelu.</i></p> <p><i>Todos estos proyectos permitirían mejorar la calidad de vida urbana, con mejor conectividad entre los barrios y el centro de la ciudad, y dar acceso a mejores espacios públicos y áreas verdes</i></p>	30 segundos



Escena	Audio y subtítulos	Duración
	<p><i>para todos.</i></p> <p><i>Monko eitachike kūsow koipuai kūme mongen müleam pu kasra mo, koipuai tain kūme txapümngeam mieke pichūke txoy srukantu engu ti piwke kasra, femuechi in soi nien’o kūsow powam ke pu mie tse fill püle chew in pepi miawken pu tse ka mie pu pichūke aliwentu mapu mo.</i></p>	
5	<p><i>Te invitamos a participar.</i></p> <p><i>Mütxümeimi eimi in konam ka.</i></p> <p><i>Desde el 8 de agosto, podrás ingresar a www.puertomonttpimep.cl o acercarte a la oficina de partes municipal, donde podrás encontrar más información del plan e ingresar tus observaciones y consultas.</i></p> <p><i>Sewma pusra ngel'e ta antü agosto püsr mo, pepi konaimi www.puertomonttpimep.cl mo, amoafuimi kam parte municipal pingechi oficina mo, chew ta soi kimün pepuafuimi eimi kimam in chumkülenchi feytachi süngu, ka pepi wisrintükupaaimi eimi in srakisuamkel. Eimi in ngül'am, eimi in sramtukan ka.</i></p> <p><i>Entérate de otros centros de difusión y consulta a través de las redes sociales del municipio.</i></p> <p><i>Kimaimi ka chew in mülen kakelu mülewe chew sramtuya ka kishu eimi ka sramtuajuimi red social mo nielu tati municipalidad.</i></p> <p><i>Te esperamos.</i></p> <p><i>Inchen lloftuaeimi.</i></p>	20 segundos

Fuente: Elaboración propia. Traducción a tsesungun realizada por Cristian Kintul.



12º EXPEDIENTE PIMEP: Cartera priorizada

En este acápite se presenta la cartera priorizada de proyectos, obras y medidas, de acuerdo a los resultados obtenidos en las siguientes etapas del estudio:

- a. Alternativas de priorización (etapa 2), las que fueron presentadas y debatidas en talleres de participación ciudadana con distintos actores de la comuna.
- b. Modelación y evaluación de proyectos (etapa 3), que determinó qué proyectos de movilidad y espacio públicos tendrían mayores impactos positivos en la calidad de vida urbana de los habitantes.
- c. Consulta pública (etapa 4), que permitió identificar aquellos proyectos de movilidad y espacio público que cuentan con mayor respaldo de parte de la ciudadanía.

1.3 Cartera priorizada de proyectos de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público

La cartera priorizada del PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto) propone 5 grandes conjuntos de obras, llamados *Macroproyectos*, que juntos buscan mejorar la calidad de vida de las y los vecinos de Puerto Montt, asegurando una mejor conectividad entre los barrios y el centro de la ciudad, y dando acceso a mejores espacios públicos y áreas verdes.

El primero consiste en el macroproyecto Presidente Ibáñez, que contempla el mejoramiento integral de la Av. Presidente Ibáñez (proyecto 1.1) y la habilitación de una pista solo bus, entre Av. Salvador Allende y Av. Pacheco Altamirano (costanera); y la construcción de una ciclovía por la misma vía, entre Av. Salvador Allende y Av. Los Notros (1.2). A largo plazo, esta ciclovía podría constituirse en un eje de movilidad no motorizada que conecta a la ciudad en dirección oriente-poniente, a lo largo de la tercera terraza.

El macroproyecto Borde Costero tiene como objetivo dar continuidad a la ciclovía existente en la costanera, desde Pelluco hasta el balneario Chinquihue (2.2); mejorar el tramo central de la Av. Diego Portales (2.1); construir el bypass Angelmó -Par vial Presidente Ibáñez Oriente- (2.3); recuperar los espacios públicos del balneario Chinquihue (2.4); y renovar los embarcaderos existentes y construir nuevos, para ampliar el uso de transporte público marítimo (2.5 y 2.6).

El macroproyecto Alerce abarca el mejoramiento vial y peatonal de Camino a Alerce (3.1), además de continuar con la ciclovía existente; continua con las obras de la Interconexión vial Alerce-Puerto Montt Ruta V-625- (3.2); y habilita un parque de conservación y educación ambiental en el humedal Mar y Cielo (3.3).

El macroproyecto Conexión Interterrazas consiste en una serie de ascensores, funiculares y rampas (4.1), que facilitarían la conectividad peatonal e intermodalidad entre la primera, segunda y tercera terraza de la ciudad.



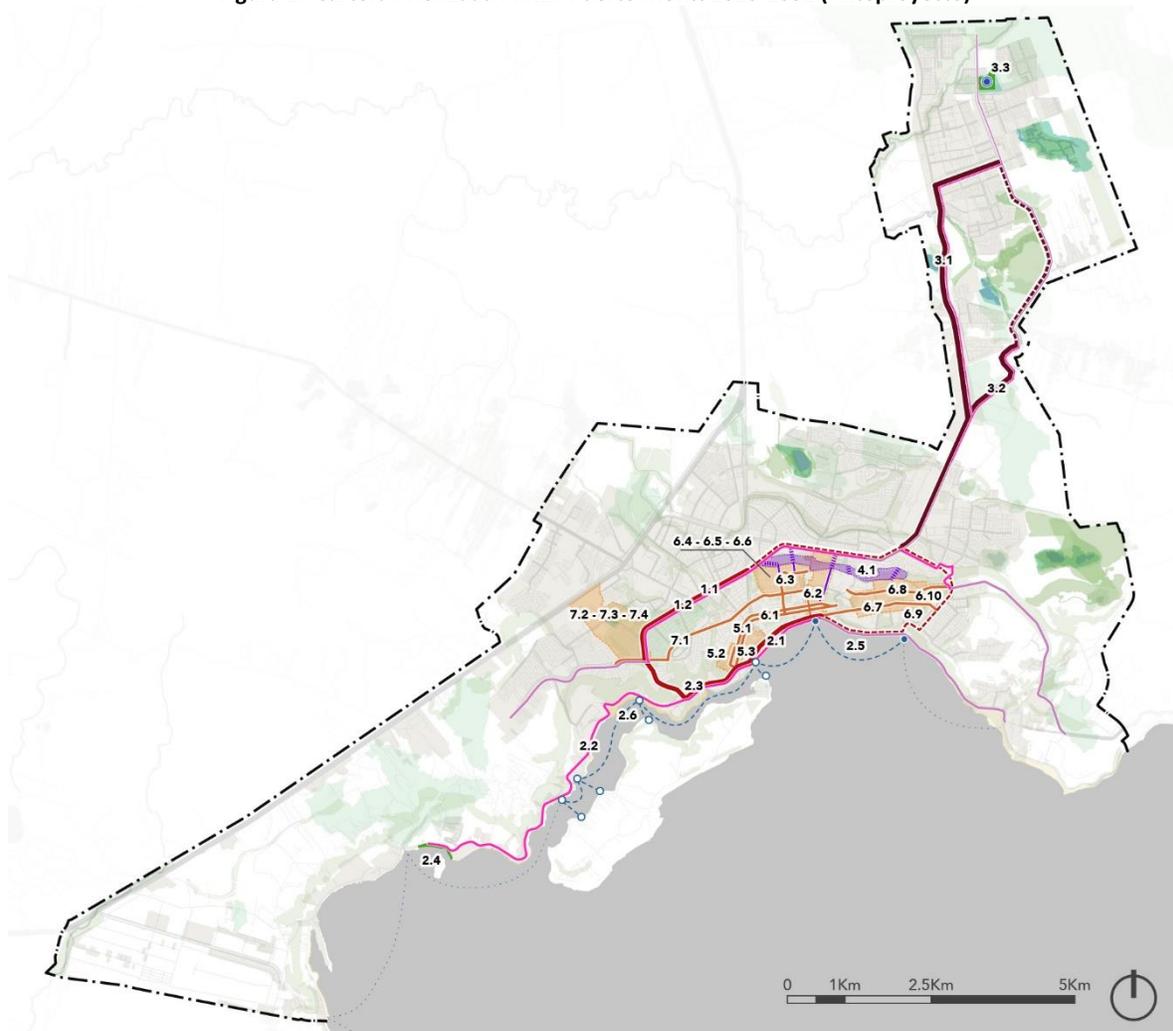
Los macroproyectos Barrio Puerto, Centro y Barrio Mirasol se concentran en mejorar las condiciones de conectividad de dichos barrios y el acceso a espacios públicos de calidad:

El primero -macroproyecto Barrio Puerto- propone el mejoramiento integral del par vial Ecuador-Chorrillos (5.1), la escalera Linares (5.2) y la plaza Miramar (5.3).

El segundo -macroproyecto Centro- consiste en el mejoramiento de vías y espacios públicos en los barrios Modelo, Centro cívico y Lintz. En el caso del centro cívico, se propone el mejoramiento integral del par vial Urmeneta-Benavente (6.1), dando continuidad al par vial Ecuador-Chorrillos de Barrio Puerto; y la remodelación de calle Rancagua como paseo peatonal (6.2), que conecta la primera con la segunda terraza. Dentro del barrio Modelo, se propone el mejoramiento del eje Padre Harter-Balmaceda (6.3), las veredas de la población Modelo (6.4), las escaleras Michaeli y Brahm (6.5) y la plaza del sector Santa María (6.6). Al interior del barrio Lintz, se considera el mejoramiento de las calles Egaña y Regimiento (6.7 y 6.8), las veredas del sector 18 de septiembre (6.9) y varias plazas barriales de carácter barrial (6.10).

Por último, el macroproyecto Barrio Mirasol contempla el mejoramiento integral del eje Los Notros-Crucero-Santa María (7.1) y de los pasajes de adoquines y circulaciones peatonales en la población Padre Hurtado (7.2 y 7.3), además de la remodelación del parque Mirasol y plazas barriales (7.4).

Figura 17 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto)



Leyenda:

Transporte Motorizado:

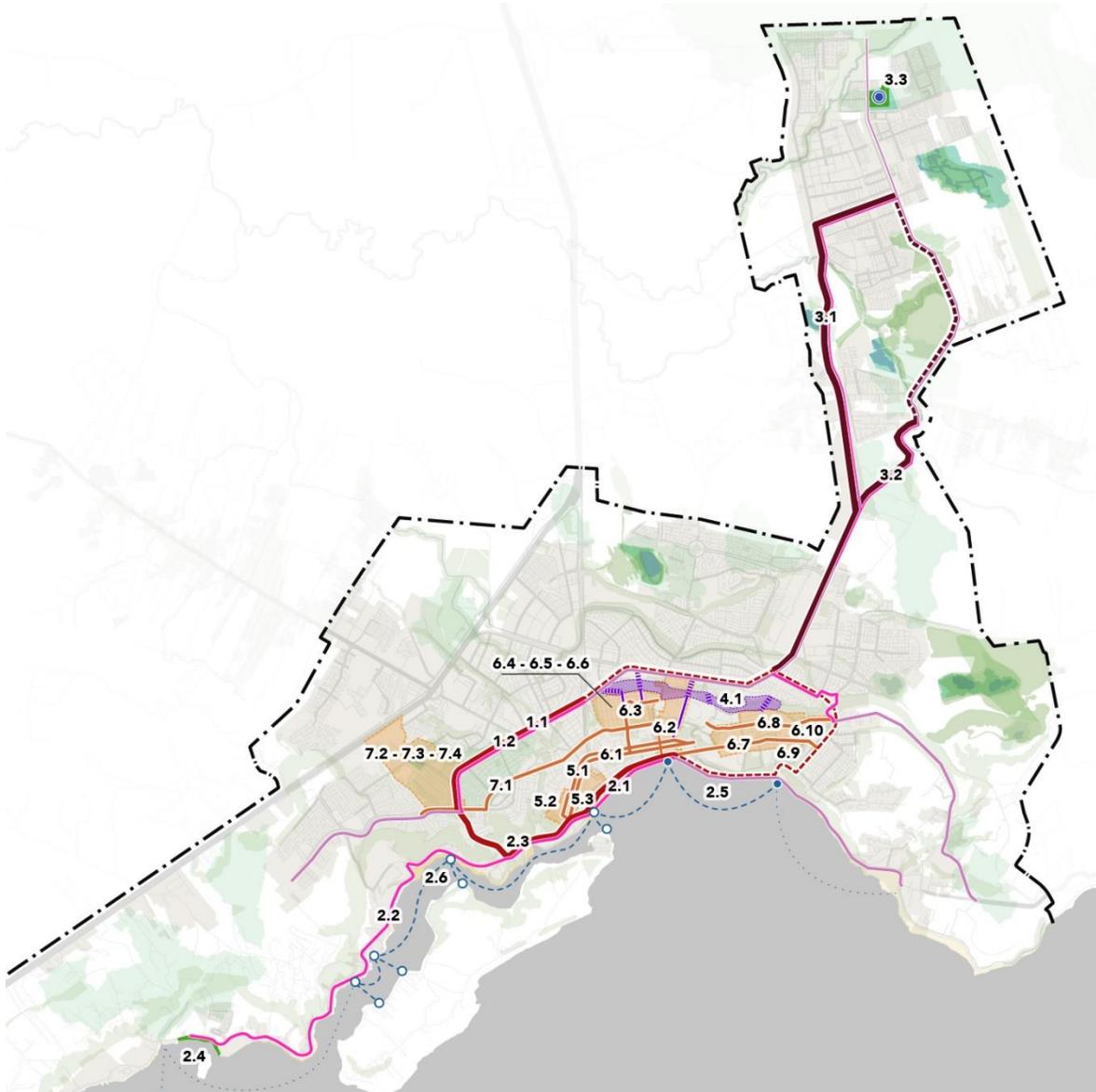
- Ejes Movilidad Mixta Mayor
- - - - Eje Movilidad Mixta Mayor Tramo ejecutado
- Circunvalación Movilidad Mixta Mayor
- - - - Circunvalación Tramo ejecutado

- Ejes Movilidad Mixta Menor
- - - - Sistema Transporte Marítimo
- Estaciones existentes
- Estaciones Nuevas
- Transporte No Motorizado
- Ciclovías Proyectadas
- Ciclovías Tramo ejecutado

- Espacio Público:
- Áreas Verdes
- Humedales
- Polígonos de Mejoramiento Barrial
- Límite Urbano PRC

Fuente: Elaboración propia

Figura 18 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto) / Zoom



Leyenda:

Transporte Motorizado:

- Ejes Movilidad Mixta Mayor
- Eje Movilidad Mixta Mayor Tramo ejecutado
- Circunvalación Movilidad Mixta Mayor
- Circunvalación Tramo ejecutado

Ejes Movilidad Mixta Menor

Sistema Transporte Marítimo

- Estaciones existentes
- Estaciones Nuevas

Transporte No Motorizado

- Ciclovías Proyectadas
- Ciclovías Tramo ejecutado

Espacio Público:

- Áreas Verdes
- Humedales
- Polígonos de Mejoramiento Barrial
- Límite Urbano PRC

Fuente: Elaboración propia



Tabla 2 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Anteproyecto)

Nº	MACROPROYECTO	Nº	TIPO PROYECTO	PROYECTO	UBICACIÓN	TRAMO		UNIDAD		VALOR ESTIMADO DISEÑO (UF)	VALOR ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta				
1	Presidente Ibañez	1.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez	Av. Presidente Ibáñez	Av. Salvador Allende	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	3,8	km	41.000	1.370.000
		1.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez	Av. Presidente Ibáñez	Calle Chacabuco	Av. Los Notros	4,9	km	1.300	43.000
						Regimiento	Camino a Alerce	1,2	km		
2	Borde Costero	2.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)	Av. Diego Portales	Juan Soler Manfredini	Par vial Presidente Ibáñez Oriente	2,9	km	16.000	520.000
		2.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Costanera	Av. Diego Portales - Av. Pacheco Altamirano	Juan Soler Manfredini	Balneario Chiquihue	9	km	2.000	60.000
		2.3	Movilidad	Construcción By pass Angelmó (tunel)	By pass Angelmó	Av. Angelmó (Costanera)	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	0,25	km	-	s/i
		2.4	Espacio público	Mejoramiento espacio público Balneario Chiquihue	Balneario Chiquihue	41°30'38.26"S - 73° 1'2.73"O		1	ha	700	23.400
		2.5	Movilidad	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo	Embarcadero Centro	41°28'23.50"S - 72°56'22.76"O		1	unid	3.000	90.000
					Embarcadero Pichipelluco	41°28'33.24"S - 72°55'10.54"O		1	unid		
2.6	Movilidad	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo	Embarcadero y rampa de acceso Puntilla Tenglo	41°28'51.36"S - 72°57'10.13"O / 41°29'2.37"S - 72°57'11.80"O		1	unid	700	22.000		



Nº	MACROPROYECTO	Nº	TIPO PROYECTO	PROYECTO	UBICACIÓN	TRAMO		UNIDAD		VALOR ESTIMADO DISEÑO (UF)	VALOR ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta				
					Embarcadero y rampa de acceso Balseo Tenglo	41°29'14.42"S - 72°58'23.55"O / 41°29'22.37"S - 72°58'27.99"O		1	unid		
					Embarcadero y rampa de acceso Capilla Tenglo	41°30'0.33"S - 72°59'23.63"O / 41°30'7.01"S - 72°59'4.39"O		1	unid		
					Embarcadero y rampa de acceso Punta Piedra	41°30'9.81"S - 72°59'33.65"O / 41°30'19.21"S - 72°59'16.12"O		1	unid		
3	Alerce	3.1	Movilidad	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	Ruta V-505	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibáñez	8,1	km	88.000	2.916.000
		3.2	Movilidad	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía	Ruta V-625	Pedro de la Barra	Austral	4	Km	-	-
		3.3	Espacio público	Construcción Parque humedal Mar y Cielo	Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3		7,5	ha	6.000	175.000
4	Conectividad Interterrazas	4.1	Movilidad	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas	Ascensor Quillota	Terraza 1	Terraza 2	2,8	km	17.448	581.610
					Ascensor O'Higgins-Padre Harter	Terraza 2	Terraza 3				
					Funicular Guillermo Gallardo	Terraza 2	Terraza 3				
					Rampa Ejercito-Carmela	Terraza 2	Terraza 3				



Nº	MACROPROYECTO	Nº	TIPO PROYECTO	PROYECTO	UBICACIÓN	TRAMO		UNIDAD	VALOR ESTIMADO DISEÑO (UF)	VALOR ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)	
						Desde	Hasta				
					Rampa Mac Iver-Santa Teresa	Terraza 2	Terraza 3				
5	Barrio Puerto	5.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorillos	Calles Ecuador y Chorillos	Independencia	Salvador Allende	2,0	km	11.000	360.000
		5.2	Espacio público	Mejoramiento escalera Linares	Calle Linares	Ebensperger	20 m al norponiente de Emiliano Figueroa	0,07	km	0	600
		5.3	Espacio público	Mejoramiento plaza Miramar	Plaza Miramar	41°28'42.20"S - 72°57'12.40"O		0,08	ha	60	2.000
6	Centro	6.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente	Calles Urmeneta y Benavente	Av. Salvador Allende	Ejercito	2,7	km	15.000	490.000
		6.2	Espacio público	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera	Calle Rancagua	Seminario	Antonio Varas	0,4	km	4.000	130.000
		6.3	Movilidad	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda	Calle Padre Harter	Doctor Martin	José Manuel Balmaceda	0,5	km	2.000	65.000
					Calle José Manuel Balmaceda	Padre Harter	Blanco Encalada				
6.4	Movilidad	Mejoramiento calles población Modelo	Calle Chillán	Barros Arana	Término calle	0,070	km	2.400	79.200		
			Calle Cauquenes	Barros Arana	Término calle	0,065	km				
					Calle Cristian Brahm	Blanco Encalada	Santa María	0,115	km		



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	MACROPROYECTO	Nº	TIPO PROYECTO	PROYECTO	UBICACIÓN	TRAMO		UNIDAD		VALOR ESTIMADO DISEÑO (UF)	VALOR ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta				
					Calle Alcalde	Balmaceda	Chillán	0,070	km		
					Calle Talca	Padre Harter	Luis Ross	0,100	km		
					Calle Mac Iver - 18 de Septiembre	Berlín	Barros Arana	0,195	km		
		6.5	Espacio público	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm	Calle Amunategui (Michaeli)	Talca	Cauquenes Alto	0,045	km	20	600
					Calle Brahm	Santa María	30 m hacia el norte de Santa María	0,030	km		
		6.6	Espacio público	Mejoramiento plaza sector Santa María	Plaza sector Santa María	41°28'8.16"S - 72°56'42.27"O		0,08	ha	50	1.800
		6.7	Movilidad	Mejoramiento integral Egaña	Calle Egaña	Av. Diego Portales	Maratón	2,0	km	10.800	360.000
		6.8	Movilidad	Mejoramiento integral Regimiento	Calle Regimiento	Ejercito	Maratón	1,9	km	10.000	333.000
		6.9	Movilidad	Mejoramiento calles sector 18 de Septiembre	Calle Gregorio Argomedo	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,075	km	1.000	31.700
					Calle Juan E. Rosales	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085	km		
					Calle Gaspar Marín	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085	km		
					Calle Francisco Javier de la Reyna	Juan Aldunate	Manuel Montt	0,124	km		
		6.10	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Lintz	Plaza sector 18 de Septiembre	41°28'16.99"S - 72°55'6.99"O		0,97	ha	1.000	32.000
					Plaza sector Carmela Carvajal	41°28'15.42"S - 72°55'21.72"O		0,01	ha		
					Plaza sector Municipal Lintz	41°28'6.22"S - 72°55'3.21"O		0,03	ha		



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	MACROPROYECTO	Nº	TIPO PROYECTO	PROYECTO	UBICACIÓN	TRAMO		UNIDAD		VALOR ESTIMADO DISEÑO (UF)	VALOR ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta				
					Plaza sector Skoruppa	41°28'7.81"S - 72°55'19.02"O		0,07	ha		
					Plaza sector Esmeralda	41°28'11.30"S - 72°55'52.09"O		0,04	ha		
					Plaza sector Población Egaña	41°28'12.53"S - 72°55'39.94"O		0,23	ha		
7	Barrio Mirasol	7.1	Movilidad	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Av. Los Notros	Puerto Natales	Crucero	0,92	km	14.300	478.000
					Calle Crucero	Av. Los Notros	Av. Salvador Allende	1,82	km		
					Calle Santa María	Av. Salvador Allende	Guillermo Gallardo	0,96	km		
		7.2	Movilidad	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Calle B	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km	500	17.200
					Calle A	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km		
					Calle Padre Nelson Aguilar	Volcán Casablanca	La Cruz	0,108	km		
					Calle San Francisco de Asís	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km		
					Calle Padre Fernando Vives	Volcán Casablanca	La Cruz	0,103	km		
					Calle Padre Francisco Javier	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km		
					Calle Jesuitas	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km		
					Calle Hogar de Cristo	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km		
					Calle San Ignacio de Loyola	Volcán Casablanca	La Cruz	0,105	km		
		7.3	Espacio público	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Pasaje Uno	La Cruz	Término pasaje	0,174	km	500	17.200
Calle Padre Nelson	La Cruz				Av. Pdte. Alessandri	0,178	km				



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	MACROPROYECTO	Nº	TIPO PROYECTO	PROYECTO	UBICACIÓN	TRAMO		UNIDAD	VALOR ESTIMADO DISEÑO (UF)	VALOR ESTIMADO CONSTRUCCIÓN (UF)
						Desde	Hasta			
					Aguilar					
					Calle San Francisco de Asis	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179 km		
					Calle Padre Fernando Vives	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,176 km		
					Calle Padre Francisco Javier	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179 km		
					Calle Jesuitas	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179 km		
					Calle Hogar de Cristo	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,181 km		
					Calle San Ignacio de Loyola	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,185 km		
		7.4	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	Plaza sector Los Poetas	41°28'29.10"S - 72°58'38.89"O		0,063 ha	1.900	62.000
					Plaza sector El Esfuerzo	41°28'23.19"S - 72°58'47.48"O		0,315 ha		
					Parque Mirasol	41°28'26.76"S - 72°58'54.91"O		2,27 ha		
								Valor Total	250.678	8.261.310
								Valor Redondeado	250.000	8.260.000
								Total	8.510.000	

Fuente: elaboración propia.



1.4 Fichas de proyectos

A continuación, se presentan las fichas de los proyectos que componen a la Cartera Priorizada del PIMEP Puerto Montt 2023-2032:



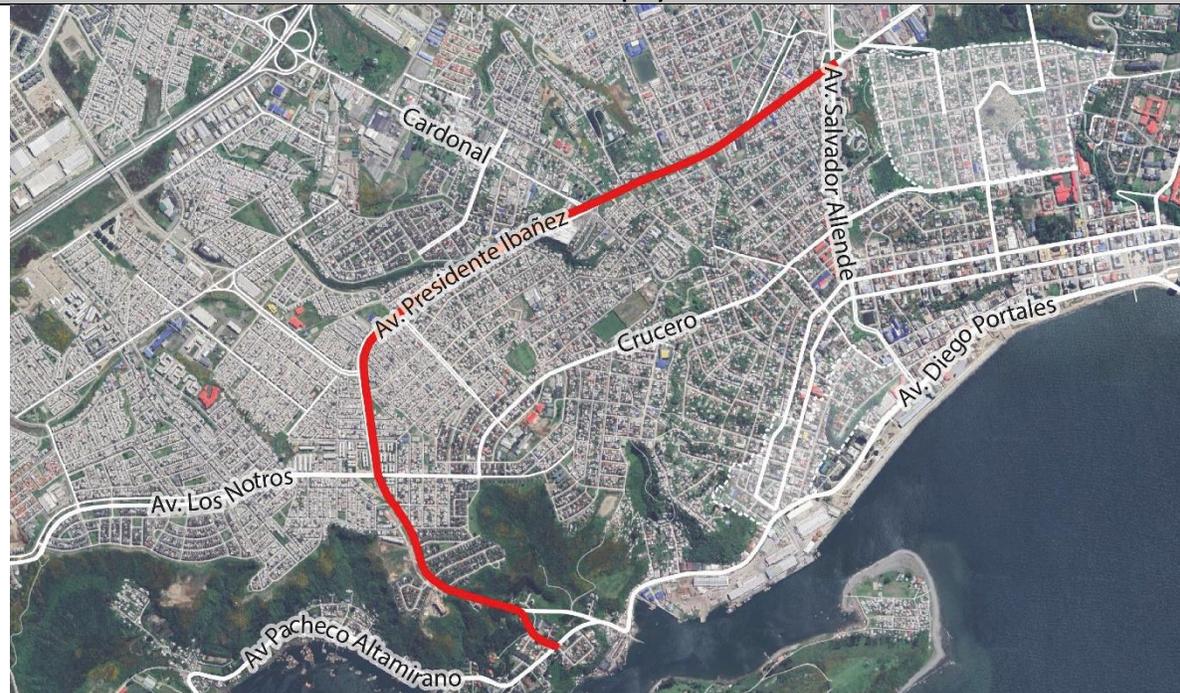
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 1 - PRESIDENTE IBÁÑEZ

Código del proyecto:	1.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

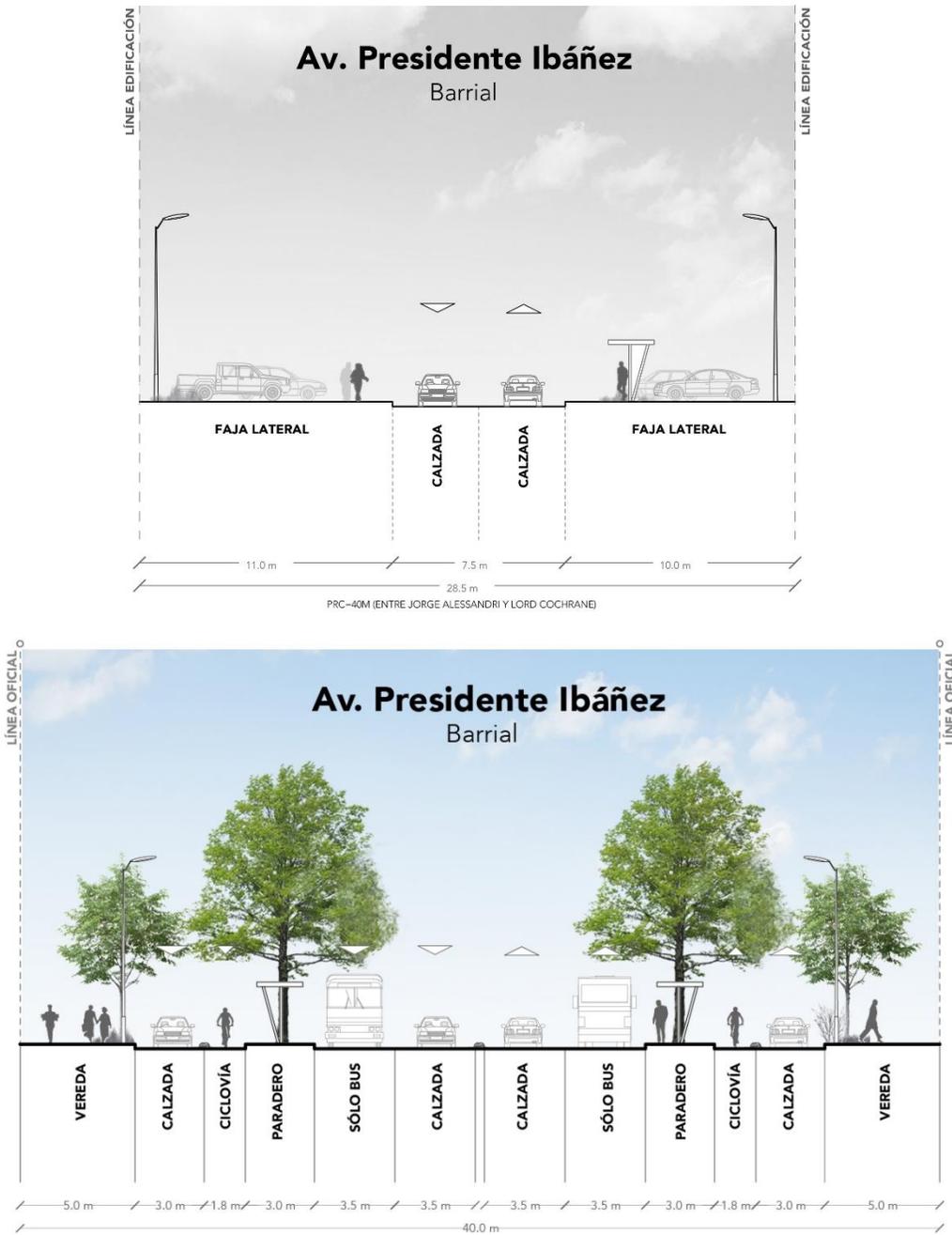
El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la Av. Presidente Ibáñez, entre Av. Salvador Allende y Av. Pacheco Altamirano (costanera) y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 1.2 Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez.

Extensión o superficie del proyecto:	3,8 km
Requiere expropiaciones:	Si (excepto en tramo Alegría-Av.Los Notros)
Origen del proyecto:	Cartera MINVU-SERVIU, Cartera MOP, STU, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 2, MINVU-SERVIU (Código BIP: 30124781); Av. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses), MOP (Código BIP: 30100380)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios

- Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	41.000
Costo estimado de construcción (UF):	1.370.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 1 – PRESIDENTE IBÁÑEZ

Código del proyecto:	1.2
Nombre del proyecto:	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Ciclovía

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una ciclovía unidireccional en ambos sentidos de la calzada de Av. Presidente Ibáñez, entre calle Chacabuco y Av. Los Notros (4,9 km), y entre calle Regimiento y Camino a Alerce (1,2 km), con el objetivo de promover la movilidad no motorizada en dirección oriente-poniente de la ciudad.

Esta iniciativa corresponderá a los dos primeros tramos de la ciclovía propuesta en la Imagen Objetivo del PIMEP, la cual se extiende a lo largo de la tercera terraza de la ciudad, conectando desde los barrios Bosquemar y Mirasol hasta Pelluco, a través de las calles Av. Los Notros, Av. Presidente Ibáñez y Regimiento (9 km), desde Av. Alto Bonito hasta la Ruta 7.

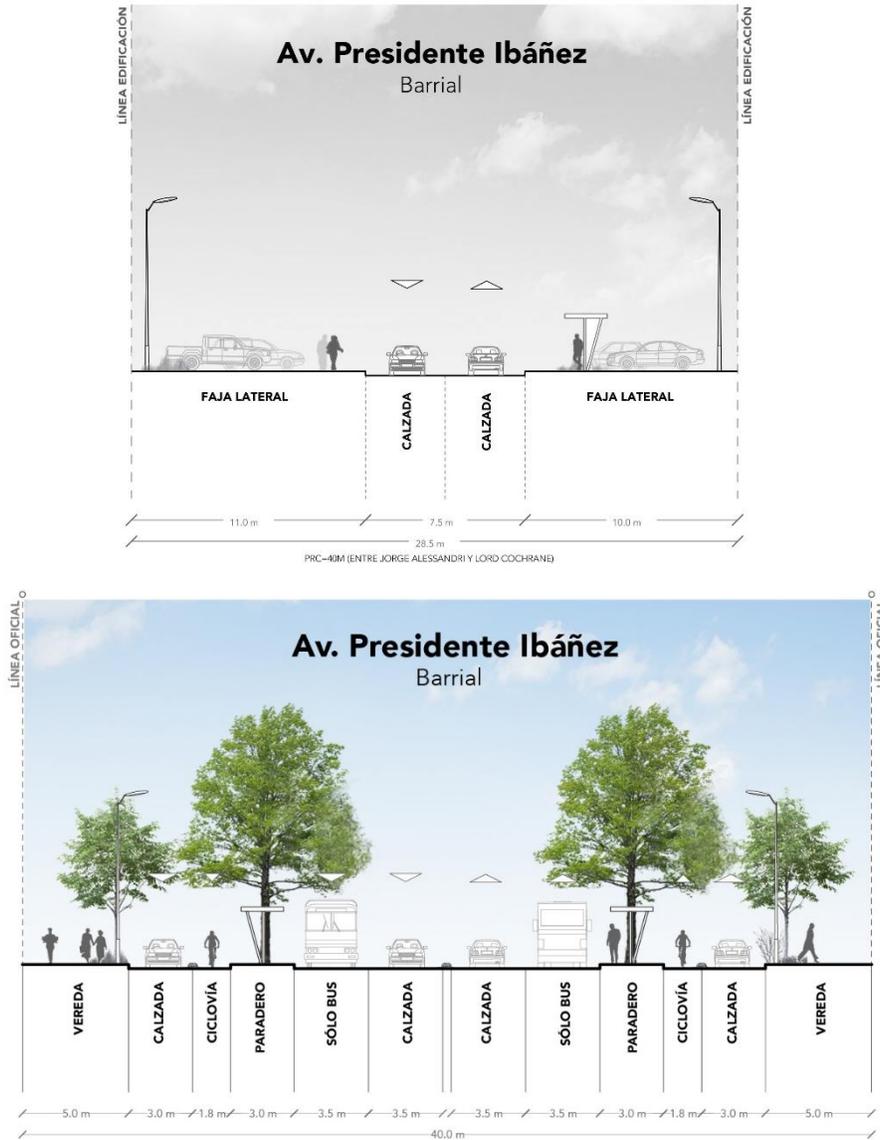
Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

La materialización de este proyecto depende de las expropiaciones consideradas en el proyecto 1.1 Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez.

Extensión o superficie del proyecto:	6,1 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 2, MINVU-SERVIU (Código BIP: 30124781); Av. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses), MOP (Código BIP:

	30100380)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapas actual:	Diseño
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	1.300
Costo estimado de construcción (UF):	43.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



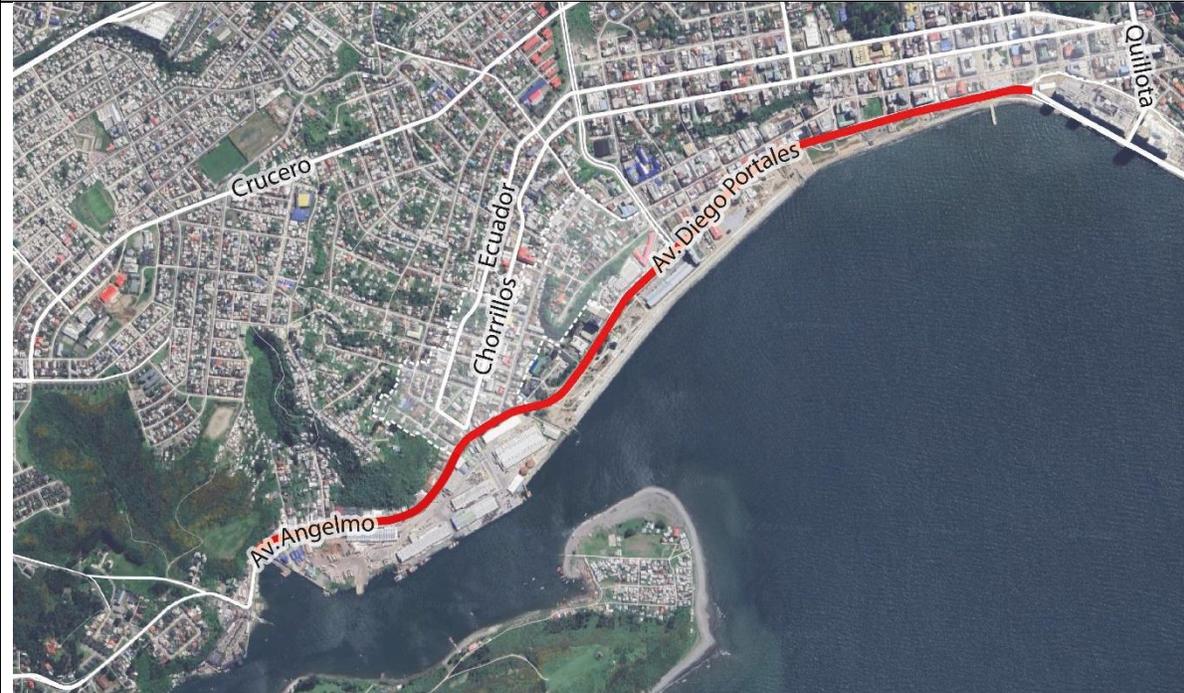
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la avenida Diego Portales (costanera), entre Juan Soler Manfredini y Par vial Presidente Ibáñez Oriente, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

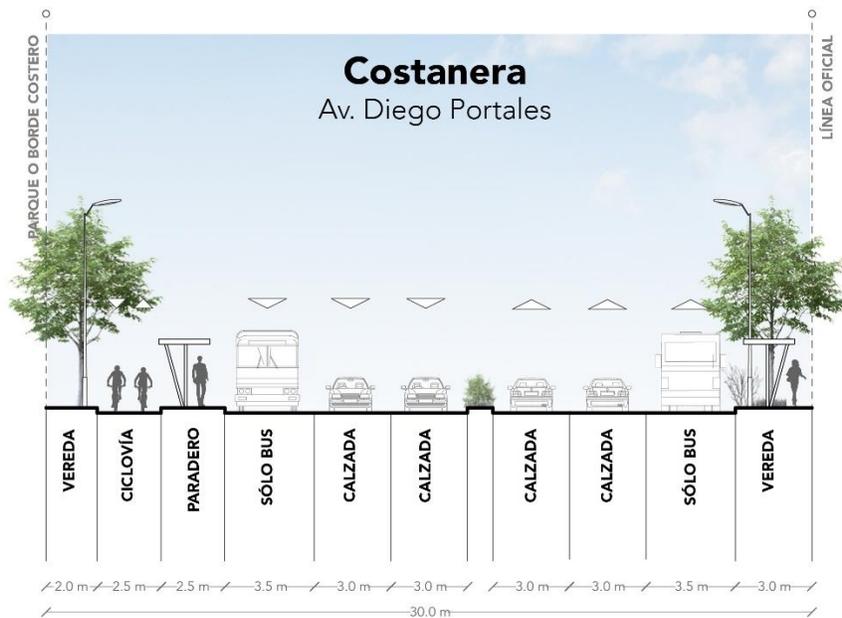
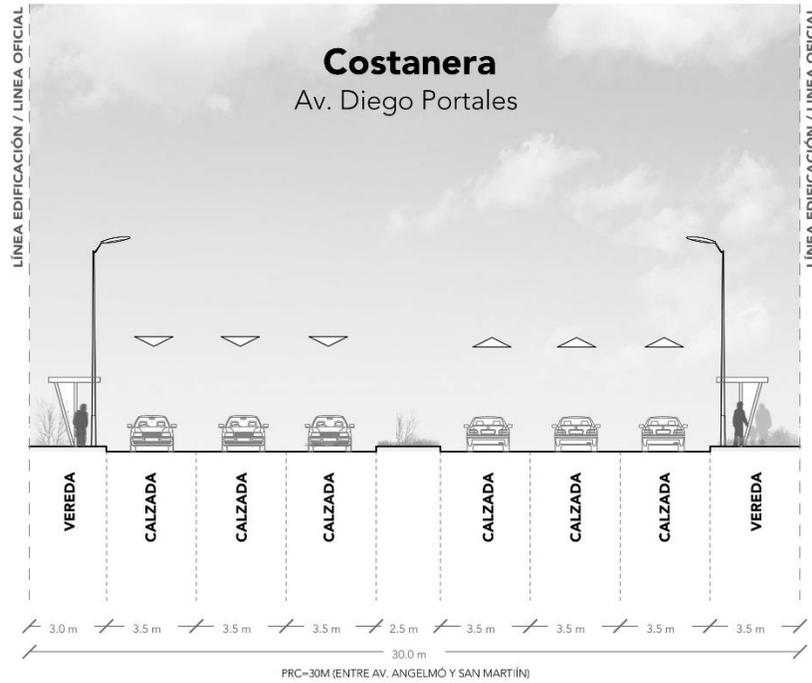
En el tramo entre Juan Soler Manfredini con Egaña y 100 m al poniente de Videla se propone un perfil de dos calzadas, con tres pistas cada una; mientras que en el tramo entre 100 m al poniente de Videla y Par vial Presidente Ibáñez se mantiene el perfil existente.

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 2.2 Construcción Ciclovía Costanera.

Extensión o superficie del proyecto:	2,9 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	STU, Plan de Acción, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo

Tramo entre Juan Soler Manfredini con Egaña y 100 m al poniente de Videla



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	16.000
Costo estimado de construcción (UF):	520.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



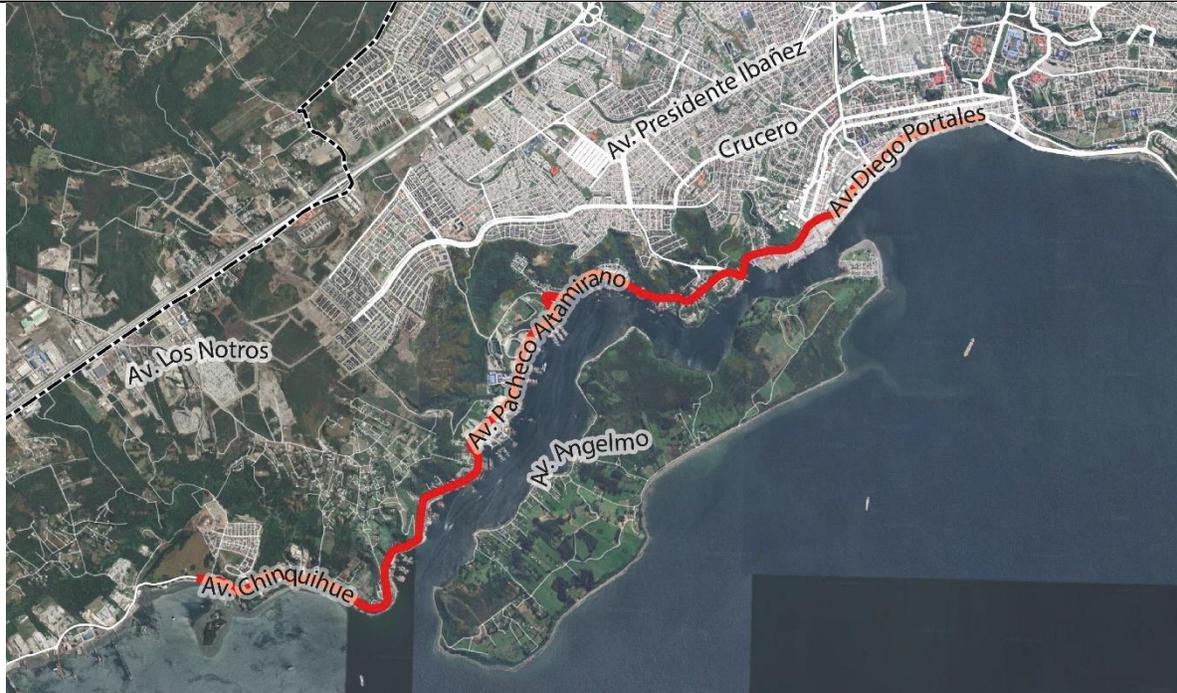
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.2
Nombre del proyecto:	Construcción Ciclovía Costanera
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Ciclovía

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una ciclovía bidireccional en las avenidas Diego Portales, Angelmó, Pacheco Altamirano y Chinquihue, entre la calle Copiapó y el balneario Chinquihue, con el objetivo de promover la movilidad no motorizada en dirección oriente-poniente de la ciudad.

Esta iniciativa dará continuidad a la ciclovía existente entre Av. Las Toninas (Pelluco) y calle, con el objetivo de consolidar una ciclovía que se extienda por la costanera, desde Panitao hasta Pelluco; proyecto propuesto en la Imagen Objetivo del PIMEP.

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 2.2 Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera).

Extensión o superficie del proyecto:	9 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta

Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible
-------------------------------	--

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	2.000
Costo estimado de construcción (UF):	60.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.3
Nombre del proyecto:	By pass Angelmó
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Túnel

Ubicación del proyecto



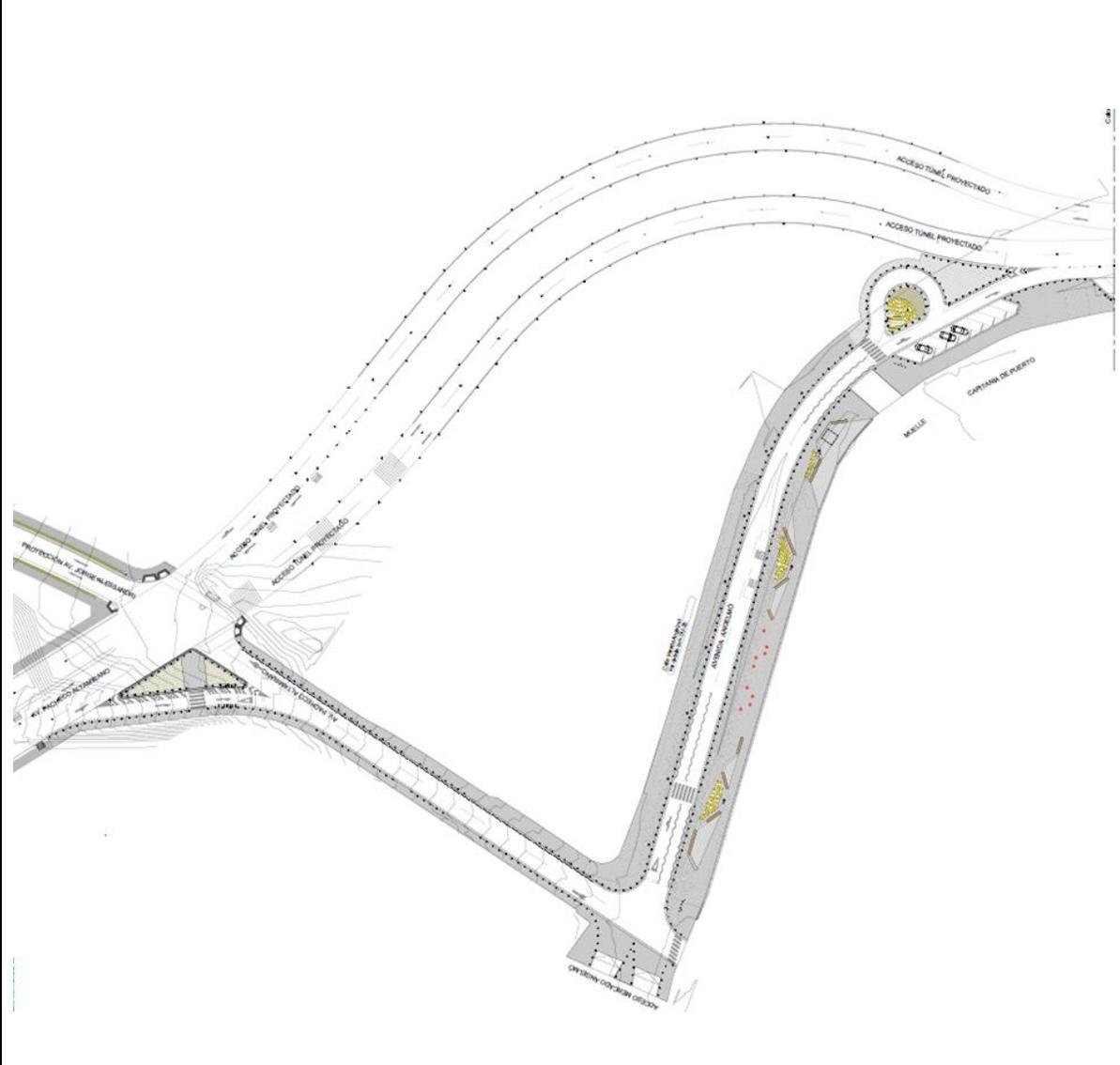
Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de un túnel, que conecta la Av. Angelmó con la Av. Pacheco Altamirano, con el objetivo de mejorar la conectividad vial en la costanera, diferenciado el tránsito en dirección oriente-poniente del que tiene como destino el mercado de Angelmó. El túnel se compone de dos calzadas, con dos pistas cada una (ver Imagen objetivo).

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 2.2 Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera).

Extensión o superficie del proyecto:	0,25 km
Requiere expropiaciones:	No (terreno pertenece a la I. Municipalidad de Puerto Montt)
Origen del proyecto:	Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Alta congestión vehicular
Objetivos de la intervención:	- Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios

Imagen objetivo
(Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt)



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	s/i
Costo estimado de construcción (UF):	s/i
Fuente de financiamiento sugerida:	Construcción: FNDR, Municipalidad (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.4
Nombre del proyecto:	Mejoramiento espacio público Balneario Chinquihue
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Mejoramiento espacio público

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de los espacios públicos del balneario Chinquihue, a través del ensanche y repavimentación de la costanera existente, la reparación y dotación de luminarias, quioscos y mobiliario urbano, la recuperación de la vegetación, y la habilitación de senderos de bajo impacto ambiental a lo largo de toda la playa.

Extensión o superficie del proyecto:	1 ha
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante - Pérdida y degradación del patrimonio ecológico, paisajístico e intercultural
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso a espacios públicos - Restaurar y proteger atributos medioambientales - Proteger y garantizar el acceso a espacios públicos y ambientales de valor intercultural

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	700
Costo estimado de construcción (UF):	23.400
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



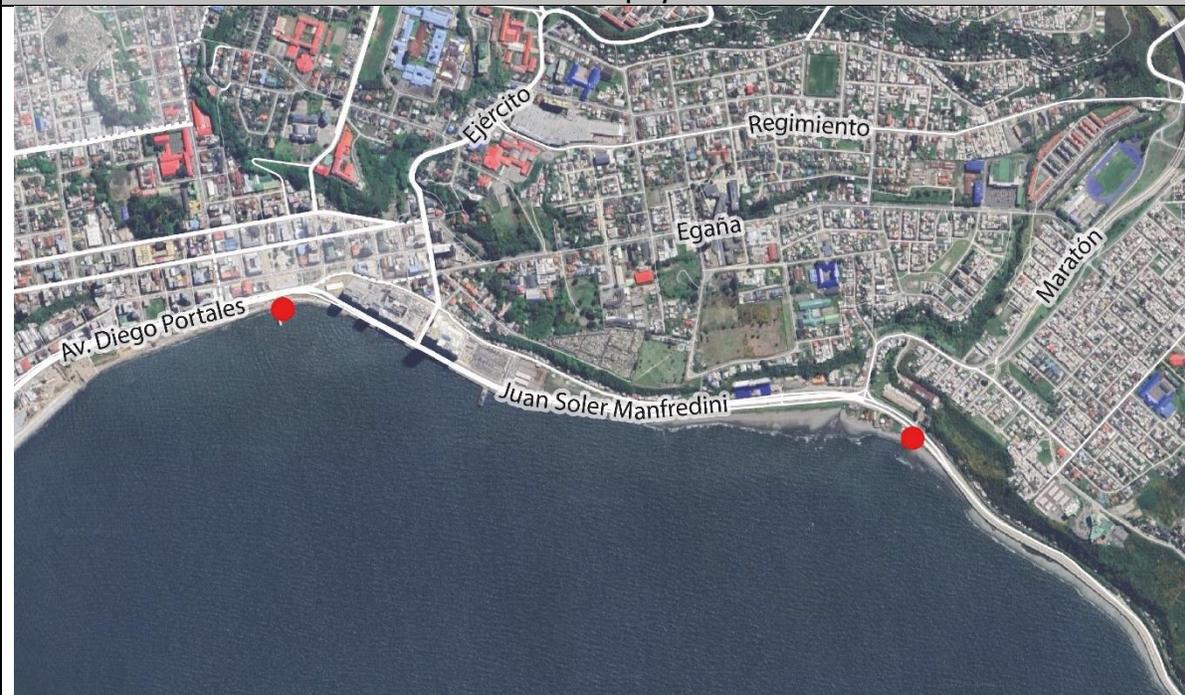
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.5
Nombre del proyecto:	Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Embarcaderos intermodales

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Dado el potencial y alto interés de la ciudadanía y el Municipio por consolidar un sistema de taxis marítimos, integrados a la red de transporte público, que conecten desde Pelluco a Chinchihue, se propone la materialización de 2 nuevas estaciones intermodales (embarcaderos), una en el centro de la ciudad (a la altura de la Plaza de Armas) y otro en Pichipelluco.

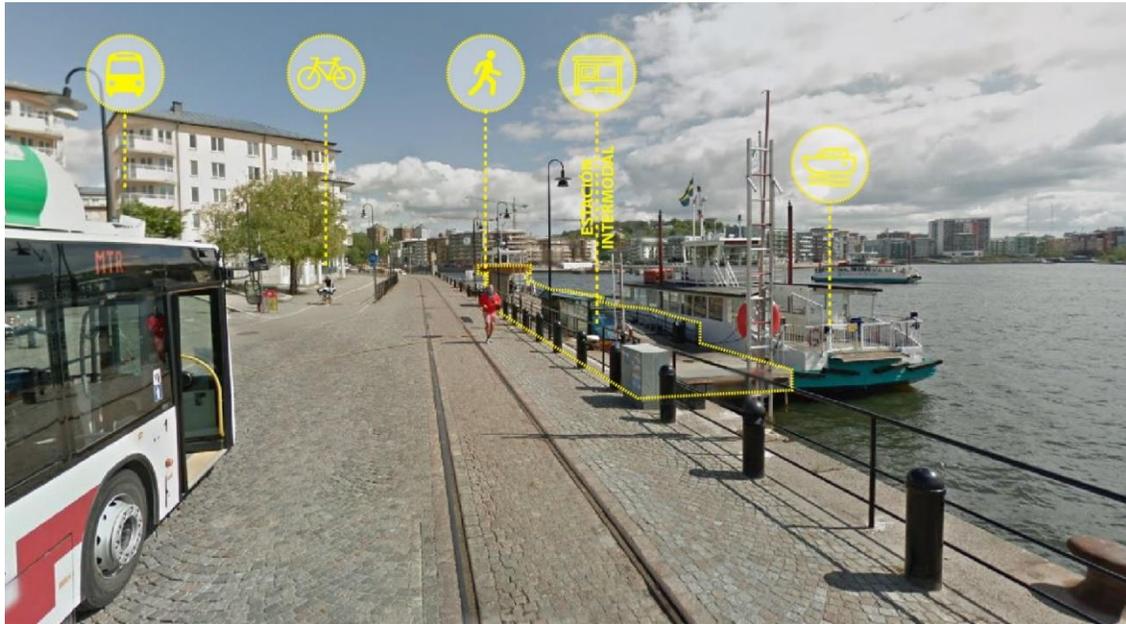
El diseño de estos nuevos embarcaderos debe facilitar la intermodalidad, por ejemplo, a través de la habilitación de paraderos de transporte público terrestre y estacionamientos de bicicletas.

Este proyecto es complementario al proyecto municipal Puerto de Cruceros Pichi Pelluco, que podría incorporar una estación intermodal en su diseño.

Extensión o superficie del proyecto:	2 estaciones
Requiere expropiaciones:	No, pero requiere concesiones marítimas
Origen del proyecto:	STU, PLADECO
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Facilitar la intermodalidad

Imagen objetivo

Referente: Estaciones Intermodales de Estocolmo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad, MTT
Costo estimado de diseño (UF):	3.000
Costo estimado de construcción (UF):	90.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.6
Nombre del proyecto:	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Embarcaderos intermodales

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

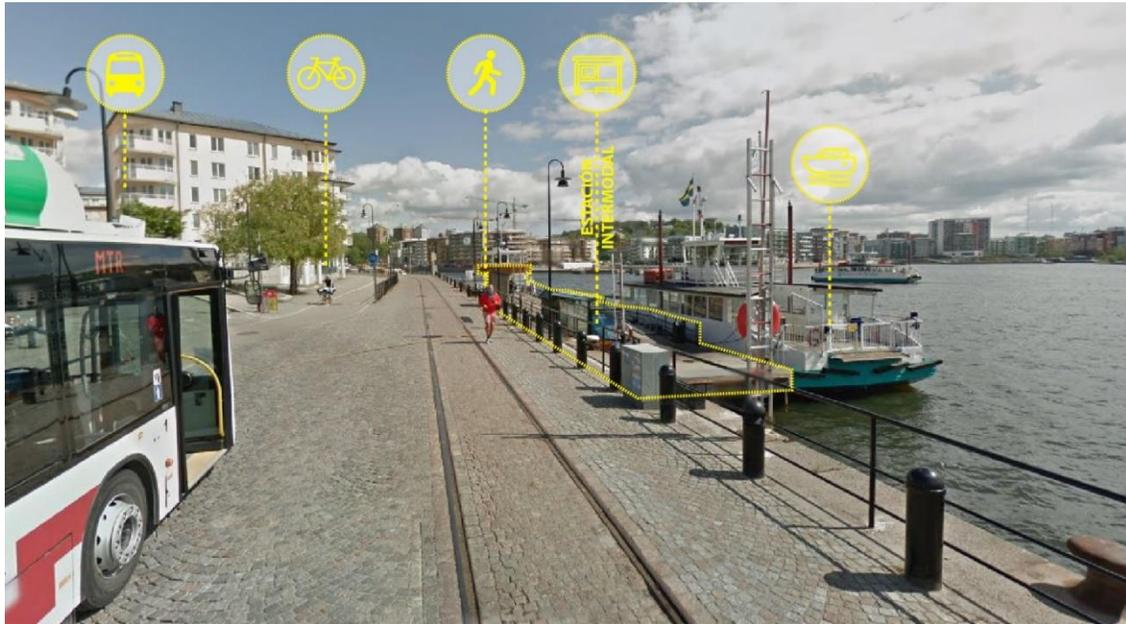
Dado el potencial y alto interés de la ciudadanía y el Municipio por consolidar un sistema de taxis marítimos, integrados a la red de transporte público, que conecten desde Pelluco a Chinquihue, se propone mejorar 4 embarcaderos existentes: Embarcadero y rampa de acceso Puntilla Tenglo, Embarcadero y rampa de acceso Balseo Tenglo, Embarcadero y rampa de acceso Capilla Tenglo, Embarcadero y rampa de acceso Punta Piedra.

Las obras consideran la conservación de los embarcaderos existentes (pavimentos, iluminación, entre otros), además de la habilitación de paraderos de transporte público terrestre y estacionamientos de bicicletas, con el objetivo de facilitar la intermodalidad.

Extensión o superficie del proyecto:	4 estaciones
Requiere expropiaciones:	No (ya cuentan con concesiones marítimas).
Origen del proyecto:	STU, PLADECO
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Facilitar la intermodalidad

Imagen objetivo

Referente: Estaciones Intermodales de Estocolmo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad, MTT
Costo estimado de diseño (UF):	700
Costo estimado de construcción (UF):	22.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes 20.958)



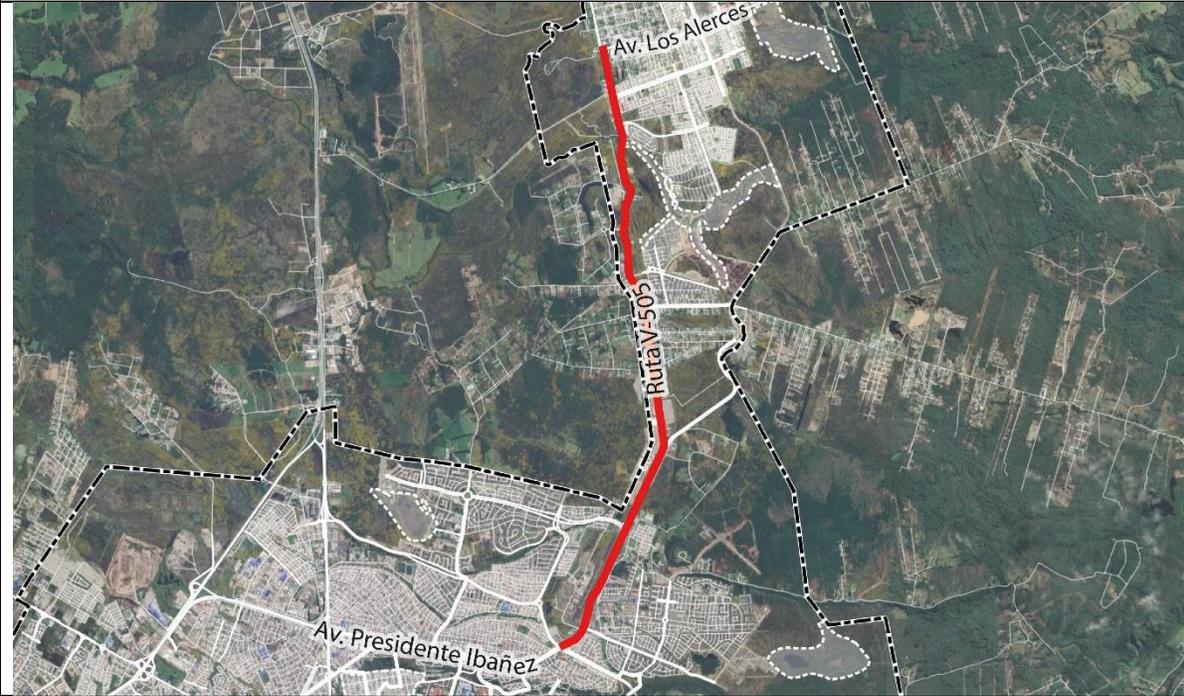
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 3 – ALERCE

Código del proyecto:	3.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento Integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto

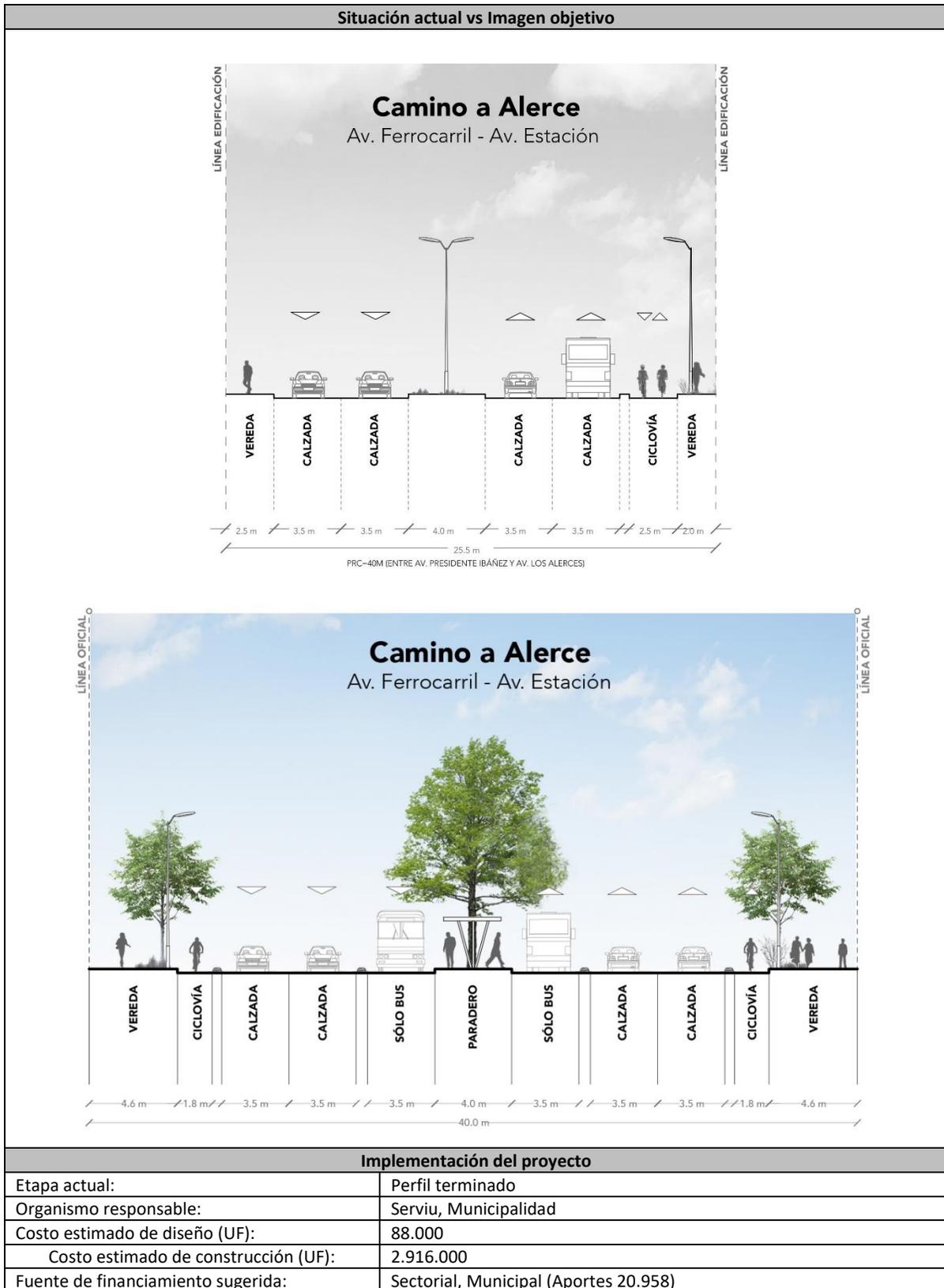


Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el ensanche de Camino a Alerce (Av. Ferrocarril en el PRC), entre Av. Presidente Ibáñez y Av. Los Alerces, la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, y la construcción de los tramos no materializados de la ciclovía que se extiende desde Av. Presidente Ibáñez hasta Salvador Zurita; con el objetivo de convertir esta vía en una avenida integral de movilidad.

Se considera la ejecución de veredas a ambos costados de la calzada (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	8,1 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	STU, Plan de Acción, Participación Ciudadana
Iniciativa relacionada:	Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) – Av. Presidente Ibáñez - Ejército, SECTRA (Código BIP: 40014850)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible





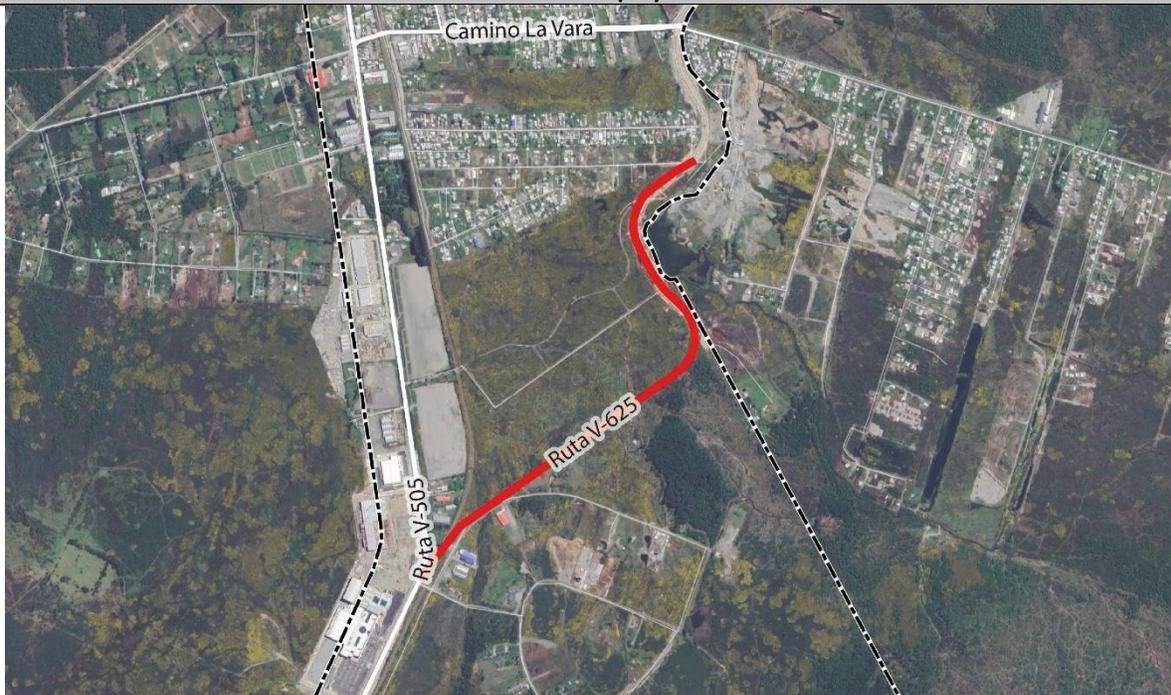
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 3 – ALERCE

Código del proyecto:	3.2
Nombre del proyecto:	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclo vía
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Construcción de la segunda etapa del proyecto Interconexión Alerce-Puerto Montt, desde Senda Central-Av.Austral. El proyecto tiene una longitud de 4.040 metros lineales (ml), según diseñado aprobado por SERVIU Los Lagos, considera la construcción de 930 ml de doble calzada de hormigón y 3.110 ml de simple calzada de hormigón, aceras de hormigón, ciclo vías de alto estándar, solución de aguas lluvia, modificación de servicios, estructura sobre río Chávez y estructura de enlace con avenida ferrocarril, desvíos de tránsito y señalética y demarcación.

Para la ejecución de las obras es necesario ejecutar expropiaciones afectando a 27 lotes, con una superficie de terreno de 121.247 m² y superficie de construcción de 686 m².

Esta iniciativa se desarrollará en 2 etapas, las que son:

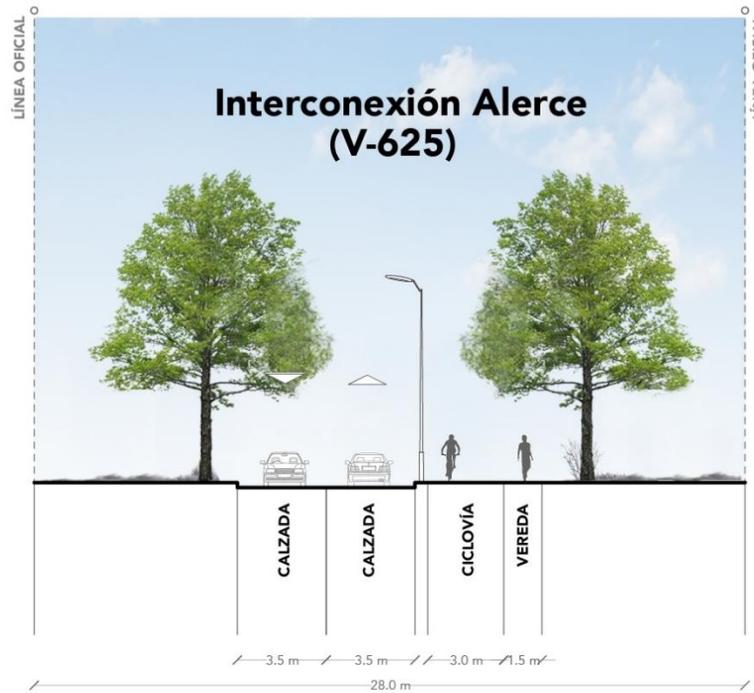
- Etapa 2A (1.490 ml): desde Senda Central a km 1.468,733 (eje N04).
- Etapa 2b (2.550 ml): desde km 1.468,733 (eje N04) a Avenida Austral.

*Si bien este proyecto está dentro del PIMEP debido a su relevancia en el sistema vial de Puerto Montt, especialmente para el sector de Alerce, éste ya cuenta con financiamiento para su ejecución (sectorial), por lo que no es considerado en el costo de inversión total del PIMEP.

Extensión o superficie del proyecto:	4 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	MINVU
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento Interconexión Alerce-Pto Montt, Senda Central-Av.

	Austral, MINVU (Código BIP: 30291173)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Ejecución
Organismo responsable:	MINVU-SERVIU
Costo estimado de diseño (UF):	N/A
Costo estimado de construcción (UF):	490.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 3 – ALERCE

Código del proyecto:	3.3
Nombre del proyecto:	Construcción Parque Humedal Mar y Cielo
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Parques y Plazas Urbanas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Mar y Cielo, ubicado en el sector Alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 7,5 Há, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

Para la materialización de este proyecto se requiere que SERVIU, actual propietario de la mayoría de los predios, lo traspase al Municipio, de acuerdo a la declaratoria de utilidad pública establecida en el nuevo PRC.

Extensión o superficie del proyecto:	7,5 Há
Requiere expropiaciones:	Sí (solo predio 2189-25)
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación Ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante - Pérdida y degradación del patrimonio ecológico, paisajístico e intercultural
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso a espacios públicos - Restaurar y proteger atributos medioambientales - Proteger y garantizar el acceso a espacios públicos y ambientales de valor intercultural

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	6.000
Costo estimado de construcción (UF):	175.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 4 – CONECTIVIDAD INTERTERRAZAS

Código del proyecto:	4.1
Nombre del proyecto:	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Ascensores, funicular y rampas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Dada que la condición morfológica de la ciudad (aterrazada, con laderas de altas pendientes) representa una de las principales dificultades para el uso de transporte público y modos no motorizados (caminata y ciclos), el proyecto Conectividad Interterrazas propone la gestión y ejecución de intervenciones que mejoren la movilidad entre terrazas, mejorando la accesibilidad al área céntrica de la ciudad, a través de modos sustentables de movilidad. Se considera la instalación de dos ascensores, uno entre las terrazas 1 y 2, en el sector de calle Quillota, y otro entre las terrazas 2 y 3, en el sector O'Higgins – Padre Harter, un funicular, entre las terrazas 2 y 3, en el sector de calle Guillermo Gallardo, y la ejecución de dos rampas de conexión entre las terrazas 2 y 3, en el tramo Ejército-Carmela y Mac Iver- Santa Teresa.

La ley 20.958 solo permite financiar obras de infraestructura de movilidad y espacio público, o bien estudios referidos a esas obras, por lo tanto, en el caso ascensores y funiculares, solo se podrían financiar las obras civiles y expropiaciones para su implementación, mas no la compra de equipos ni gastos de operación y mantención.

Extensión o superficie del proyecto:	2,8 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	GORE, STU, Plan de acción
Iniciativa relacionada:	Construcción Conectividad Interterrazas Puerto Montt, GORE y SECTRA (Código BIP: 30437675)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable,

- accesible y asequible
- Facilitar la intermodalidad

Imagen objetivo
(Fuente: Informe “Análisis, evaluación y diseño de soluciones de conectividad interterrazas Puerto Montt”)



Implementación del proyecto	
Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	GORE
Costo estimado de diseño (UF):	17.448
Costo estimado de construcción (UF):	581.600
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



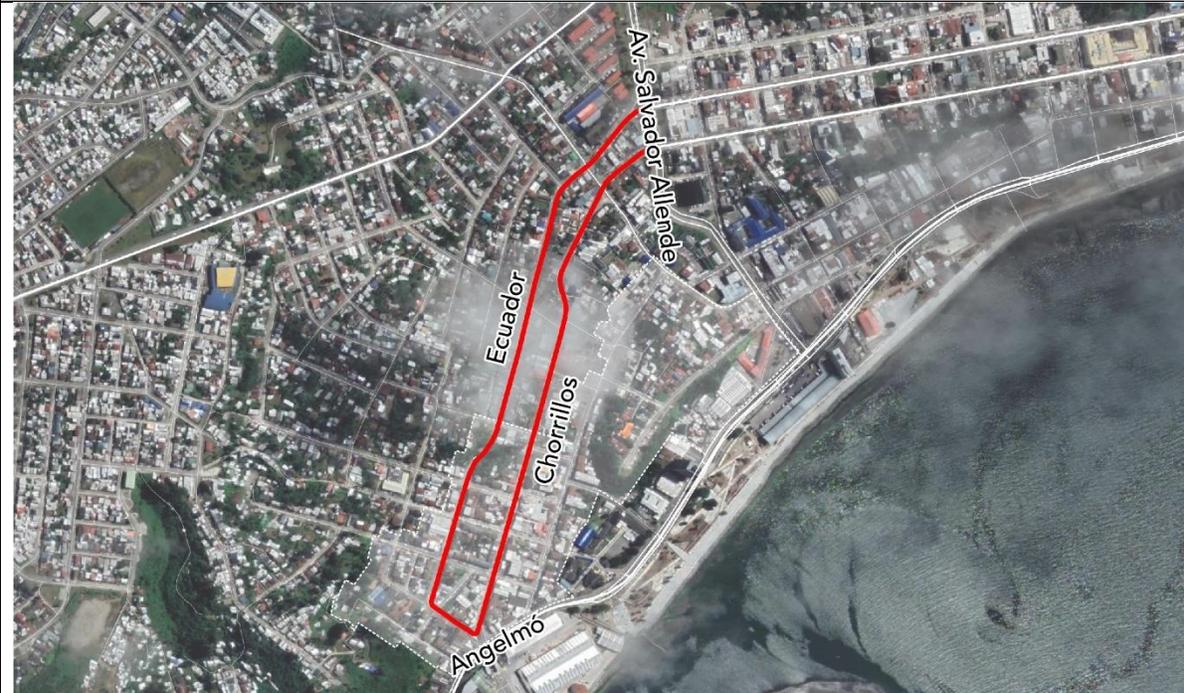
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 5 – BARRIO PUERTO

Código del proyecto:	5.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador-Chorrillos
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de Movilidad Mixta Menor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral del par vial compuesto por las calles Ecuador y Chorrillos, entre Av. Salvador Allende y calle Independencia, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido (se propone solicitar la extensión del área de servicio del proyecto de electro corredor, que unirá La Paloma-Valle Volcanes con el centro histórico).

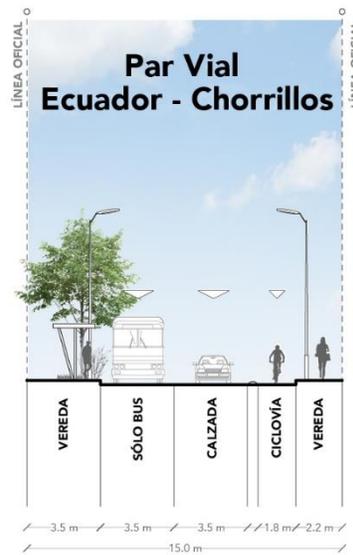
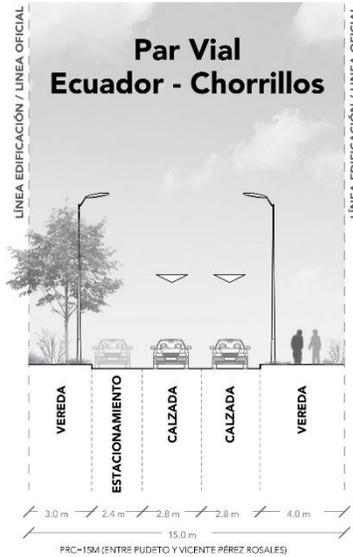
Con el objetivo de promover la condición patrimonial y cultural de este eje, emplazado en la Zona Típica Barrio Puerto, se propone el ensanchamiento y mejoramiento de veredas, la demarcación de la vía como Zona Calma (o Zona 30), la conservación de la calzada, la instalación de señalética asociada a inmuebles de valor patrimonial, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Este proyecto es complementario con el proyecto 6.1 Mejoramiento integral Par vial Urmeneta-Benavente.

Extensión o superficie del proyecto:	2,0 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Cartera MINVU-SERVIU, STU
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento Accesibilidad Barrio Puerto (Ecuador-Chorrillos), MINVU-SERVIU (Código BIP: 40026872)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Promover el transporte y la movilidad sustentable,

accesible y asequible
- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil terminado
Organismo responsable:	Serviu, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	11.000
Costo estimado de construcción (UF):	360.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



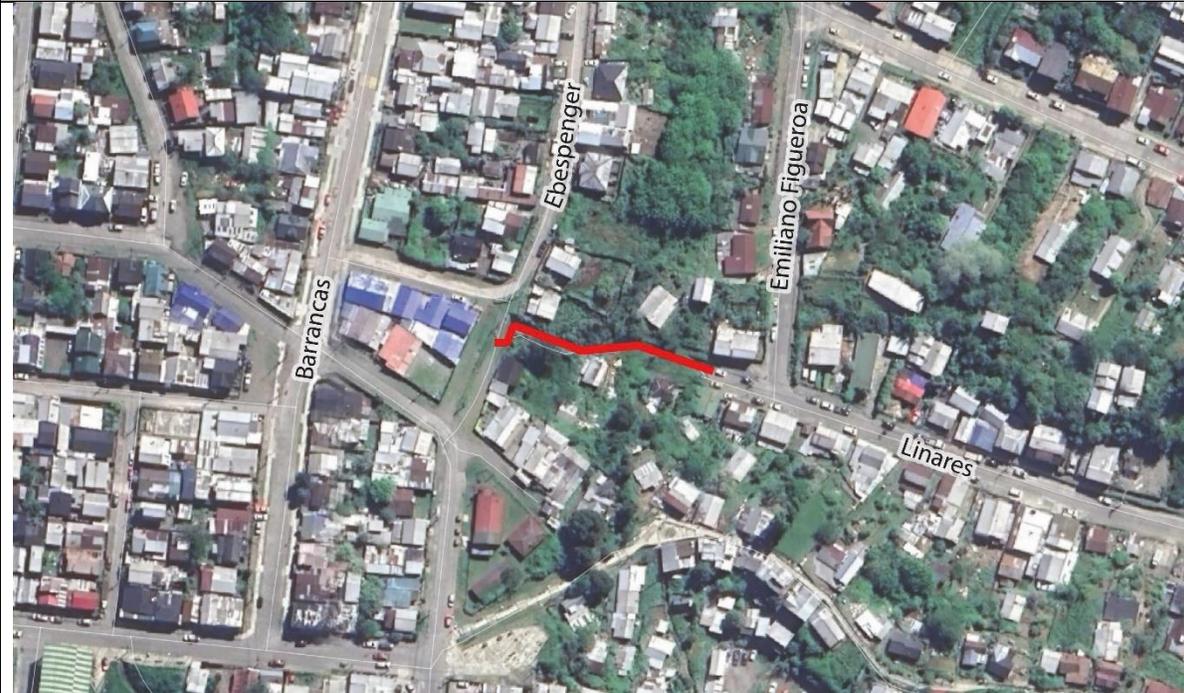
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 5 – BARRIO PUERTO

Código del proyecto:	5.2
Nombre del proyecto:	Mejoramiento escalera Linares
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Escalera peatonal

Ubicación del proyecto

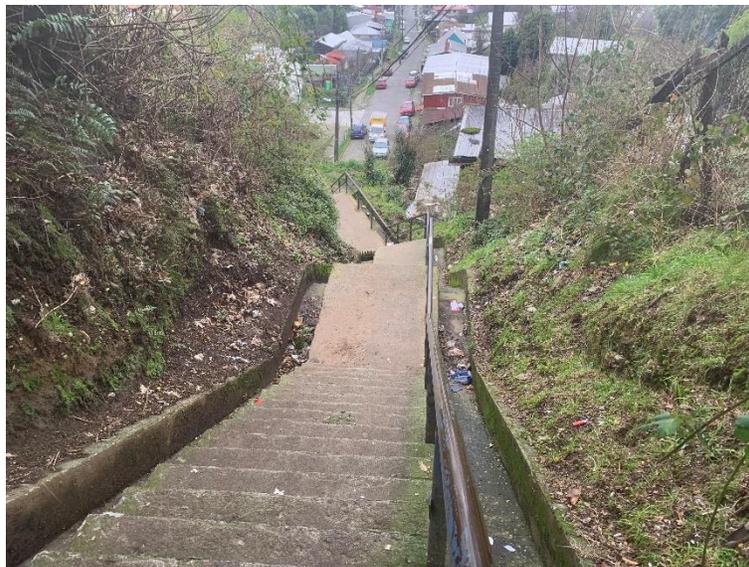


Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone mejorar los espacios públicos y circulaciones peatonales del sector, entre ellos la escalera Linares, a través de la conservación de los pavimentos y la dotación de luminarias y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	70 m
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	0
Costo estimado de construcción (UF):	600
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



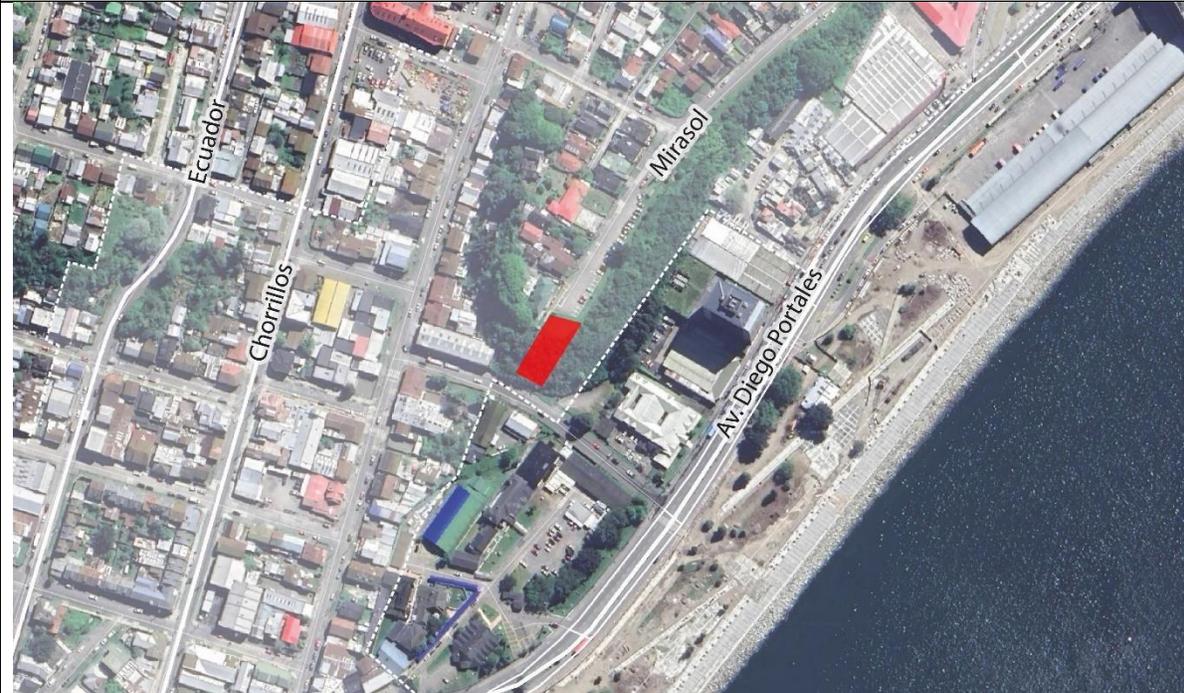
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 5 – BARRIO PUERTO

Código del proyecto:	5.3
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plaza Miramar
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plaza

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos la plaza Miramar, a través de la construcción de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la dotación de luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Extensión o superficie del proyecto:	800 m ²
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	60
Costo estimado de construcción (UF):	2.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



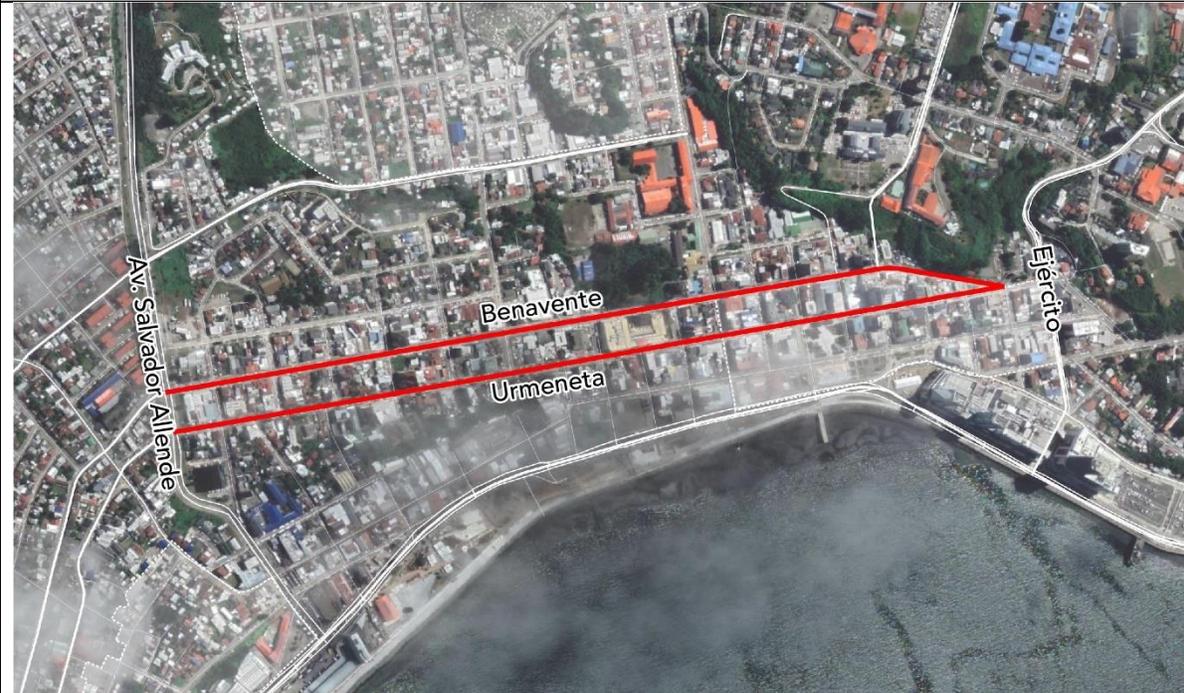
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento Integral Par vial Urmeneta-Benavente
Componente:	Movilidad - Modos Motorizados
Tipo de proyecto:	Ejes de Movilidad Mixta Menor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral del par vial compuesto por las calles Urmeneta y Benavente, entre Av. Salvador Allende y calle Copiapó, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, la que servirá para el proyecto de electro corredor, anunciado recientemente, que unirá La Paloma-Valle Volcanes con el centro histórico.

Dada la alta afluencia peatonal de este eje, debido a su emplazamiento en el centro de comercios y servicios de Puerto Montt, se propone el ensanchamiento y mejoramiento de veredas, la demarcación de la vía como Zona Calma (o Zona 30), la conservación de la calzada, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

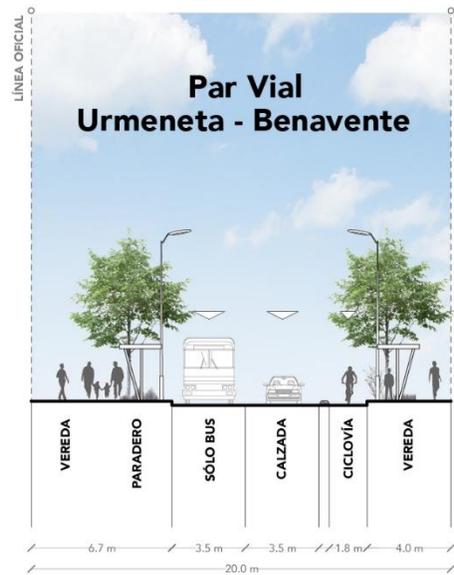
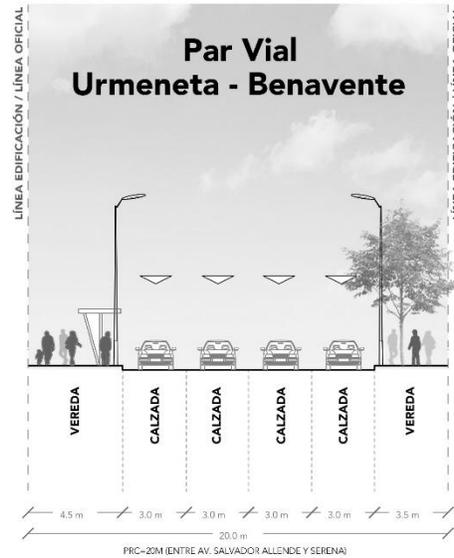
Este proyecto es complementario con el proyecto 7 Mejoramiento integral Par vial Ecuador-Chorrillos y el proyecto 23-B Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Centro.

Extensión o superficie del proyecto:	2,7 km
Requiere expropiaciones:	Si (parcial)
Origen del proyecto:	STU, Plan de Acción
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y

asequible

- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	Serviu, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	15.000
Costo estimado de construcción (UF):	490.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



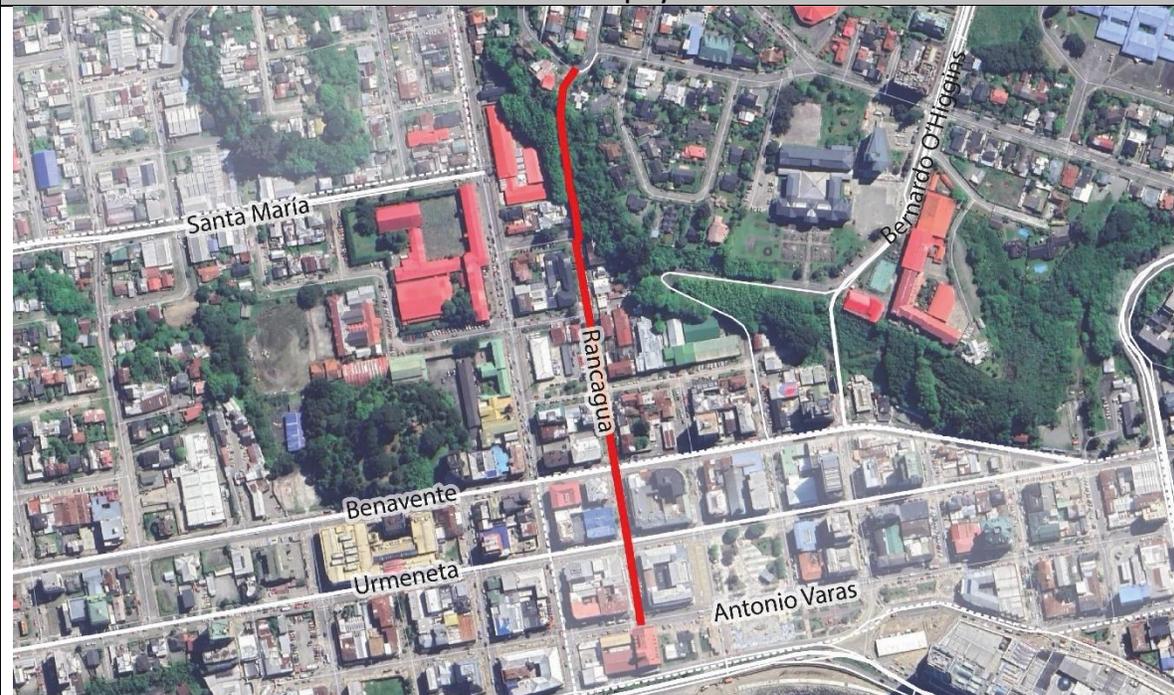
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.2
Nombre del proyecto:	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Paseo peatonal

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Dada la relevancia de la calle Rancagua como eje que conecta el centro cívico (segunda terraza) con el centro histórico de la ciudad (primera terraza), se propone remodelarla para convertirla en un paseo peatonal entre la primera y segunda terraza. El proyecto contempla especificaciones similares al proyecto de mejoramiento de calle Antonio Varas, tales como la nivelación y repavimentación de la calle y las veredas, el soterramiento de la red de alumbrado público, la instalación de un nuevo colector de aguas lluvias, y la incorporación de nuevo mobiliario, señalética, cicleros y jardineras. Adicionalmente se propone la conservación e iluminación de la escalera urbana que conecta las calles Rancagua y Seminario.

Extensión o superficie del proyecto:	400 m
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad (Plan Centro)
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento calle Antonio Varas, GORE y Municipalidad (Código BIP: 30072731)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar la conectividad vial hacia el centro

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Serviu, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	4.000
Costo estimado de construcción (UF):	130.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



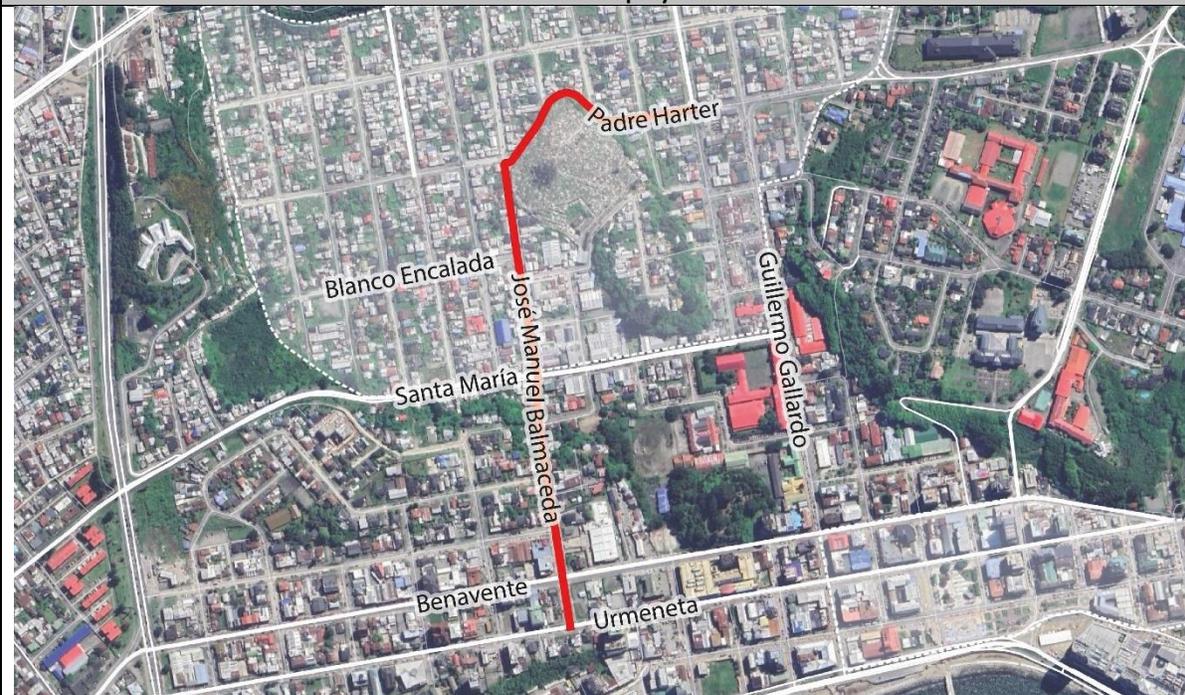
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.3
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta menor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la pavimentación de la calle Padre Harter, entre las calles Doctor Martín y José Manuel Balmaceda, y de la calle José Manuel Balmaceda, entre calles Padre Harter y Blanco Encalada (568,4 m de longitud, en total). Considera muros de contención, renovación del colector de aguas lluvia y tubería de agua potable, traslado de postes de alumbrado público y redes de baja tensión.

Adicionalmente, se propone el mejoramiento de calle José Manuel Balmaceda, entre Blanco Encalada y Urmeneta (0,5 km), optimizando la conectividad del barrio Modelo con el centro histórico. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

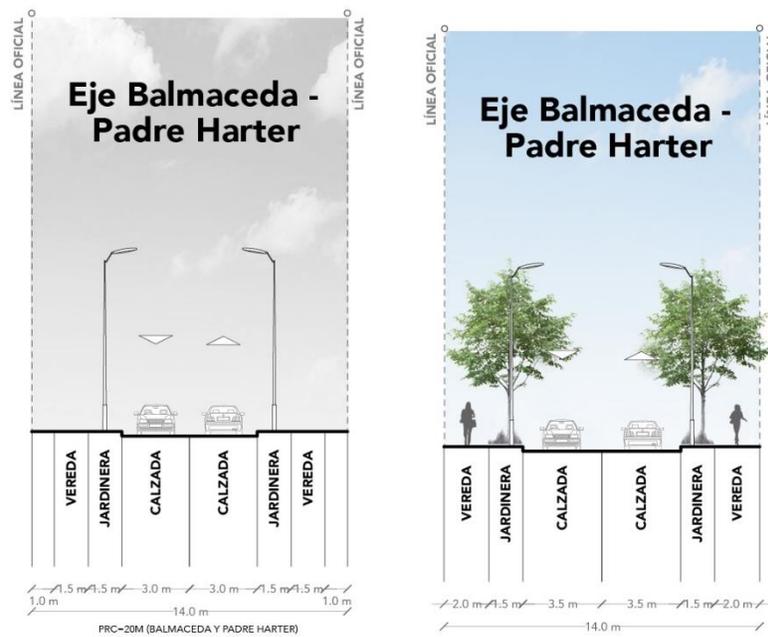
Este proyecto cuenta con dos etapas:

- Etapa 1 (0,5 km): Calle Padre Harter, tramo Doctor Martín-José Manuel Balmaceda; Calle José Manuel Balmaceda, tramo Padre Harter-Blanco Encalada (proyecto con ficha BIP)
- Etapa 2 (0,5 km): Calle José Manuel Balmaceda, tramo Blanco Encalada-Urmeneta (proyecto propuesto por el PIMEP)

Extensión o superficie del proyecto:	1 km
Requiere expropiaciones:	Si, en Padre Harter, entre calle Talca y calle José Manuel Balmaceda.
Origen del proyecto:	STU, Municipalidad, GORE
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento Padre Harter, GORE-Municipalidad (Código BIP: 20109170)

Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapas actuales:	Diseño terminado (Etapa 1)
Organismo responsable:	GORE - Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	2.000
Costo estimado de construcción (UF):	65.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.4
Nombre del proyecto:	Mejoramiento calles población Modelo
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Calles y veredas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Modelo, se propone el mejoramiento integral de las calles del sector, a través del mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Calle Chillán, entre Barros Arana y Término calle (70 metros lineales)
- Calle Cauquenes, entre Barros Arana y Término calle (65 m)
- Calle Cristian Brahm, entre Blanco Encalada y Santa María (115 l)
- Calle Alcalde, entre Balmaceda y Chillán (70 m)
- Calle Talca, entre Padre Harter y Luis Ross (100 m)
- Calle Mac Iver - 18 de Septiembre, entre Berlín y Barros Arana (195 m)

Extensión o superficie del proyecto:	615 metros lineales
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	2.400
Costo estimado de construcción (UF):	79.200
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



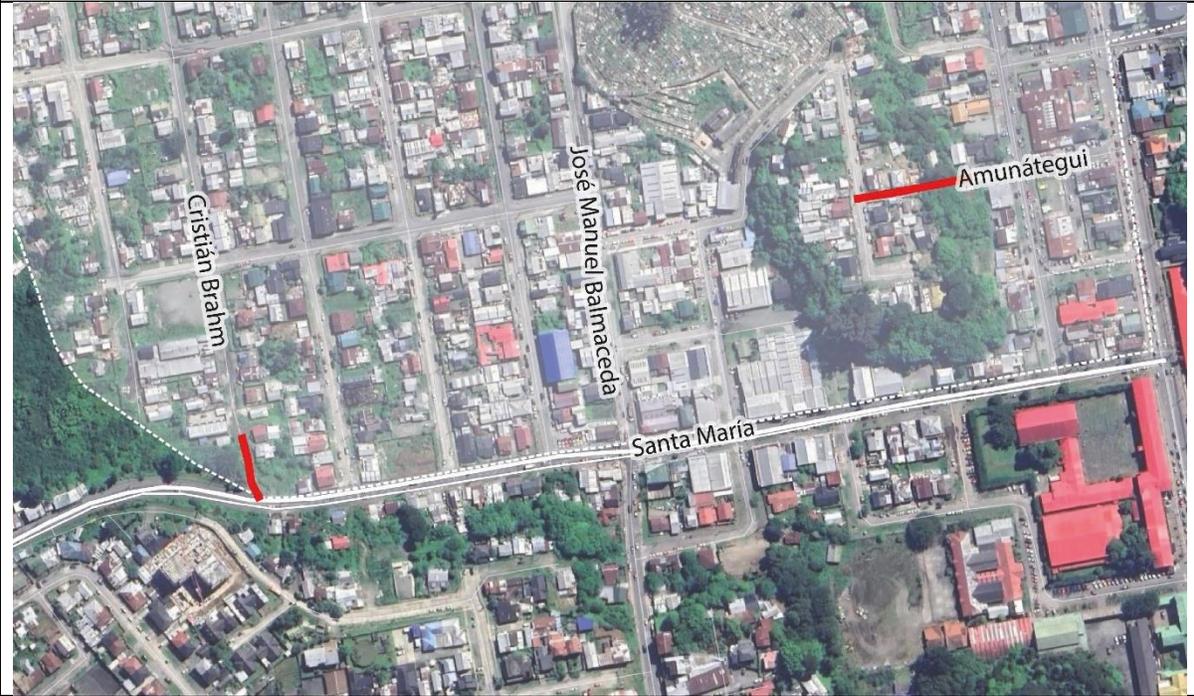
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.5
Nombre del proyecto:	Mejoramiento escalera Michaeli y Brahm
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Escalera peatonal

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone mejorar los espacios públicos y circulaciones peatonales del sector, entre ellos las escaleras Michaeli -Amunátegui- (45 metros) y Brahm (30 m), a través de la conservación de los pavimentos y la dotación de luminarias y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	70 m
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	20
Costo estimado de construcción (UF):	600
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



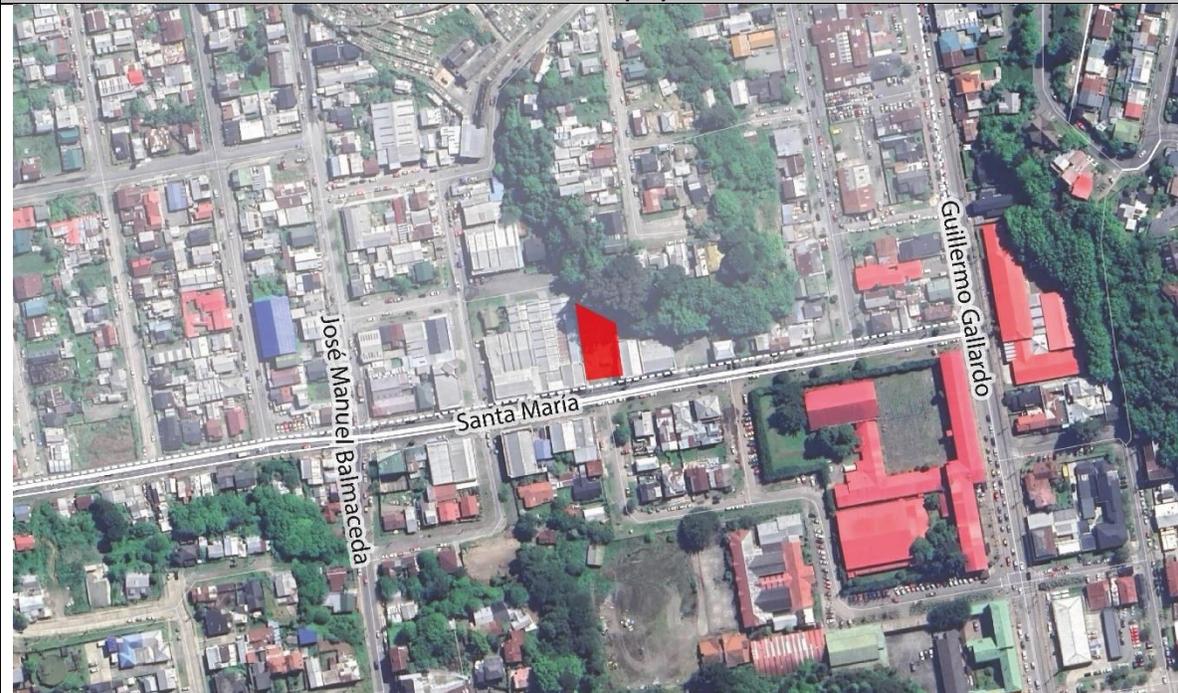
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.6
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plaza sector Santa María
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plaza

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar el acceso a áreas verdes de calidad en el barrio Modelo, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos la plaza ubicada en el sector Santa María, a través de la conservación de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la reparación y dotación de nuevas luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Extensión o superficie del proyecto:	80 m ²
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	50
Costo estimado de construcción (UF):	1.800
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 - CENTRO

Código del proyecto:	6.7
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral calle Egaña
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta menor

Ubicación del proyecto

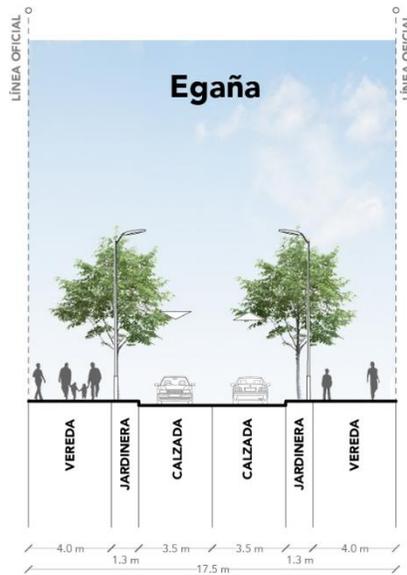
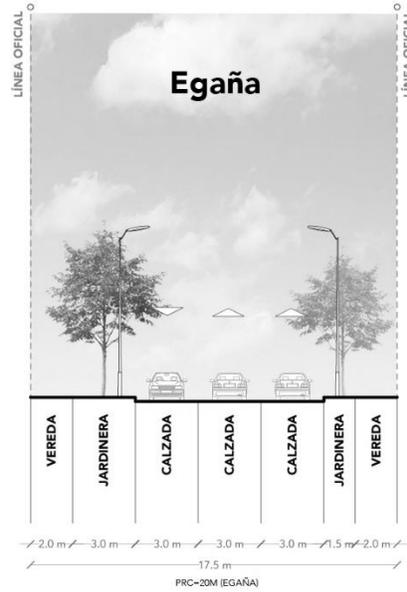


Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar la conectividad y espacios públicos del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de calle Egaña, entre Av. Diego Portales y Maratón, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas – estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	2 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	10.800
Costo estimado de construcción (UF):	360.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 - CENTRO

Código del proyecto:	6.8
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral calle Regimiento
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta menor

Ubicación del proyecto

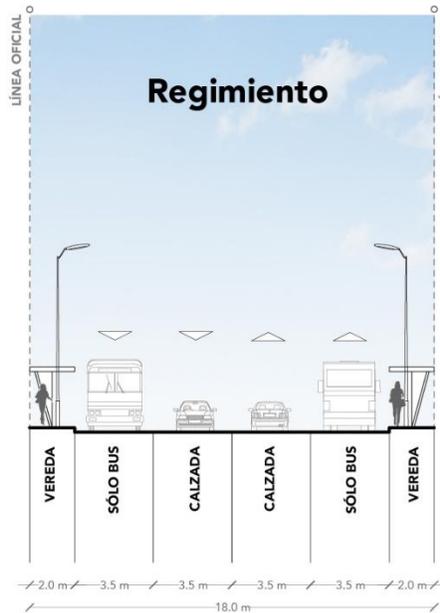
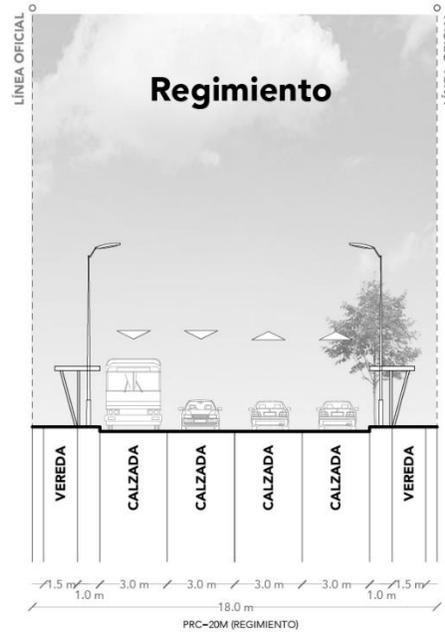


Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar la conectividad y espacios públicos del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de calle Regimiento, entre Ejercito y Maratón, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	1,9 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	10.000
Costo estimado de construcción (UF):	333.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.9
Nombre del proyecto:	Mejoramiento calles sector 18 de septiembre
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Calles y veredas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de las calles del sector, a través del mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Calle Gregorio Argomedo, entre Manuel Montt y José Miguel Infante (75 metros lineales)
- Calle Juan E. Rosales, entre Manuel Montt y José Miguel Infante (85 m)
- Calle Gaspar Marín, entre Manuel Montt y José Miguel Infante (85 m)
- Calle Francisco Javier de la Reyna, entre Juan Aldunate y Manuel Montt (124 m)

Extensión o superficie del proyecto:	369 metros lineales
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas

Objetivos de la intervención:

- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU y/o Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	1.000
Costo estimado de construcción (UF):	31.700
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



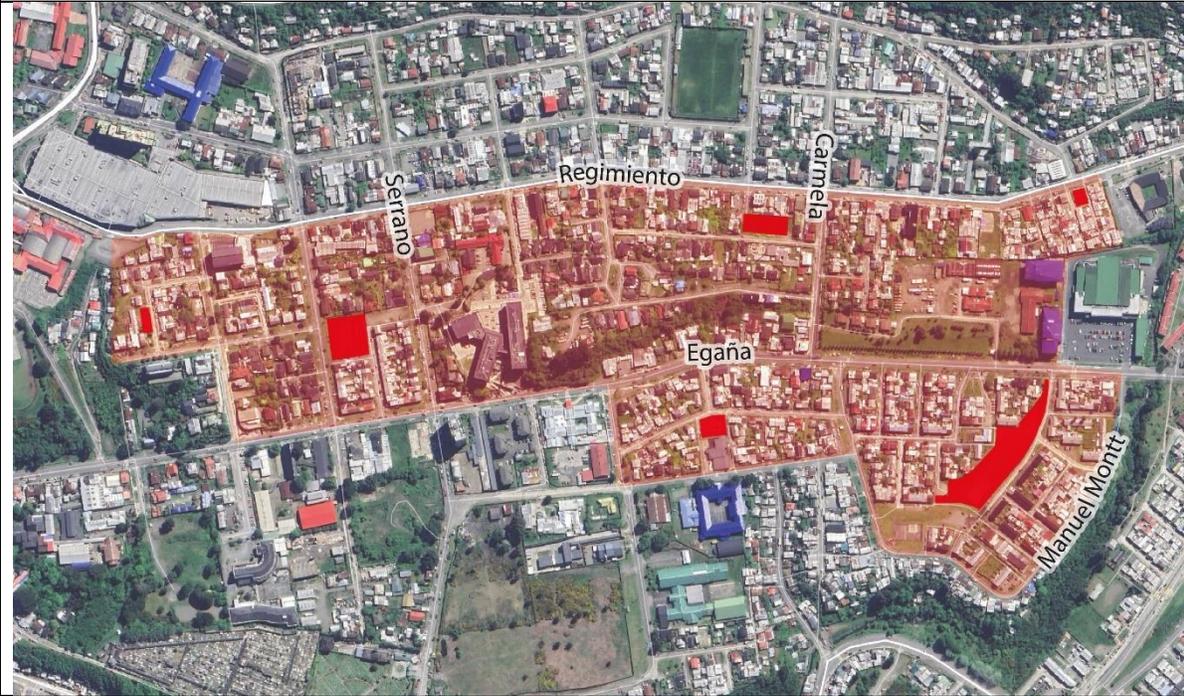
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.10
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plazas barrio Lintz
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plazas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar el acceso a áreas verdes de calidad en el barrio Lintz, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos varias plazas barriales, a través de la conservación de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la reparación y dotación de nuevas luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Los espacios públicos considerados en el primer período del PIMEP (2023-2031) son las siguientes:

- Plaza sector 18 de Septiembre (9.700 m²)
- Plaza sector Carmela Carvajal (100 m²)
- Plaza sector Municipal Lintz (300 m²)
- Plaza sector Skoruppa (700 m²)
- Plaza sector Esmeralda (400 m²)
- Plaza sector Población Egaña (230 m²)

Extensión o superficie del proyecto:	1,35 ha
Requiere expropiaciones:	Sí (solo plaza sector Esmeralda)
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante

Objetivos de la intervención:

- Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos
- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	1.000
Costo estimado de construcción (UF):	32.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 7 - MIRASOL

Código del proyecto:	7.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Eje Los Notros-Crucero-Santa María
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

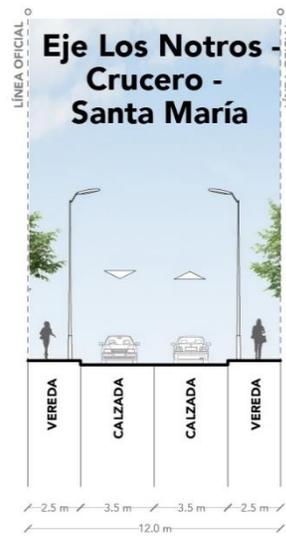
El proyecto consiste en el mejoramiento integral de las calles Los Notros, Crucero y Santa María, eje que se extiende entre las calles Puerto Natales y Guillermo Gallardo. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	3,7 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	Cartera MINVU-SERVIU, STU, Plan de Acción, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	Segunda Calzada Av. Los Notros, MINVU-SERVIU (Código BIP: 40005113)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

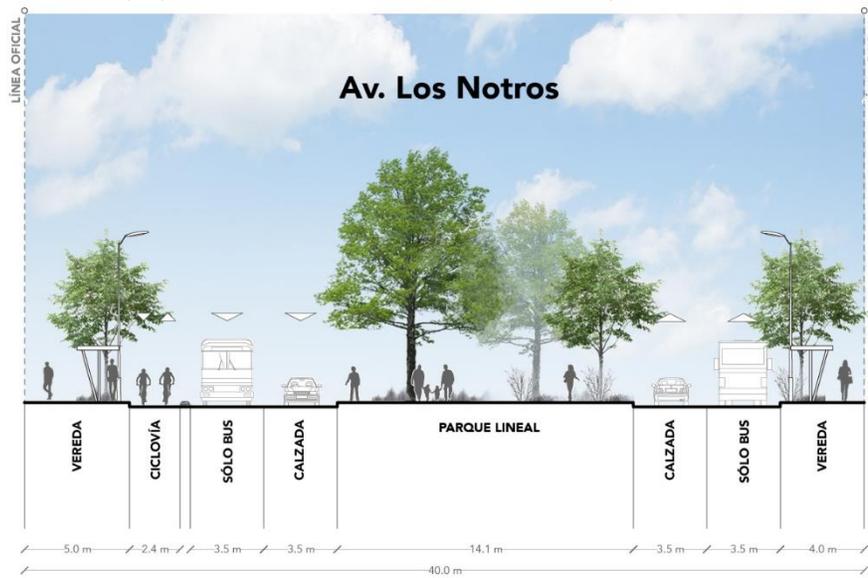
Situación actual vs Imagen objetivo



Tramo propuesto: Av. Los Notros (entre Av. Presidente Ibáñez y Crucero), Crucero y Santa María



Tramo propuesto: Av. Los Notros, entre Puerto Natales y Av. Presidente Ibáñez



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	14.300
Costo estimado de construcción (UF):	478.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 7 - MIRASOL

Código del proyecto:	7.2
Nombre del proyecto:	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Pasajes

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Mirasol, se propone el mejoramiento integral de los pasajes de adoquines en la población Padre Hurtado, a través de la conservación de la calzada de adoquines, y la reparación y dotación de luminarias, jardinerías y mobiliario urbano.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Calle B, entre Volcán Casablanca y La Cruz (102 m)
- Calle A, entre Volcán Casablanca y La Cruz (102 m)
- Calle Padre Nelson Aguilar, entre Volcán Casablanca y La Cruz (108 m)
- Calle San Francisco de Asís, entre Volcán Casablanca y La Cruz (104 m)
- Calle Padre Fernando Vives, entre Volcán Casablanca y La Cruz (103 m)
- Calle Padre Francisco Javier, entre Volcán Casablanca y La Cruz (104 m)
- Calle Jesuitas, entre Volcán Casablanca y La Cruz (106 m)
- Calle Hogar de Cristo, entre Volcán Casablanca y La Cruz (106 m)
- Calle San Ignacio de Loyola, entre Volcán Casablanca y La Cruz (105 m)

Extensión o superficie del proyecto:	0,94 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana

Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	500
Costo estimado de construcción (UF):	17.200
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 7 – MIRASOL

Código del proyecto:	7.3
Nombre del proyecto:	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Veredas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Mirasol, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales de la población Padre Hurtado, a través de la pavimentación de aceras no materializadas y la conservación de las existentes, la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano, y la incorporación de nuevo arbolado y jardineras.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Pasaje Uno, entre La Cruz y Término pasaje (174 m)
- Calle Padre Nelson Aguilar, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (178 m)
- Calle San Francisco de Asís, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (179 m)
- Calle Padre Fernando Vives, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (176 m)
- Calle Padre Francisco Javier, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (179 m)
- Calle Jesuitas, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (179 m)
- Calle Hogar de Cristo, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (181 m)
- Calle San Ignacio de Loyola, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (185 m)

Extensión o superficie del proyecto:	1,5 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas

Objetivos de la intervención:

- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	500
Costo estimado de construcción (UF):	17.200
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 7 – MIRASOL

Código del proyecto:	7.4
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plazas barrio Mirasol
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plazas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar el acceso a áreas verdes de calidad en el barrio Mirasol, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos varias plazas barriales, a través de la conservación de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la reparación y dotación de nuevas luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Los espacios públicos considerados en el primer período del PIMEP (2023-2031) son las siguientes:

- Plaza sector Los Poetas (630 m²)
- Plaza sector El Esfuerzo (0,315 ha)
- Parque Mirasol (2,27 ha)

Extensión o superficie del proyecto:	2,7 ha
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	1.900
Costo estimado de construcción (UF):	62.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



13º EXPEDIENTE PIMEP: Elaboración de 3 alternativas PIMEP

Dada la importancia que tenía la elaboración de las alternativas de priorización para identificar aquellos proyectos de la Imagen Objetivo que debían ser priorizados en la Cartera Priorizada (ver Expediente 12), se determinó, junto al Mandante, adelantar dicha tarea a la Etapa 2 del estudio, cuyos resultados están sistematizados en aquel informe. No obstante lo anterior, a continuación se desarrollarán **tres propuestas de programación** dentro de los primeros 10 años, de acuerdo a los siguientes criterios:

1. Priorizar aquellos proyectos que generan mayor interés en la ciudadanía.
2. Priorizar aquellos proyectos con mejor evaluación técnica.
3. Priorizar aquellos proyectos que tienen un menor costo y mayor viabilidad a corto plazo.

Estos criterios no son excluyentes entre ellos, por lo que no buscan establecer una opción sobre la otra, sino que establecer los puntos de convergencia entre las 3 propuestas, para acordar una combinación final que sea compatibles con todos ellos.

1.5 Propuesta de programación N°1

La primera propuesta de programación, dentro de los primeros 10 años del PIMEP, tiene como objetivo dar prioridad a los proyectos que generan mayor interés en la ciudadanía, en base a los resultados de la Consulta pública anticipada (ver Expediente 11).



Tabla 3 Propuesta de programación N°1

ALTERNATIVA DE PROGRAMACIÓN - SEGÚN RESULTADOS DE CONSULTA PÚBLICA ANTICIPADA																					
Nº	MACRO PROYECTO	Nº	PROYECTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032								
1	Presidente Ibañez	1.1	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez				Diseño	Ejecución													
		1.2	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez				Diseño	Ejecución													
2	Borde Costero	2.1	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)		Diseño	Ejecución															
		2.2	Construcción Ciclovía Costanera		Diseño	Ejecución															
		2.3	Construcción By pass Angelimó (tunnel)																		
		2.4	Mejoramiento espacio público Balneario Chinquihue					Diseño	Ejecución												
		2.5	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo					Diseño	Ejecución												
		2.6	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo					Diseño	Ejecución												
3	Alerce	3.1	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	Diseño	Ejecución																
		3.2	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía	Diseño	Ejecución																
		3.3	Construcción Parque humedal Mar y Cielo		Diseño	Ejecución															
4	Conectividad Interterrazas	4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas							Diseño	Ejecución										
5	Barrio Puerto	5.1	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos			Diseño	Ejecución														
		5.2	Mejoramiento escalera Linares		Diseño	Ejecución															
		5.3	Mejoramiento plaza Miramar		Diseño	Ejecución															
6	Centro	6.1	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente						Diseño	Ejecución											
		6.2	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera						Diseño	Ejecución											
		6.3	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda							Diseño	Ejecución										
		6.4	Mejoramiento calles población Modelo					Diseño	Ejecución												
		6.5	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm			Diseño	Ejecución														
		6.6	Mejoramiento plaza sector Santa María					Diseño	Ejecución												
		6.7	Mejoramiento integral Egaña						Diseño	Ejecución											
		6.8	Mejoramiento integral Regimiento						Diseño	Ejecución											
		6.9	Mejoramiento de calles sector 18 de Septiembre						Diseño	Ejecución											
		6.10	Mejoramiento plazas barrio Lintz				Diseño	Ejecución													
7	Barrio Mirasol	7.1	Mejoramiento integral Eje Los Notros-Crucero-Santa María						Diseño	Ejecución											
		7.2	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Diseño	Ejecución																
		7.3	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Diseño	Ejecución																
		7.4	Mejoramiento plazas barrio Mirasol		Diseño	Ejecución															
Inversión anual																					
UF	29.833	29.833	50.483	513.180	610.530	615.477	650.577	649.567	753.600	607.675	530.208	569.983	412.283	470.083	470.083	454.233	609.403	161.653	161.653	161.653	8.511.988
MM\$	990	990	1.676	17.038	20.270	20.434	21.599	21.566	25.020	20.175	17.603	18.923	13.688	15.607	15.607	15.081	20.232	5.367	5.367	5.367	282.598

Fuente: elaboración propia



1.6 Propuesta de programación N°2

La segunda propuesta de programación, dentro de los primeros 10 años del PIMEP, tiene como objetivo dar prioridad a aquellos proyectos con mejor evaluación técnica, en base a los resultados de la modelación y evaluación de proyectos realizada en la Etapa 3 del estudio (ver Expedientes 8, 9 y 10).



Tabla 4 Propuesta de programación N°2

ALTERNATIVA DE PROGRAMACIÓN - SEGÚN MEJOR EVALUACIÓN TÉCNICA																					
Nº	MACRO PROYECTO	Nº	PROYECTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032								
1	Presidente Ibañez	1.1	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibañez				Diseño	Ejecución													
		1.2	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibañez				Diseño	Ejecución													
2	Borde Costero	2.1	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)							Diseño	Ejecución										
		2.2	Construcción Ciclovía Costanera							Diseño	Ejecución										
		2.3	Construcción By pass Angelmó (tunel)							Diseño	Ejecución										
		2.4	Mejoramiento espacio público Balneario Chinquihue				Diseño	Ejecución													
		2.5	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo				Diseño	Ejecución													
		2.6	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo				Diseño	Ejecución													
3	Alerce	3.1	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovia	Diseño	Ejecución																
		3.2	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovia	Diseño	Ejecución																
		3.3	Construcción Parque humedal Mar y Cielo					Diseño	Ejecución												
4	Conectividad Interterrazas	4.1	Construcción Sistema de Conectividad interterrazas							Diseño	Ejecución										
5	Barrio Puerto	5.1	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos		Diseño	Ejecución															
		5.2	Mejoramiento escalera Linares		Diseño	Ejecución															
		5.3	Mejoramiento plaza Miramar		Diseño	Ejecución															
6	Centro	6.1	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente						Diseño	Ejecución											
		6.2	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera						Diseño	Ejecución											
		6.3	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda							Diseño	Ejecución										
		6.4	Mejoramiento calles población Modelo					Diseño	Ejecución												
		6.5	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm			Diseño	Ejecución														
		6.6	Mejoramiento plaza sector Santa María					Diseño	Ejecución												
		6.7	Mejoramiento integral Egaña						Diseño	Ejecución											
		6.8	Mejoramiento integral Regimiento							Diseño	Ejecución										
		6.9	Mejoramiento de calles sector 18 de Septiembre							Diseño	Ejecución										
		6.10	Mejoramiento plazas barrio Lintz				Diseño	Ejecución													
7	Barrio Mirasol	7.1	Mejoramiento integral Eje Los Notros-Crucero-Santa María						Diseño	Ejecución											
		7.2	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Diseño	Ejecución																
		7.3	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Diseño	Ejecución																
		7.4	Mejoramiento plazas barrio Mirasol				Diseño	Ejecución													
Inversión anual																					
UF	29.833	29.833	46.533	506.897	489.697	493.177	595.060	659.550	708.100	499.242	460.008	499.783	532.833	476.083	476.083	599.819	634.903	306.653	306.653	161.250	8.511.988
MM\$	990	990	1.545	16.829	16.258	16.373	19.756	21.897	23.509	16.575	15.272	16.593	17.690	15.806	15.806	19.914	21.079	10.181	10.181	5.354	282.598

Fuente: elaboración propia



1.7 Propuesta de programación N°3

La tercera propuesta de programación, dentro de los primeros 10 años del PIMEP, tiene como objetivo dar prioridad a aquellos proyectos que tengan un menor costo de inversión y mayor viabilidad a corto plazo, considerando que la recaudación de aportes privados es progresiva.



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT



Tabla 5 Propuesta de programación N°3

ALTERNATIVA DE PROGRAMACIÓN - SEGÚN MENOR COSTO DE INVERSIÓN Y MAYOR VIABILIDAD A CORTO PLAZO																					
Nº	MACRO PROYECTO	Nº	PROYECTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032								
1	Presidente Ibañez	1.1	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibañez				Diseño		Ejecución												
		1.2	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibañez				Diseño		Ejecución												
2	Borde Costero	2.1	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)		Diseño	Ejecución															
		2.2	Construcción Ciclovía Costanera		Diseño	Ejecución															
		2.3	Construcción By pass Angelmó (tunnel)																		
		2.4	Mejoramiento espacio público Balneario Chinquihue					Diseño		Ejecución											
		2.5	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo					Diseño		Ejecución											
		2.6	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo					Diseño		Ejecución											
3	Alerce	3.1	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía						Diseño		Ejecución										
		3.2	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía			Diseño	Ejecución														
		3.3	Construcción Parque humedal Mar y Cielo				Diseño	Ejecución													
4	Conectividad Interterrazas	4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas				Diseño	Ejecución													
5	Barrio Puerto	5.1	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos		Diseño	Ejecución															
		5.2	Mejoramiento escalera Linares	Diseño	Ejecución																
		5.3	Mejoramiento plaza Miramar	Diseño	Ejecución																
6	Centro	6.1	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente				Diseño	Ejecución													
		6.2	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera					Diseño	Ejecución												
		6.3	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda						Diseño	Ejecución											
		6.4	Mejoramiento calles población Modelo		Diseño	Ejecución															
		6.5	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm			Diseño	Ejecución														
		6.6	Mejoramiento plaza sector Santa María					Diseño	Ejecución												
		6.7	Mejoramiento integral Egafía						Diseño	Ejecución											
		6.8	Mejoramiento integral Regimiento						Diseño	Ejecución											
		6.9	Mejoramiento de calles sector 18 de Septiembre						Diseño	Ejecución											
		6.10	Mejoramiento plazas barrio Lintz				Diseño	Ejecución													
7	Barrio Mirasol	7.1	Mejoramiento integral Eje Los Notros-Crucero-Santa María							Diseño	Ejecución										
		7.2	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Diseño	Ejecución																
		7.3	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Diseño	Ejecución																
		7.4	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	Diseño	Ejecución																
Inversión anual																					
UF	1.450	7.480	54.230	60.367	151.167	188.277	298.026	263.716	220.916	699.378	697.144	727.853	378.867	713.033	697.183	827.500	621.750	621.750	621.750	8.511.988	
MM\$	48	248	1.800	2.004	5.019	6.251	9.894	8.755	7.334	23.219	23.145	24.165	21.917	12.578	23.673	23.146	27.473	20.642	20.642	20.642	282.598

Fuente: elaboración propia



ANEXOS

1.8 Anexos 11º Expediente PIMEP

1.8.1 Brochure (Formato PDF)

1.8.2 Video informativo (Archivo MP4)

1.9 Anexos 12º Expediente PIMEP

1.9.1 Anteproyecto PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Tabla Excel)

1.9.2 Imágenes en alta resolución (Archivos JPG)

1.10 Anexos 13º Expediente PIMEP

1.10.1 Propuestas de programación (Tabla Excel)



Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt

EXPEDIENTES 14º AL 16º

ETAPA V: PROYECTO

PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

COMUNA DE PUERTO MONTT

Octubre 2022



CONTENIDO

14º EXPEDIENTE PIMEP: PIMEP Puerto Montt 2023-2032	6
1.1 Consulta Pública PIMEP Puerto Montt	6
1.1.1 Brochure y antecedentes para retiro	6
1.1.2 Video informativo	8
1.1.3 Consulta Pública en Página Web	8
1.1.4 Resultados Observaciones y Comentarios:.....	10
1.1.5 Resultados Alternativas de programación:.....	11
1.2 Cartera priorizada de proyectos de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público	12
1.3 Fichas de proyectos	21
15º EXPEDIENTE PIMEP: Indicadores y monitoreo	81
1.4 Referentes de Indicadores y monitoreo	81
1.5 Indicadores de evaluación de desarrollo del PIMEP 2023-2032	81
1.6 Metodología de monitoreo de desarrollo del PIMEP 2023-2032	83
16º EXPEDIENTE PIMEP: Plan de gestión	86
1.7 Etapa 1: 2022-2024	86
1.7.1 Aprobación PIMEP en Diario Oficial	86
1.7.2 Aprobación PRC y actualización PIMEP	91
1.7.3 Convenio de programación PIMEP	97
1.7.4 Destinación estratégica de aportes privados	99
1.7.5 Aprobación Planos de Detalle.....	99
1.7.6 Proyectos en ejecución.....	103
1.7.7 Acciones previas a la ejecución de obras a corto plazo	105
1.7.8 Proyectos a corto plazo	105
1.8 Etapa 2: 2025-2028	106
1.8.1 Acciones previas a la ejecución de obras a mediano plazo	106
1.8.2 Ejecución de obras a mediano plazo	106
1.9 Etapa 3: 2029-2032	107
1.9.1 Acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo	107
1.9.2 Ejecución de obras a largo plazo	108
1.9.3 Elaboración PIMEP 2033-2042	108
1.10 Programación PIMEP 2023-2032 (Carta Gantt) y fuentes de financiamiento	111
ANEXOS	113
1.11 Anexos 14º Expediente PIMEP.....	113



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



1.11.1 Brochure (Formato PDF).....	113
1.11.2 Video Informativo (Formato MP4)	113
1.11.3 Anexos Comentarios y Observaciones Consulta Pública	113
1.12 Anexos 15º Expediente PIMEP.....	116
1.13 Anexos 16º Expediente PIMEP.....	116
1.13.1 Programación PIMEP 2023-2032: Carta Gantt	116



LISTADO DE FIGURAS

Figura 1 Folleto Anteproyecto PIMEP Puerto Montt 2023-2032	7
Figura 2 Consulta pública online: observaciones y comentarios.....	9
Figura 3 Consulta Online: alternativas de programación	10
Figura 4 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032	14
Figura 5 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Proyecto) / Zoom	15
Figura 6 PIMEP Planimetría para aprobación y publicación en D.O. PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (PRC vigente)	87
Figura 7 PIMEP Planimetría para aprobación y publicación en D.O. PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Nuevo PRC).....	92
Figura 8 Perfiles de proyectos PIMEP Puerto Montt 2023-2032, que podrían ser incorporados en Planos de Detalle	101
Figura 9 Visión a largo plazo PRC	109
Figura 10 Imagen Objetivo PIMEP.....	110

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1 Resultados Consulta Pública: Alternativas de Programación	11
Tabla 2 Resultados Consulta Pública: Alternativas de Programación	11
Tabla 3 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032.....	16
Tabla 4 Matriz de Indicadores y resultados	82
Tabla 5 Modelo municipal de monitoreo.....	83
Tabla 6 Matriz de seguimiento anual	83
Tabla 7 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (versión PRC vigente).....	88
Tabla 8 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (versión nuevo PRC).....	92
Tabla 9 Modelo de gestión del Convenio de Programación.....	98
Tabla 10 Listado de proyectos PIMEP cuya etapa y/o tramo haya sido ingresado SNI	104
Tabla 11 Listado de acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo	105
Tabla 12 Obras a corto plazo.....	105
Tabla 13 Listado de acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo	106
Tabla 14 Obras a mediano plazo	106
Tabla 15 Listado de acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo	107
Tabla 16 Obras a largo plazo	108
Tabla 17 Carta Gantt y fuentes de financiamiento por etapa, PIMEP 2023-2032 (ver en Anexos).....	111



INTRODUCCIÓN

La Etapa 5 del estudio *“Elaboración Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, Comuna de Puerto Montt”* da cierre al proceso de elaboración del PIMEP Puerto Montt, estableciendo entre sus principales productos la Cartera Priorizada para el periodo 2023-2032 y el Plan de gestión para su implementación.

Esta Cartera Priorizada responde al proceso de elaboración progresivo que se ha realizado desde la Etapa 1 a la actual, en donde destacan los siguientes hitos:

- Etapa 1: (1) Diagnóstico de atributos, oportunidades, déficits y amenazas relacionadas a la infraestructura de movilidad y espacio público; (2) Revisión de la vialidad estructurante y espacios públicos proyectados en el anteproyecto de Modificación al Plan Regulador Comunal; y (3) Revisión de los proyectos de inversión vigentes.
- Etapa 2: (1) Elaboración de una Imagen Objetivo; (2) Selección de una Alternativa de priorización de proyectos para los primeros 10 años, a través de talleres de participación ciudadana.
- Etapa 3: (1) Modelación y Evaluación técnica de los proyectos priorizados.
- Etapa 4: (1) Elaboración del Anteproyecto de Cartera Priorizada de proyectos; (2) Elaboración 3 Alternativas de programación de los proyectos.

La Etapa 5 viene a consolidar los resultados de estas actividades en el proyecto definitivo **PIMEP Puerto Montt**, cuyo objetivo es responder a las demandas urbanas y ciudadanas para las infraestructuras de movilidad y espacio público de la comuna, y programar las obras de inversión prioritarias para los siguientes 10 años. Con este propósito, se realizó la Consulta Pública, correspondiente a lo establecido en la Ley 20.958 para los primeros PIMEP comunales, que permitió exponer el anteproyecto establecido en la Etapa 4 y recibir observaciones y comentarios de la ciudadanía.

A continuación, en el Expediente N°14, se detalla la metodología, implementación y resultados de la Consulta pública y, en base a lo anterior y a los resultados de las etapas anteriores, el proyecto definitivo del PIMEP, específicamente para su Cartera priorizada; además de fichas que detallan cada una de las intervenciones que lo componen. En el Expediente N°15, se definen indicadores de monitoreo para el seguimiento e implementación del PIMEP. Finalmente, en el Expediente N°16, se desarrolla un Plan de Gestión en 3 etapas, definiendo los proyectos a ejecutarse a corto plazo (2022-2024), mediano plazo (2025-2028) y largo plazo (2029-2032).



14º EXPEDIENTE PIMEP: PIMEP Puerto Montt 2023-2032

En este acápite se presenta la cartera priorizada de proyectos, obras y medidas, de acuerdo a los resultados obtenidos en las siguientes etapas del estudio:

- a. Alternativas de priorización (etapa 2), las que fueron presentadas y debatidas en talleres de participación ciudadana con distintos actores de la comuna.
- b. Modelación y evaluación de proyectos (etapa 3), que determinó qué proyectos de movilidad y espacio públicos tendrían mayores impactos positivos en la calidad de vida urbana de los habitantes.
- c. Consulta ciudadana (etapa 4), que permitió identificar aquellos proyectos de movilidad y espacio público que cuentan con mayor respaldo de parte de la ciudadanía.
- d. Consulta pública (etapa 5), cuyos resultados se exponen a continuación.

1.1 Consulta Pública PIMEP Puerto Montt

De acuerdo al texto de la Ley 20.958, los primeros planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se desarrollen en cada comuna *“deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante 30 días”*¹.

De esta manera se realizó una exposición del anteproyecto del PIMEP al público, entre el 8 de agosto y el 9 de septiembre, la cual informó a las y los vecinos acerca de las principales características del plan y los criterios adoptados para definir sus contenidos. Para ello se realizó un Video informativo y un *Brochure* (folleto), que presentaron los elementos más relevantes del PIMEP Puerto Montt 2023-2032.

Durante la consulta pública, se recibieron observaciones y comentarios tanto por la página web como en la oficina de partes de la municipalidad de manera presencial. Además, en la página web se habilitó un formulario para votar por diferentes alternativas de programación para los proyectos que componen la cartera.

1.1.1 Brochure y antecedentes para retiro

Se elaboró un *Brochure* o Folleto (Anexo 1.11.1), en formato digital e impreso, que presenta los elementos más relevantes del Diagnóstico, Imagen objetivo y Cartera priorizada 2023-2032. La distribución digital de este *Brochure* se realizó a través de las páginas web del plan y del Municipio, y en las redes sociales municipales; mientras que las copias impresas se pudieron retirar en la Oficina de partes del Municipio y fueron distribuidos en distintos centros y equipamientos de la ciudad.

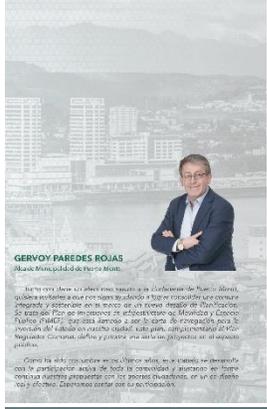
¹ Artículo cuarto, Disposiciones Transitorias.



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT



Figura 1 Folleto Anteproyecto PIMEP Puerto Montt 2023-2032



El Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP) es un instrumento público que tiene como finalidad el Plan Regulador Comunal, para el año 2030, de la cual se trata a la ciudad de Puerto Montt, con el propósito de definir y definir que tipo de obras y acciones que impacten la calidad de vida de los habitantes y que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El PIMEP es un instrumento público que tiene como finalidad el Plan Regulador Comunal, para el año 2030, de la cual se trata a la ciudad de Puerto Montt, con el propósito de definir y definir que tipo de obras y acciones que impacten la calidad de vida de los habitantes y que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes.



Desde la última sesión de la Unidad de Puerto Montt se presenta un informe sobre el estado de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt.

El informe de la Unidad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt.



MOVILIDAD

Atributos y Oportunidades:

- ✓ Puerto Montt cuenta con una amplia red de avenidas, que favorece la participación y movilidad de los habitantes de la ciudad.
- ✓ Una gran parte de las avenidas que se han mejorado al transporte público regional, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes de la ciudad.
- ✓ Una gran parte de las avenidas que se han mejorado al transporte público regional, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes de la ciudad.

Deficiencias y Amenazas:

- ✗ Existe una alta congestión en el punto de Puerto Montt, en la zona de San José, debido a la gran cantidad de vehículos que ingresan a la ciudad.
- ✗ Existe una alta congestión en el punto de Puerto Montt, en la zona de San José, debido a la gran cantidad de vehículos que ingresan a la ciudad.
- ✗ Existe una alta congestión en el punto de Puerto Montt, en la zona de San José, debido a la gran cantidad de vehículos que ingresan a la ciudad.



PRIMER HITO

Con el objetivo de dar a conocer el estudio y el diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, se realizó una serie de actividades de participación ciudadana, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt.

SEGUNDO HITO

Con el objetivo de dar a conocer el estudio y el diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, se realizó una serie de actividades de participación ciudadana, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt.

TERCER HITO

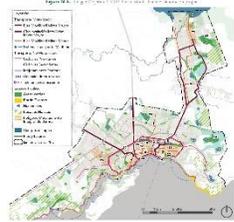
Con el objetivo de dar a conocer el estudio y el diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, se realizó una serie de actividades de participación ciudadana, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt, con el fin de presentar un diagnóstico de la ciudad de Puerto Montt.



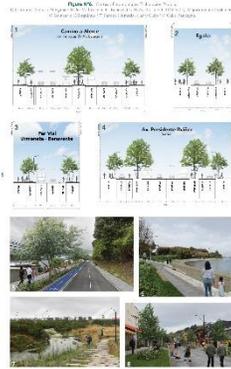
Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

6 IMAGEN OBJETIVO

La finalidad de esta Proyección Comunal es mostrar un futuro deseado en el espacio urbano, considerando el desarrollo de la ciudad y la transformación del espacio público...



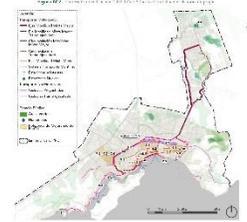
Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt



Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

7 CARTERA PRIORIZADA 2023-2032

La Cartera Priorizada 2023-2032 muestra los proyectos de inversión que se priorizarán en el periodo de planificación...



Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Puerto Montt

Table with multiple columns and rows detailing the prioritized investment portfolio, including project names, locations, and estimated costs.



Fuente: Elaboración propia

1.1.2 Video informativo

Se elaboró un Video informativo (Anexo 1.11.2)², con el objetivo de invitar a la ciudadanía a participar en el proceso de consulta pública y difundir los aspectos más relevantes del plan. La distribución de este video se realizó a través de las páginas web del plan y del Municipio, y en las redes sociales municipales.

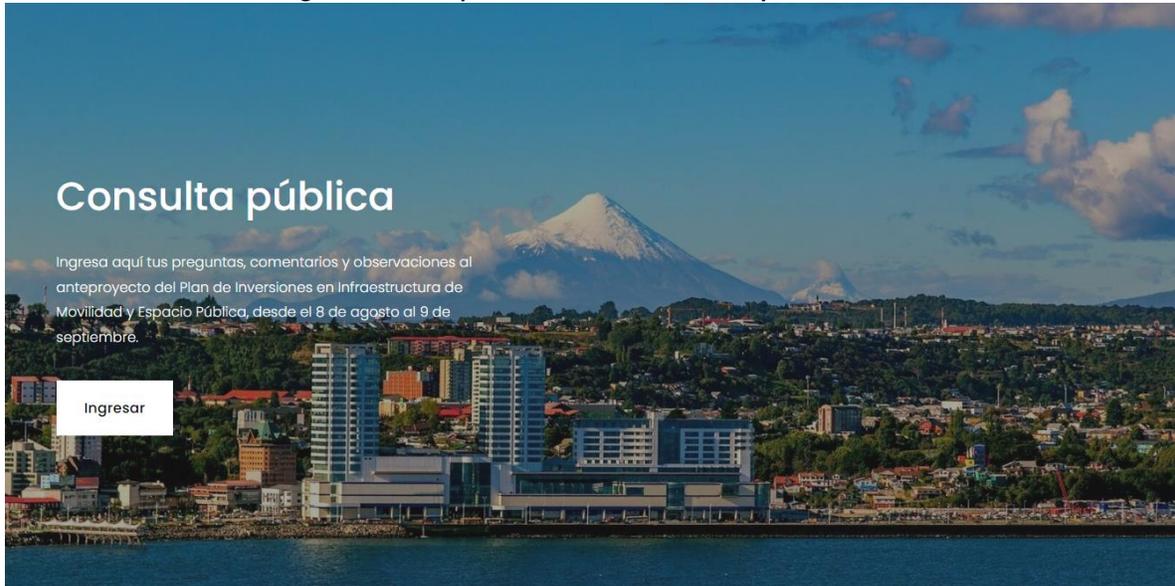
1.1.3 Consulta Pública en Página Web

En el sitio web del PIMEP Puerto Montt se habilitó una página exclusiva para la consulta pública, con una sección exclusiva para recibir comentarios y observaciones, y otra para ver y votar por una de las 3 alternativas de programación propuestas para los proyectos que componen la cartera.

² La elaboración del video estuvo a cargo de la empresa Dahuman Diseño SpA, bajo la coordinación de la consultora a cargo del estudio y la I. Municipalidad de Puerto Montt. La traducción a tsesungun fue realizada por Cristian Kintul.



Figura 2 Consulta pública online: observaciones y comentarios



¡Gracias por darnos tu opinión! ×

Nombre *

<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------

Nombre Apellidos

Correo electrónico *

Sector de residencia o trabajo (optativo)

Organización a la que pertenece (optativo)

Preguntas, comentarios y observaciones al anteproyecto del PIMEP 2023-2032 *

Enviar

Fuente: Elaboración propia

Figura 3 Consulta Online: alternativas de programación

Alternativas de programación

Escoge tu alternativa de programación preferida para la ejecución de los proyectos durante el período 2023-2032:

Alternativa de programación N°1: Priorizar aquellos proyectos que fueron más votados en la Consulta pública anticipada, realizada entre marzo y abril de 2022.

Entre ellos, el mejoramiento vial y la extensión de las ciclovías de Camino a Alerce y la Costanera, la habilitación del parque humedal Mar y Cielo, y el mejoramiento de espacios públicos en barrios Puerto y Mirasol.

Alternativa de programación N°2: Priorizar aquellos proyectos que cuentan con mejor evaluación técnica y que beneficiarían a más personas. Entre ellos, el mejoramiento vial y la extensión de la ciclovia de Camino a Alerce, la construcción de la segunda etapa de la interconexión vial Alerce-Puerto Montt y el mejoramiento de calles y espacios públicos en barrios Puerto y Mirasol.

Alternativa de programación N°3: Priorizar aquellos proyectos de menor costo de inversión y que, por lo tanto, cuentan con mayor viabilidad a corto plazo. Entre ellos, la continuación de la ciclovia Costanera (entre Juan Soler Manfredini y balneario Chingihue) y el mejoramiento de espacios públicos en barrios Puerto, Modelo y Mirasol.

Ver Alternativas de Programación

Deja tu opinión aquí

Alternativas de Programación ×

Nombre *

<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------

Nombre Apellidos

Correo electrónico *

Selecciona tu Alternativa de programación preferida para el período 2023 - 2032.

- Alternativa de programación N°1: Según resultados de consulta pública anticipada
- Alternativa de programación N°2: Según mejor evaluación técnica
- Alternativa de programación N°3: Según menor costo de inversión y mayor viabilidad a corto plazo

Fuente: Elaboración propia

1.1.4 Resultados Observaciones y Comentarios:

Al finalizar la consulta sólo se recibieron comentarios y observaciones mediante la página web. El total de los comentarios recibidos pueden revisarse en Anexo 1.11.3.

A continuación, se exponen de manera resumida las observaciones atinentes con el plan:



Tabla 1 Resultados Consulta Pública: Alternativas de Programación

Movilidad	Espacio Público	Otros
Priorizar mejoramiento de Av. Presidente Ibáñez y Los Notros	Áreas Verdes y Espacios Públicos con accesibilidad universal, considerando pavimentos adecuados (evitar baldosas resbaladizas o con poca vida útil)	Explicitar proceso para llegar a cartera priorizada (catastro y selección proyectos en cartera, actividades participativas, priorización multicriterio, etc.)
Considerar paraderos con estándares adecuados para el clima de Puerto Montt	Priorizar sistemas de conexión interterrazas seguros e innovadores	Explicitar la relevancia estratégica del proyecto de movilidad "Par Vial Urmeneta - Benavente"
Mantenimiento y mejoramiento del Terminar de Buses		
Medidas de Gestión de Tránsito y/o mejoramientos en principales ejes de sector Valle Volcanes (alto atochamiento)		
Ciclovía Carretera Austral para conectar Pelluco con Caleta la Arena (40km de ciclovía)		

Fuente: Elaboración propia

1.1.5 Resultados Alternativas de programación:

Durante el periodo de la consulta pública, hubo una participación total de 25 votos, resultando en una clara ventaja la "Alternativa 3: Según costo de inversión y mayor viabilidad a corto plazo", con un 64% de los votos.

Tabla 2 Resultados Consulta Pública: Alternativas de Programación

Alternativa	Votos	
Alternativa 1: Según resultados de consulta pública anticipada	4	16%
Alternativa 2: Según mejor evaluación técnica	5	20%
Alternativa 3: Según menor costo de inversión y mayor viabilidad a corto plazo	16	64%
Total	25	100%

Fuente: Elaboración propia



1.2 Cartera priorizada de proyectos de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público

La cartera priorizada del PIMEP Puerto Montt 2023-2032 propone 5 grandes conjuntos de obras, llamados *Macroproyectos*, que juntos buscan mejorar la calidad de vida de las y los vecinos de Puerto Montt, asegurando una mejor conectividad entre los barrios y el centro de la ciudad, y dando acceso a mejores espacios públicos y áreas verdes.

El primero consiste en el macroproyecto Presidente Ibáñez, que contempla el mejoramiento integral de la Av. Presidente Ibáñez (proyecto 1.1)³ y la habilitación de una pista solo bus, entre Av. Salvador Allende y Av. Pacheco Altamirano (costanera); y la construcción de una ciclo vía por la misma vía, entre Av. Salvador Allende y Av. Los Notros (1.2)⁴. A largo plazo, esta ciclo vía podría constituirse en un eje de movilidad no motorizada que conecta a la ciudad en dirección oriente-poniente, a lo largo de la tercera terraza.

El macroproyecto Borde Costero tiene como objetivo dar continuidad a la ciclo vía existente en la costanera, desde Pelluco hasta el balneario Chiquihue (2.2)⁵; mejorar el tramo central de la Av. Diego Portales (2.1); construir el bypass Angelmó -Par vial Presidente Ibáñez Oriente- (2.3); recuperar los espacios públicos del balneario Chiquihue (2.4)⁶; y renovar los embarcaderos existentes y construir nuevos, para ampliar el uso de transporte público marítimo (2.5 y 2.6).

El macroproyecto Alerce abarca el mejoramiento vial y peatonal de Camino a Alerce (3.1)⁷, además de continuar con la ciclo vía existente; continua con las obras de la Interconexión vial Alerce-Puerto Montt Ruta V-625- (3.2); y habilita un parque de conservación y educación ambiental en el humedal Mar y Cielo (3.3).

El macroproyecto Conexión Interterrazas consiste en una serie de ascensores, funiculares y rampas (4.1), que facilitarían la conectividad peatonal e intermodalidad entre la primera, segunda y tercera terraza de la ciudad.

Los macroproyectos Barrio Puerto, Centro y Barrio Mirasol se concentran en mejorar las condiciones de conectividad de dichos barrios y el acceso a espacios públicos de calidad:

³ Proyecto priorizado por la ciudadanía, en la Consulta ciudadana, con la primera mayoría entre los proyectos de “Conectividad del centro a la ciudad” (63% de los votos) y con la segunda mayoría a nivel individual (12%).

⁴ Proyecto priorizado por la ciudadanía, en la Consulta ciudadana, con la primera preferencia entre los proyectos de “Construcción de ciclo vías” (38% de los votos).

⁵ Proyecto priorizado por la ciudadanía, en la Consulta ciudadana, con la segunda preferencia entre los proyectos de “Construcción de ciclo vías” (31% de los votos).

⁶ El mejoramiento de áreas verdes de la Costanera fue el cuarto proyecto con mayor apoyo a nivel individual (11%), en la Consulta ciudadana, y el primero entre los proyectos de “Mejoramiento o creación de parques o plazas públicas” (57%).

⁷ Proyecto priorizado por la ciudadanía, en la Consulta ciudadana, con la primera mayoría entre los proyectos de “Conectividad del centro a los barrios” (39% de los votos) y con la primera mayoría a nivel individual (13%).



El primero -macroproyecto Barrio Puerto⁸- propone el mejoramiento integral del par vial Ecuador-Chorrillos (5.1), la escalera Linares (5.2) y la plaza Miramar (5.3).

El segundo -macroproyecto Centro⁹- consiste en el mejoramiento de vías y espacios públicos en los barrios Modelo, Centro cívico y Lintz. En el caso del centro cívico, se propone el mejoramiento integral del par vial Urmeneta-Benavente (6.1), dando continuidad al par vial Ecuador-Chorrillos de Barrio Puerto; y la remodelación de calle Rancagua como paseo peatonal (6.2), que conecta la primera con la segunda terraza. Dentro del barrio Modelo¹⁰, se propone el mejoramiento del eje Padre Harter-Balmaceda (6.3), las veredas de la población Modelo (6.4), las escaleras Michaeli y Brahm (6.5) y la plaza del sector Santa María (6.6). Al interior del barrio Lintz, se considera el mejoramiento de las calles Egaña y Regimiento (6.7 y 6.8), las veredas del sector 18 de septiembre (6.9) y varias plazas barriales de carácter barrial (6.10).

Por último, el macroproyecto Barrio Mirasol contempla el mejoramiento integral del eje Los Notros-Crucero-Santa María (7.1)¹¹ y de los pasajes de adoquines y circulaciones peatonales en la población Padre Hurtado (7.2 y 7.3), además de la remodelación del parque Mirasol y plazas barriales (7.4).

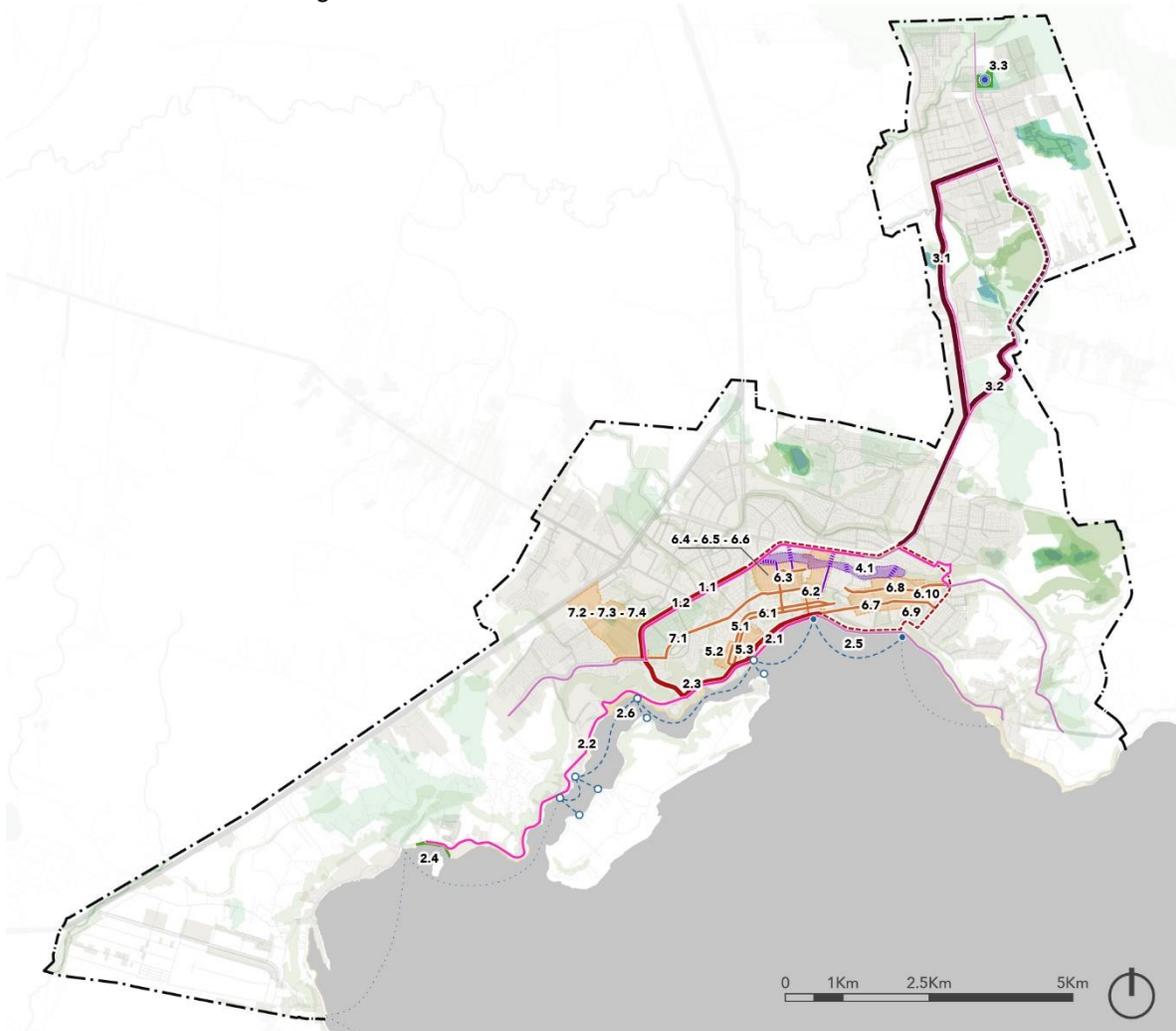
⁸ El mejoramiento de espacios públicos y peatonales del Barrio Puerto alcanzó la segunda mayoría en la Consulta ciudadana (18,45%), entre los proyectos de “Mejoramiento de centros barriales”.

⁹ El mejoramiento de espacios públicos y peatonales del Barrio Puerto alcanzó la tercera mayoría en la Consulta ciudadana (18,06%), entre los proyectos de “Mejoramiento de centros barriales”.

¹⁰ El mejoramiento de espacios públicos y peatonales del Barrio Modelo alcanzó la quinta mayoría en la Consulta ciudadana (11,51%), entre los proyectos de “Mejoramiento de centros barriales”.

¹¹ Proyecto priorizado por la ciudadanía, en la Consulta ciudadana, con la segunda mayoría entre los proyectos de “Conectividad del centro a los barrios” (32% de los votos) y con la tercera mayoría a nivel individual (11%).

Figura 4 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032



Leyenda:

Transporte Motorizado:

- Ejes Movilidad Mixta Mayor
- - - - Eje Movilidad Mixta Mayor Tramo ejecutado
- Circunvalación Movilidad Mixta Mayor
- - - - Circunvalación Tramo ejecutado

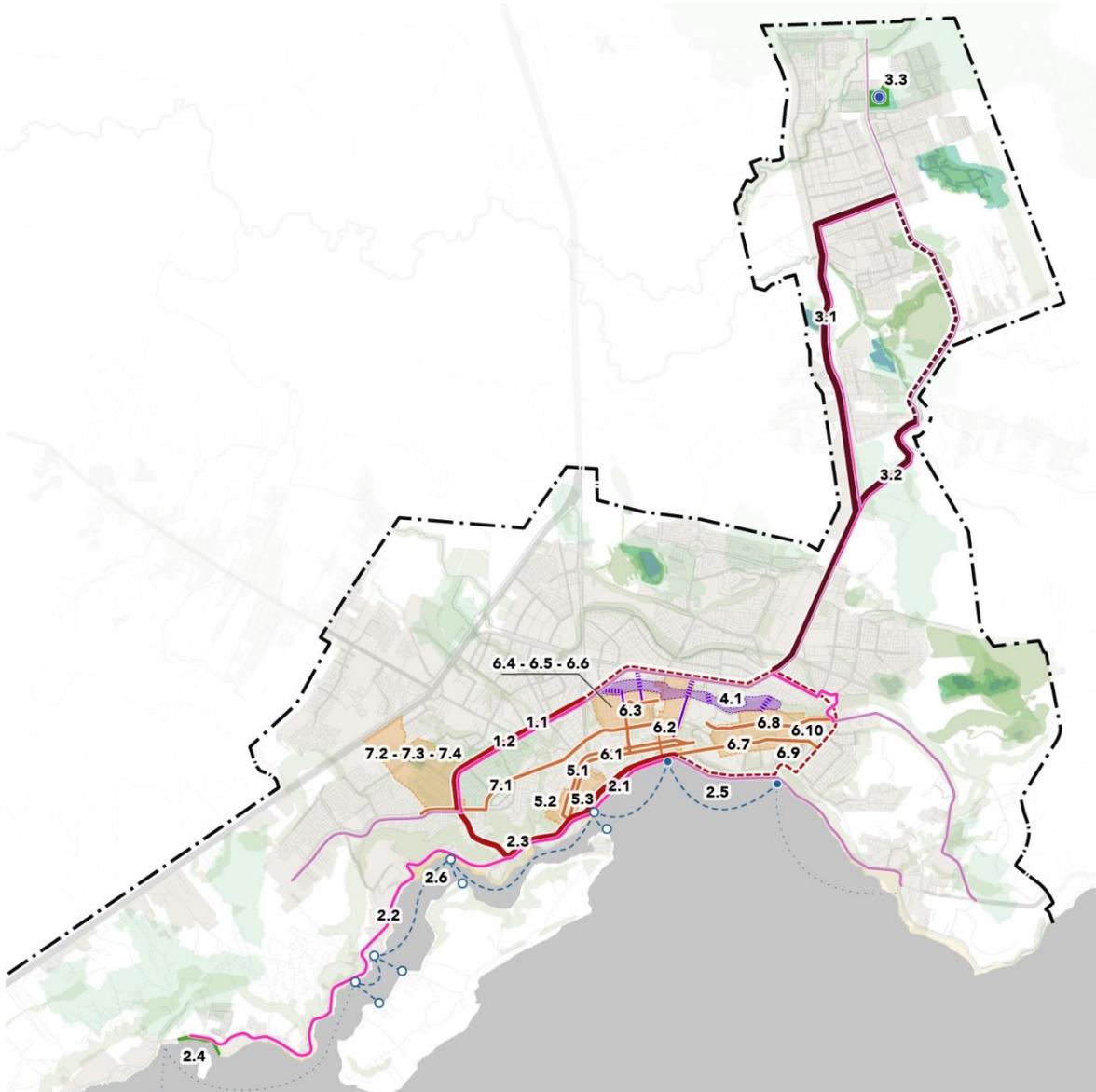
- Ejes Movilidad Mixta Menor
- - - - Sistema Transporte Marítimo
- Estaciones existentes
- Estaciones Nuevas
- Transporte No Motorizado
- Ciclovías Proyectadas
- Ciclovías Tramo ejecutado

Espacio Público:

- Áreas Verdes
- Humedales
- Polígonos de Mejoramiento Barrial
- Límite Urbano PRC

Fuente: Elaboración propia

Figura 5 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (Proyecto) / Zoom



Leyenda:

Transporte Motorizado:

- Ejes Movilidad Mixta Mayor
- Eje Movilidad Mixta Mayor Tramo ejecutado
- Circunvalación Movilidad Mixta Mayor
- Circunvalación Tramo ejecutado

Ejes Movilidad Mixta Menor

Sistema Transporte Marítimo

Estaciones existentes

Estaciones Nuevas

Transporte No Motorizado

Ciclovías Proyectadas

Ciclovías Tramo ejecutado

Espacio Público:

Áreas Verdes

Humedales

Polígonos de Mejoramiento Barrial

Límite Urbano PRC

Fuente: Elaboración propia



Tabla 3 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032

Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	Compatible con posible PIIMEP intercomunal
						Desde	Hasta					
1	Presidente Ibáñez	1.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez	Av. Presidente Ibáñez	Av. Salvador Allende	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	3,8	km	41.000	1.370.000	Si (vía troncal)
		1.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez	Av. Presidente Ibáñez	Calle Chacabuco	Av. Los Notros	4,9	km	1.300	43.000	Si (vía troncal)
						Regimiento	Camino a Alerce	1,2	km			Si (vía troncal)
2	Borde Costero	2.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)	Av. Diego Portales	Juan Soler Manfredini	Par vial Presidente Ibáñez Oriente	2,9	km	16.000	520.000	Si (vía troncal)
		2.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Costanera	Av. Diego Portales - Av. Pacheco Altamirano	Juan Soler Manfredini	Balneario Chiquihue	9	km	2.000	60.000	Si (vía troncal)
		2.3	Movilidad	Construcción By pass Angelmó (túnel)	By pass Angelmó	Av. Angelmó (Costanera)	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	0,25	km	-	s/i	Si (vía troncal)
		2.4	Espacio público	Mejoramiento espacio público Balneario Chiquihue	Balneario Chiquihue	41°30'38.26"S - 73° 1'2.73"O		1	ha	700	23.400	No
		2.5	Movilidad	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo	Embarcadero Centro	41°28'23.50"S - 72°56'22.76"O		1	unid	3.000	90.000	Si
					Embarcadero Pichipelluco	41°28'33.24"S - 72°55'10.54"O		1	unid			Si
		2.6	Movilidad	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo	Embarcadero y rampa de acceso Puntilla Tenglo	41°28'51.36"S - 72°57'10.13"O / 41°29'2.37"S - 72°57'11.80"O		1	unid	700	22.000	No
					Embarcadero y rampa de acceso Balseo Tenglo	41°29'14.42"S - 72°58'23.55"O / 41°29'22.37"S - 72°58'27.99"O		1	unid			No
					Embarcadero y rampa de acceso Capilla Tenglo	41°30'0.33"S - 72°59'23.63"O / 41°30'7.01"S - 72°59'4.39"O		1	unid			No
					Embarcadero y rampa de acceso Punta Piedra	41°30'9.81"S - 72°59'33.65"O / 41°30'19.21"S - 72°59'16.12"O		1	unid			No



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	Compatible con posible PIIMEP intercomunal
						Desde	Hasta					
3	Alerce	3.1	Movilidad	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovia	Ruta V-505	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibáñez	8,1	km	88.000	2.916.000	Si (vía troncal)
		3.2	Movilidad	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovia	Ruta V-625	Pedro de la Barra	Austral	4	Km	-	-	No (Proyecto en ejecución)
		3.3	Espacio público	Construcción Parque humedal Mar y Cielo	Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3		7,5	ha	6.000	175.000	No
4	Conectividad Interterrazas	4.1	Movilidad	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas	Ascensor Quillota	Terraza 1	Terraza 2	2,8	km	17.448	581.610	Si
					Ascensor O'Higgins-Padre Harter	Terraza 2	Terraza 3					SI
					Funicular Guillermo Gallardo	Terraza 2	Terraza 3					SI
					Rampa Ejercito-Carmela	Terraza 2	Terraza 3					No
					Rampa Mac Iver-Santa Teresa	Terraza 2	Terraza 3					No
5	Barrio Puerto	5.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos	Calles Ecuador y Chorrillos	Independencia	Salvador Allende	2,0	km	11.000	360.000	No
		5.2	Espacio público	Mejoramiento escalera Linares	Calle Linares	Ebensperger	20 m al norponiente de Emiliano Figueroa	0,07	km	0	600	No
		5.3	Espacio público	Mejoramiento plaza Miramar	Plaza Miramar	41°28'42.20"S - 72°57'12.40"O		0,08	ha	60	2.000	No
6	Centro	6.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente	Calles Urmeneta y Benavente	Av. Salvador Allende	Ejercito	2,7	km	15.000	490.000	No
		6.2	Espacio público	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera	Calle Rancagua	Seminario	Antonio Varas	0,4	km	4.000	130.000	No
		6.3	Movilidad	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda	Calle Padre Harter	Doctor Martin	José Manuel Balmaceda	0,5	km	2.000	65.000	No
Calle José Manuel Balmaceda	Padre Harter				Blanco Encalada	No						



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT



BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	Compatible con posible PIIMEP intercomunal
						Desde	Hasta					
					Calle José Manuel Balmaceda	Blanco Encalada	Urmeneta	0,5	km			No
		6.4	Movilidad	Mejoramiento calles población Modelo	Calle Chillán	Barros Arana	Término calle	0,070	km	2.400	79.200	No
					Calle Cauquenes	Barros Arana	Término calle	0,065	km			No
					Calle Cristian Brahm	Blanco Encalada	Santa María	0,115	km			No
					Calle Alcalde	Balmaceda	Chillán	0,070	km			No
					Calle Talca	Padre Harter	Luis Ross	0,100	km			No
					Calle Mac Iver - 18 de Septiembre	Berlín	Barros Arana	0,195	km			No
		6.5	Espacio público	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm	Calle Amunategui (Michaeli)	Talca	Cauquenes Alto	0,045	km	20	600	No
					Calle Brahm	Santa María	30 m hacia el norte de Santa María	0,030	km			No
		6.6	Espacio público	Mejoramiento plaza sector Santa María	Plaza sector Santa María	41°28'8.16"S - 72°56'42.27"O		0,08	ha	50	1.800	No
		6.7	Movilidad	Mejoramiento integral Egaña	Calle Egaña	Av. Diego Portales	Maratón	2,0	km	10.800	No	No
		6.8	Movilidad	Mejoramiento integral Regimiento	Calle Regimiento	Ejercito	Maratón	1,9	km	10.000	No	No
		6.9	Movilidad	Mejoramiento calles sector 18 de Septiembre	Calle Gregorio Argomedo	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,075	km	1.000	No	No
					Calle Juan E. Rosales	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085	km			No
					Calle Gaspar Marín	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085	km			No
					Calle Francisco Javier de la Reyna	Juan Aldunate	Manuel Montt	0,124	km			No
		6.10	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Lintz	Plaza sector 18 de Septiembre	41°28'16.99"S - 72°55'6.99"O		0,97	ha	1.000	32.000	No
					Plaza sector Carmela Carvajal	41°28'15.42"S - 72°55'21.72"O		0,01	ha			
					Plaza sector Municipal Lintz	41°28'6.22"S - 72°55'3.21"O		0,03	ha			
					Plaza sector Skoruppa	41°28'7.81"S - 72°55'19.02"O		0,07	ha			
					Plaza sector Esmeralda	41°28'11.30"S - 72°55'52.09"O		0,04	ha			
					Plaza sector Población Egaña	41°28'12.53"S - 72°55'39.94"O		0,23	ha			



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	Compatible con posible PIIMEP intercomunal
						Desde	Hasta					
7	Barrio Mirasol	7.1	Movilidad	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Av. Los Notros	Puerto Natales	Crucero	0,92	km	14.300	478.000	No
					Calle Crucero	Av. Los Notros	Av. Salvador Allende	1,82	km			No
					Calle Santa María	Av. Salvador Allende	Guillermo Gallardo	0,96	km			No
		7.2	Movilidad	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Calle B	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km	500	17.200	No
					Calle A	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km			No
					Calle Padre Nelson Aguilar	Volcán Casablanca	La Cruz	0,108	km			No
					Calle San Francisco de Asís	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km			No
					Calle Padre Fernando Vives	Volcán Casablanca	La Cruz	0,103	km			No
					Calle Padre Francisco Javier	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km			No
					Calle Jesuitas	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km			No
					Calle Hogar de Cristo	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km			No
					Calle San Ignacio de Loyola	Volcán Casablanca	La Cruz	0,105	km			No
		7.3	Espacio público	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Pasaje Uno	La Cruz	Término pasaje	0,174	km	500	17.200	No
					Calle Padre Nelson Aguilar	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,178	km			No
					Calle San Francisco de Asís	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km			No
					Calle Padre Fernando Vives	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,176	km			No
					Calle Padre Francisco Javier	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km			No
					Calle Jesuitas	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km			No
					Calle Hogar de Cristo	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,181	km			No
					Calle San Ignacio de Loyola	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,185	km			No
		7.4	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	Plaza sector Los Poetas	41°28'29.10"S - 72°58'38.89"O		0,063	ha	1.900	62.000	No
Plaza sector El Esfuerzo	41°28'23.19"S - 72°58'47.48"O				0,315	ha	No					
Parque Mirasol	41°28'26.76"S - 72°58'54.91"O				2,27	ha	No					



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad	Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	Compatible con posible PIIMEP intercomunal
						Desde	Hasta				
								Valor Total	250.678	8.261.310	
								Valor Redondeado	250.000	8.260.000	
								Total	8.510.000		

Fuente: elaboración propia.



1.3 Fichas de proyectos

A continuación, se presentan las fichas de los proyectos que componen a la Cartera Priorizada del PIMEP Puerto Montt 2023-2032:



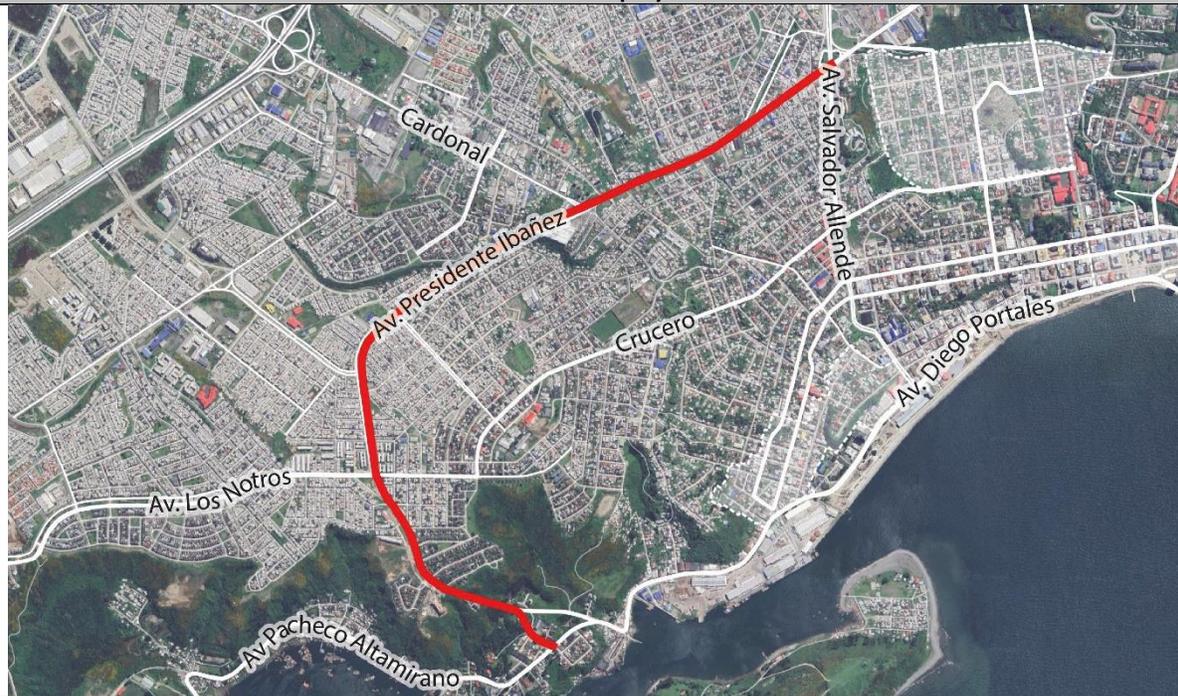
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 1 - PRESIDENTE IBÁÑEZ

Código del proyecto:	1.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

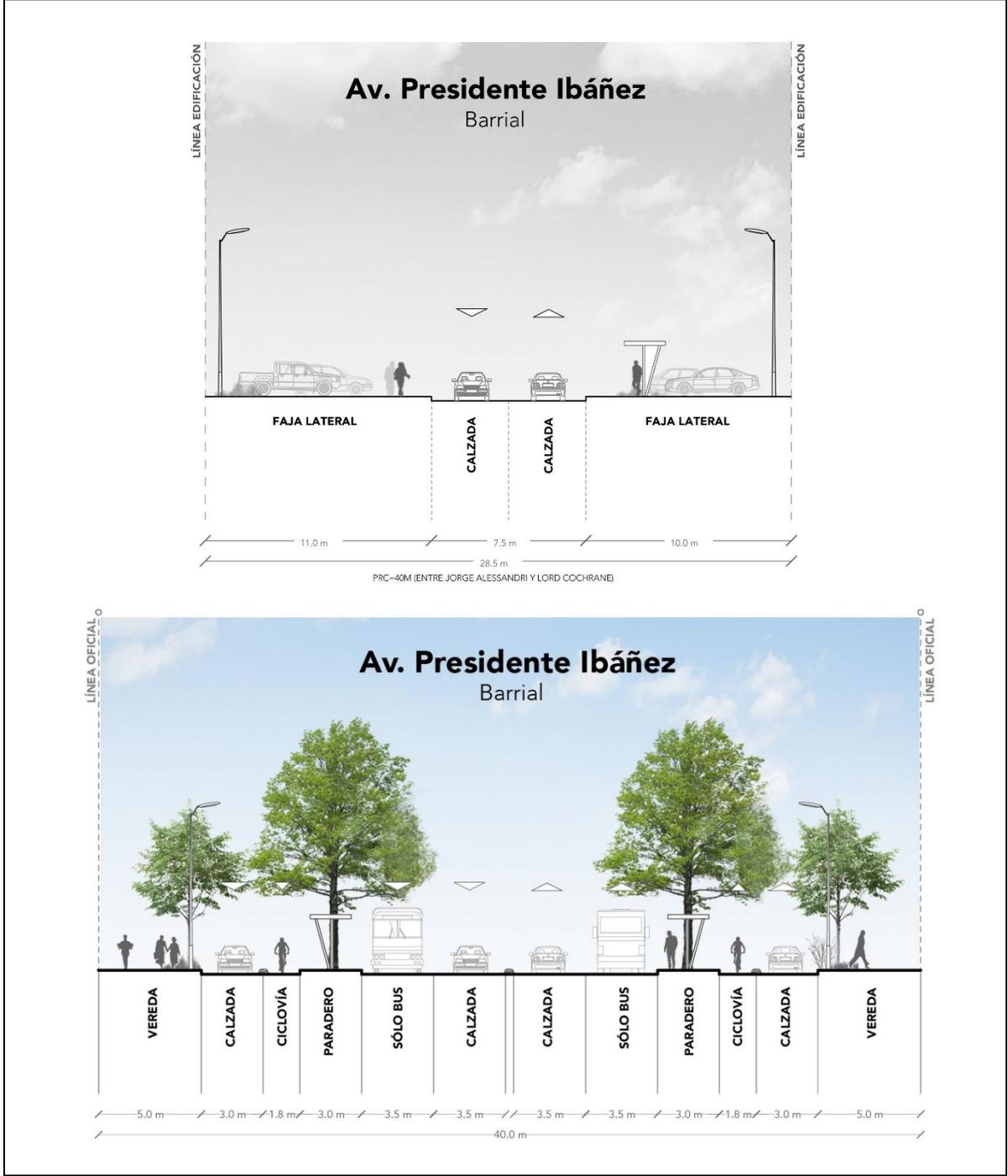
El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la Av. Presidente Ibáñez, entre Av. Salvador Allende y Av. Pacheco Altamirano (costanera) y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 1.2 Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez.

Extensión o superficie del proyecto:	3,8 km
Requiere expropiaciones:	Si (excepto en tramo Alegría-Av.Los Notros)
Origen del proyecto:	Cartera MINVU-SERVIU, Cartera MOP, STU, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 2, MINVU-SERVIU (Código BIP: 30124781); Av. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses), MOP (Código BIP: 30100380)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios

- Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	41.000
Costo estimado de construcción (UF):	1.370.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 1 – PRESIDENTE IBÁÑEZ

Código del proyecto:	1.2
Nombre del proyecto:	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Ciclovía

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una ciclovía unidireccional en ambos sentidos de la calzada de Av. Presidente Ibáñez, entre calle Chacabuco y Av. Los Notros (4,9 km), y entre calle Regimiento y Camino a Alerce (1,2 km), con el objetivo de promover la movilidad no motorizada en dirección oriente-poniente de la ciudad.

Esta iniciativa corresponderá a los dos primeros tramos de la ciclovía propuesta en la Imagen Objetivo del PIMEP, la cual se extiende a lo largo de la tercera terraza de la ciudad, conectando desde los barrios Bosquemar y Mirasol hasta Pelluco, a través de las calles Av. Los Notros, Av. Presidente Ibáñez y Regimiento (9 km), desde Av. Alto Bonito hasta la Ruta 7.

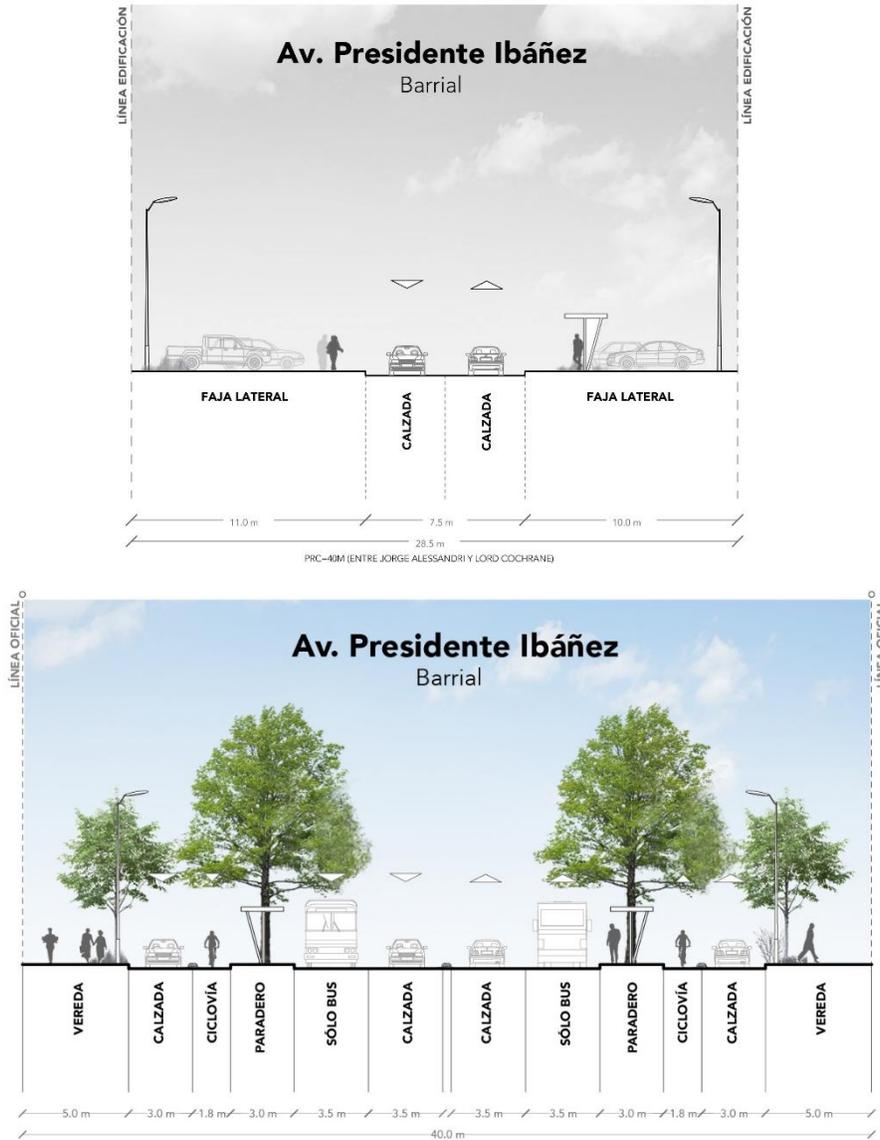
Para la construcción de la ciclovía se propone seguir las recomendaciones del documento "Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño" del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

La materialización de este proyecto depende de las expropiaciones consideradas en el proyecto 1.1 Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez.

Extensión o superficie del proyecto:	6,1 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	Mejoramiento Av. Presidente Ibáñez Etapa 2, MINVU-SERVIU (Código BIP: 30124781); Av. Presidente Ibáñez (Sin Corredor Central de Buses), MOP (Código BIP:

	30100380)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	1.300
Costo estimado de construcción (UF):	43.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



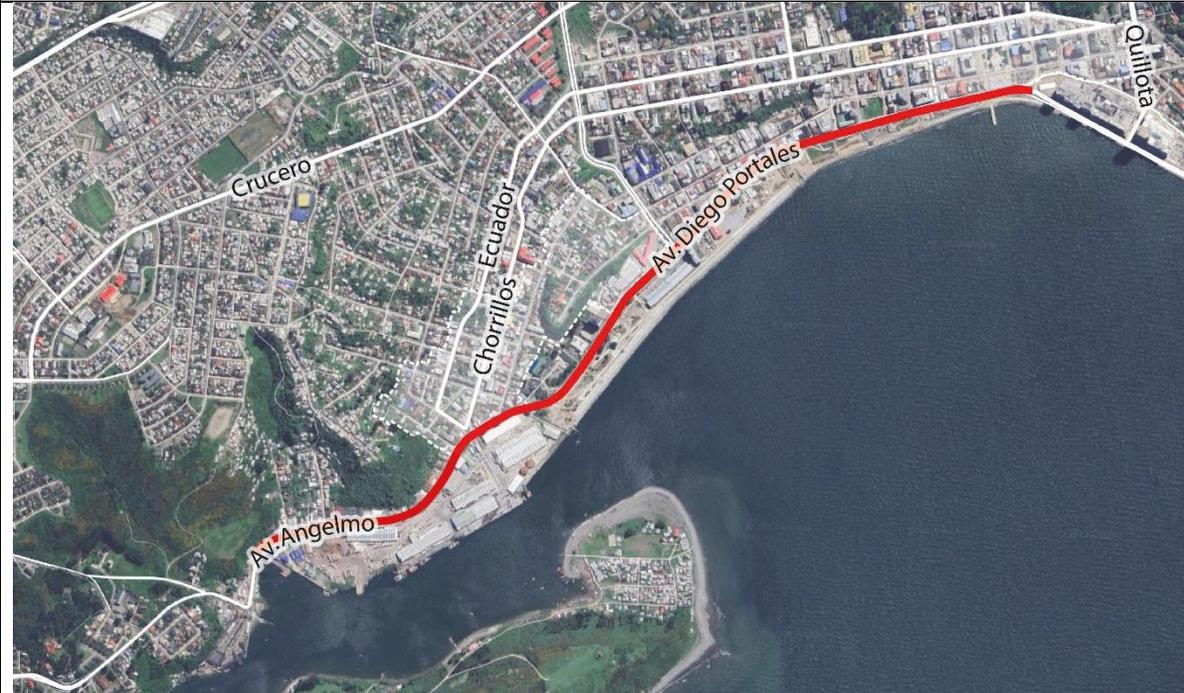
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de la avenida Diego Portales (costanera), entre Juan Soler Manfredini y Par vial Presidente Ibáñez Oriente, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

En el tramo entre Juan Soler Manfredini con Egaña y 100 m al poniente de Videla se propone un perfil de dos calzadas, con tres pistas cada una; mientras que en el tramo entre 100 m al poniente de Videla y Par vial Presidente Ibáñez se mantiene el perfil existente.

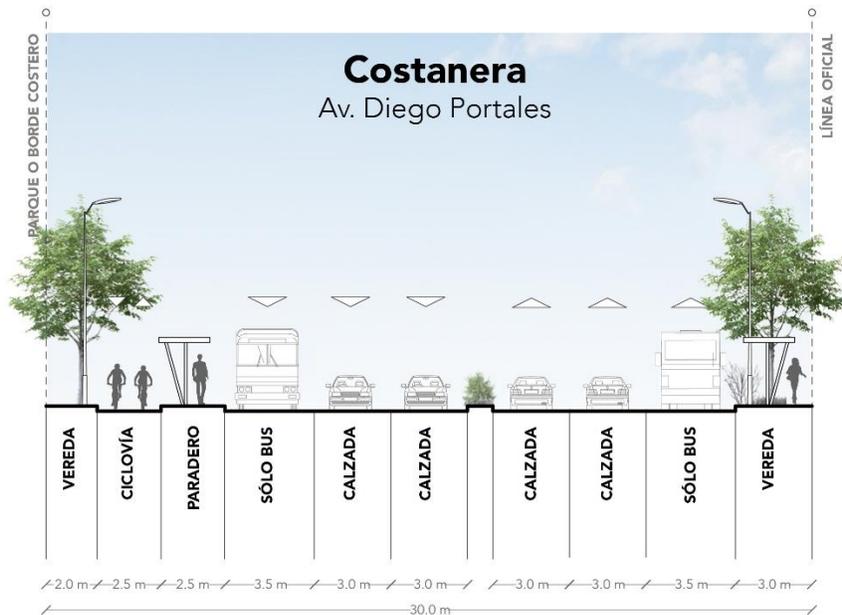
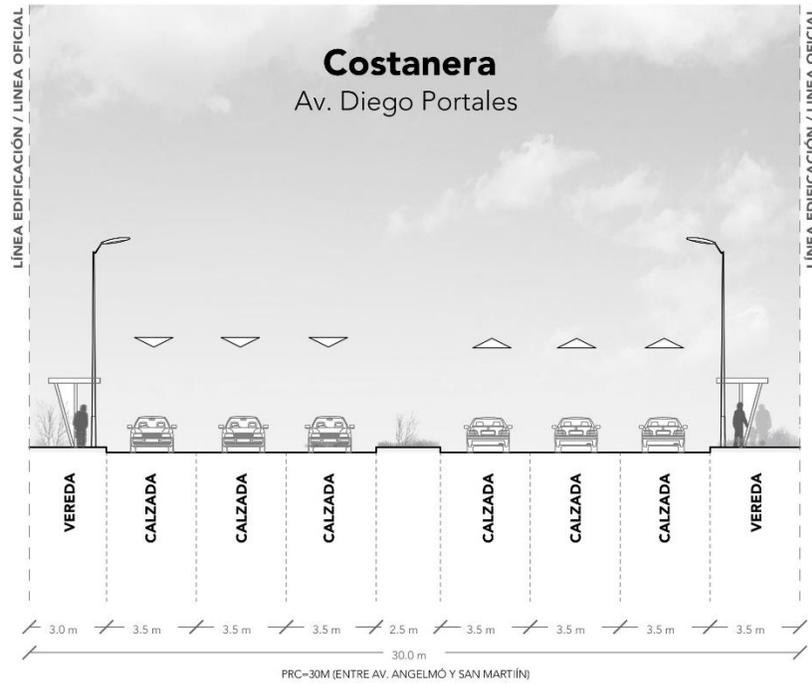
Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 2.2 Construcción Ciclovía Costanera.

Extensión o superficie del proyecto:	2,9 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	STU, Plan de Acción, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable,

accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo

Tramo entre Juan Soler Manfredini con Egaña y 100 m al poniente de Videla



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	16.000
Costo estimado de construcción (UF):	520.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



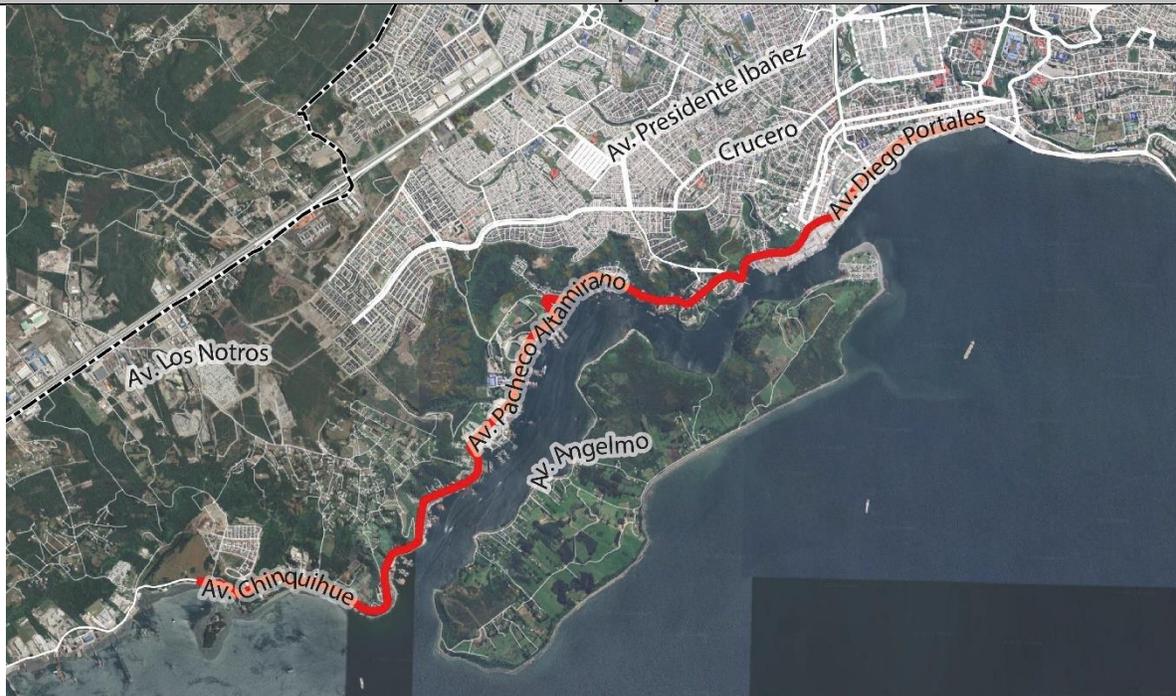
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.2
Nombre del proyecto:	Construcción Ciclovía Costanera
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Ciclovía

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una ciclovía bidireccional en las avenidas Diego Portales, Angelmó, Pacheco Altamirano y Chiquihue, entre la calle Copiapó y el balneario Chiquihue, con el objetivo de promover la movilidad no motorizada en dirección oriente-poniente de la ciudad.

Esta iniciativa dará continuidad a la ciclovía existente entre Av. Las Toninas (Pelluco) y calle, con el objetivo de consolidar una ciclovía que se extienda por la costanera, desde Panitao hasta Pelluco; proyecto propuesto en la Imagen Objetivo del PIMEP.

Para la construcción de la ciclovía se propone mantener el perfil del tramo existente, siguiendo las recomendaciones del documento “Vialidad ciclo-inclusiva: recomendaciones de diseño” del MINVU, cumpliendo lo indicado en el art. 2.3.2 bis de la OGUC sobre segregación de la ciclovía y lo señalado en el art. 2.3.2 sobre intervenciones en vías urbanas existentes.

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 2.2 Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera).

Extensión o superficie del proyecto:	9 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana

Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	2.000
Costo estimado de construcción (UF):	60.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.3
Nombre del proyecto:	By pass Angelmó
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Túnel

Ubicación del proyecto



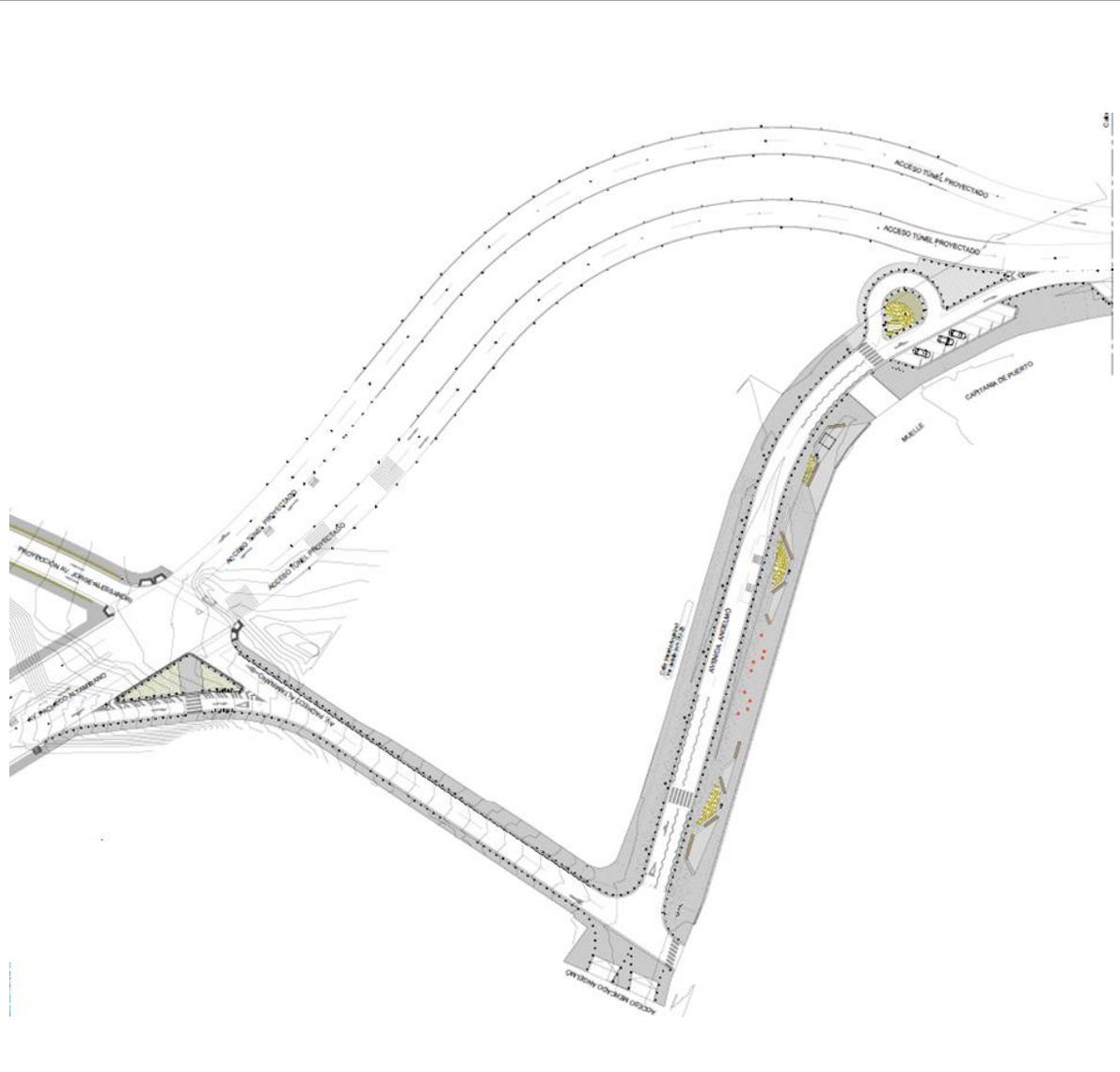
Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de un túnel, que conecta la Av. Angelmó con la Av. Pacheco Altamirano, con el objetivo de mejorar la conectividad vial en la costanera, diferenciado el tránsito en dirección oriente-poniente del que tiene como destino el mercado de Angelmó. El túnel se compone de dos calzadas, con dos pistas cada una (ver Imagen objetivo).

Se recomienda coordinar la ejecución de este proyecto junto al proyecto 2.2 Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera).

Extensión o superficie del proyecto:	0,25 km
Requiere expropiaciones:	No (terreno pertenece a la I. Municipalidad de Puerto Montt)
Origen del proyecto:	Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Alta congestión vehicular
Objetivos de la intervención:	- Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios

Imagen objetivo
(Fuente: I. Municipalidad de Puerto Montt)



Implementación del proyecto	
Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	s/i
Costo estimado de construcción (UF):	s/i
Fuente de financiamiento sugerida:	Construcción: FNDR, Municipalidad (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.4
Nombre del proyecto:	Mejoramiento espacio público Balneario Chinquihue
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Mejoramiento espacio público

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral de los espacios públicos del balneario Chinquihue, a través del ensanche y repavimentación de la costanera existente, la reparación y dotación de luminarias, quioscos y mobiliario urbano, la recuperación de la vegetación, y la habilitación de senderos de bajo impacto ambiental a lo largo de toda la playa.

Extensión o superficie del proyecto:	1 ha
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante - Pérdida y degradación del patrimonio ecológico, paisajístico e intercultural
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso a espacios públicos - Restaurar y proteger atributos medioambientales - Proteger y garantizar el acceso a espacios públicos y

ambientales de valor intercultural

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	700
Costo estimado de construcción (UF):	23.400
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



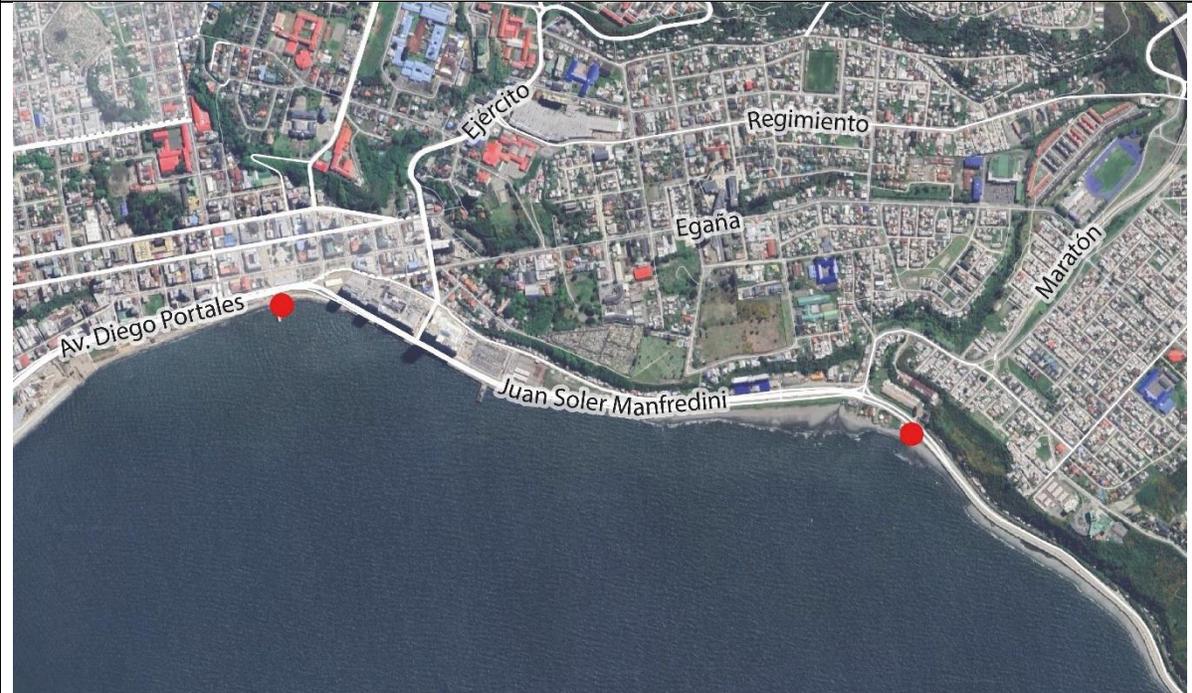
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.5
Nombre del proyecto:	Construcción Estaciones Intermodales de Transporte Marítimo
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Embarcaderos intermodales

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Dado el potencial y alto interés de la ciudadanía y el Municipio por consolidar un sistema de taxis marítimos, integrados a la red de transporte público, que conecten desde Pelluco a Chinchihue, se propone la materialización de 2 nuevas estaciones intermodales (embarcaderos), una en el centro de la ciudad (a la altura de la Plaza de Armas) y otro en Pichipelluco.

El diseño de estos nuevos embarcaderos debe facilitar la intermodalidad, por ejemplo, a través de la habilitación de paraderos de transporte público terrestre y estacionamientos de bicicletas.

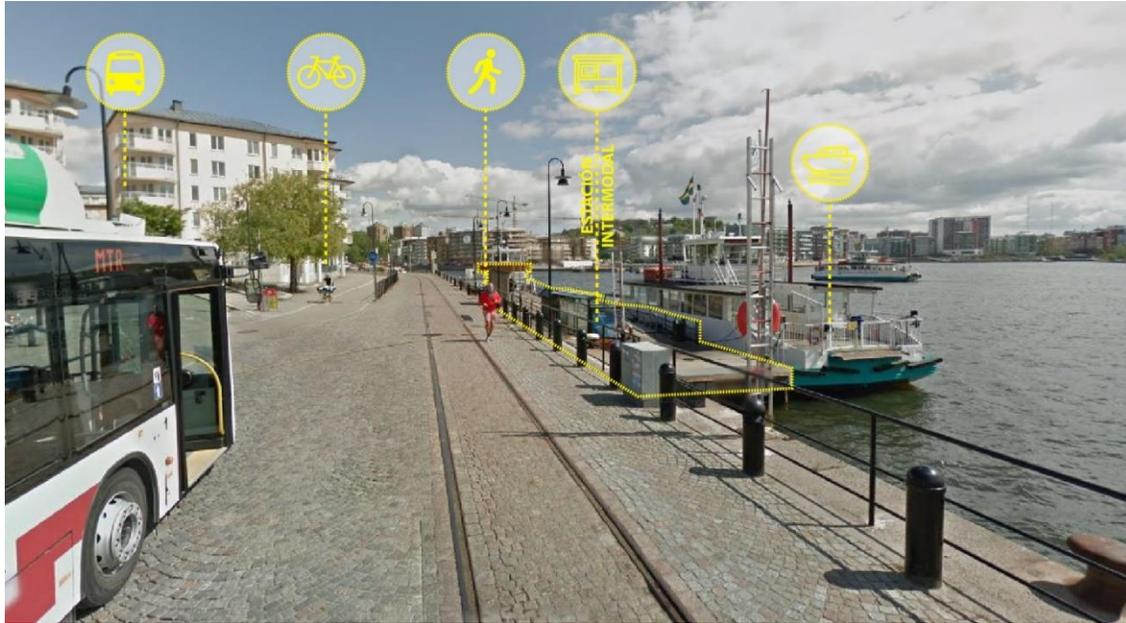
Este proyecto es complementario al proyecto municipal Puerto de Cruceos Pichi Pelluco, que podría incorporar una estación intermodal en su diseño.

Extensión o superficie del proyecto:	2 estaciones
Requiere expropiaciones:	No, pero requiere concesiones marítimas
Origen del proyecto:	STU, PLADECO
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

- Facilitar la intermodalidad

Imagen objetivo

Referente: Estaciones Intermodales de Estocolmo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad, MTT
Costo estimado de diseño (UF):	3.000
Costo estimado de construcción (UF):	90.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 2 – BORDE COSTERO

Código del proyecto:	2.6
Nombre del proyecto:	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Embarcaderos intermodales

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

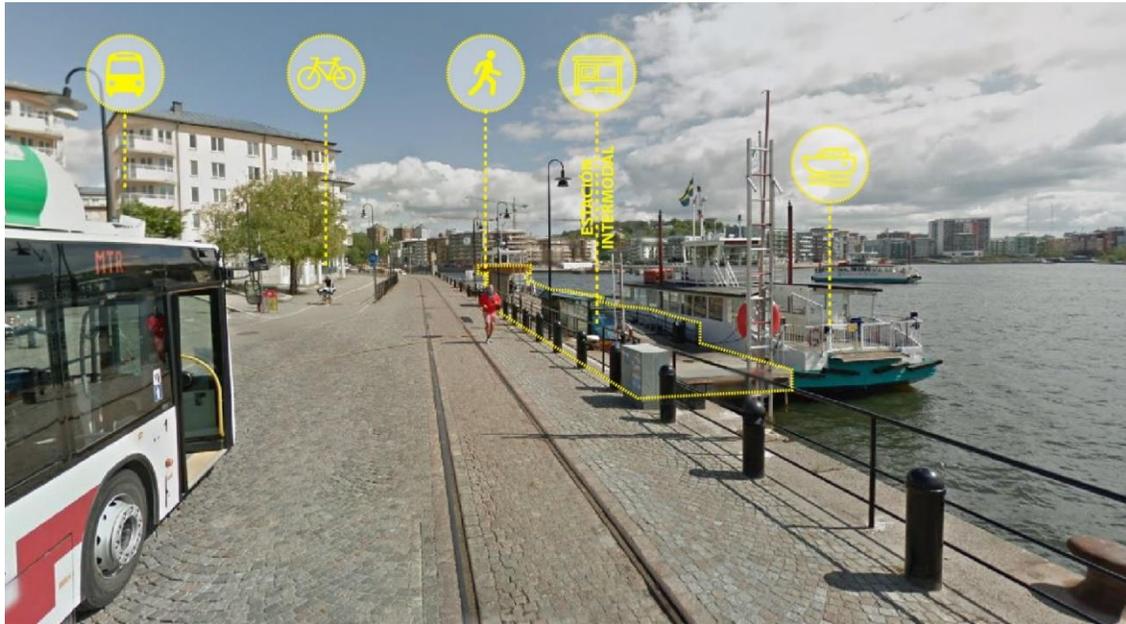
Dado el potencial y alto interés de la ciudadanía y el Municipio por consolidar un sistema de taxis marítimos, integrados a la red de transporte público, que conecten desde Pelluco a Chinquihue, se propone mejorar 4 embarcaderos existentes: Embarcadero y rampa de acceso Puntilla Tenglo, Embarcadero y rampa de acceso Balseo Tenglo, Embarcadero y rampa de acceso Capilla Tenglo, Embarcadero y rampa de acceso Punta Piedra.

Las obras consideran la conservación de los embarcaderos existentes (pavimentos, iluminación, entre otros), además de la habilitación de paraderos de transporte público terrestre y estacionamientos de bicicletas, con el objetivo de facilitar la intermodalidad.

Extensión o superficie del proyecto:	4 estaciones
Requiere expropiaciones:	No (ya cuentan con concesiones marítimas).
Origen del proyecto:	STU, PLADECO
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Facilitar la intermodalidad

Imagen objetivo

Referente: Estaciones Intermodales de Estocolmo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad, MTT
Costo estimado de diseño (UF):	700
Costo estimado de construcción (UF):	22.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes 20.958)



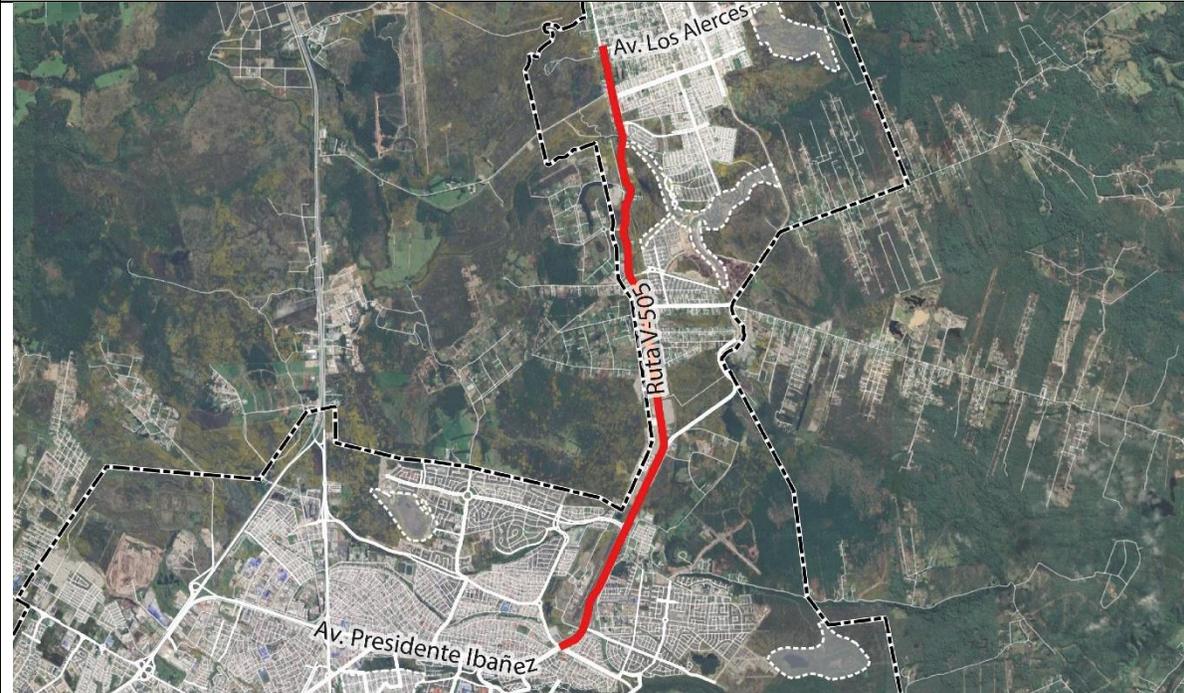
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 3 – ALERCE

Código del proyecto:	3.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento Integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el ensanche de Camino a Alerce (Av. Ferrocarril en el PRC), entre Av. Presidente Ibáñez y Av. Los Alerces, la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, y la construcción de los tramos no materializados de la ciclovía que se extiende desde Av. Presidente Ibáñez hasta Salvador Zurita; con el objetivo de convertir esta vía en una avenida integral de movilidad.

Se considera la ejecución de veredas a ambos costados de la calzada (con criterios de accesibilidad universal), la pavimentación de calzadas y la dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	8,1 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	STU, Plan de Acción, Participación Ciudadana
Iniciativa relacionada:	Corredor Transporte Público Camino Alerce (V505) – Av. Presidente Ibáñez - Ejército, SECTRA (Código BIP: 40014850)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible





PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 3 – ALERCE

Código del proyecto:	3.2
Nombre del proyecto:	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclo vía
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Construcción de la segunda etapa del proyecto Interconexión Alerce-Puerto Montt, desde Senda Central-Av.Austral. El proyecto tiene una longitud de 4.040 metros lineales (ml), según diseñado aprobado por SERVIU Los Lagos, considera la construcción de 930 ml de doble calzada de hormigón y 3.110 ml de simple calzada de hormigón, aceras de hormigón, ciclo vías de alto estándar, solución de aguas lluvia, modificación de servicios, estructura sobre río Chávez y estructura de enlace con avenida ferrocarril, desvíos de tránsito y señalética y demarcación.

Para la ejecución de las obras es necesario ejecutar expropiaciones afectando a 27 lotes, con una superficie de terreno de 121.247 m² y superficie de construcción de 686 m².

Esta iniciativa se desarrollará en 2 etapas, las que son:

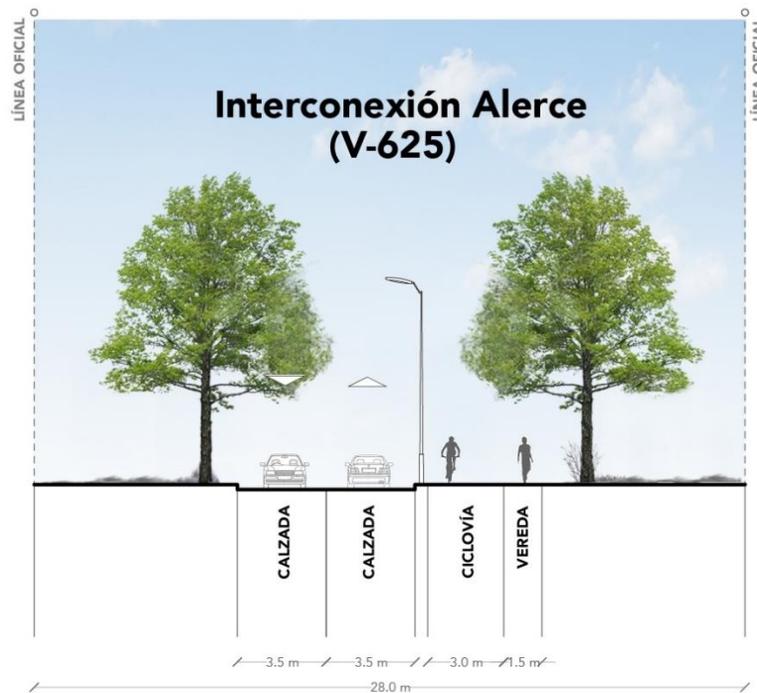
- Etapa 2A (1.490 ml): desde Senda Central a km 1.468,733 (eje N04).
- Etapa 2b (2.550 ml): desde km 1.468,733 (eje N04) a Avenida Austral.

*Si bien este proyecto está dentro del PIMEP debido a su relevancia en el sistema vial de Puerto Montt, especialmente para el sector de Alerce, éste ya cuenta con financiamiento para su ejecución (sectorial), por lo que no es considerado en el costo de inversión total del PIMEP.

Extensión o superficie del proyecto:	4 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	MINVU
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento Interconexión Alerce-Pto Montt, Senda Central-Av.

	Austral, MINVU (Código BIP: 30291173)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Ejecución
Organismo responsable:	MINVU-SERVIU
Costo estimado de diseño (UF):	N/A
Costo estimado de construcción (UF):	490.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial



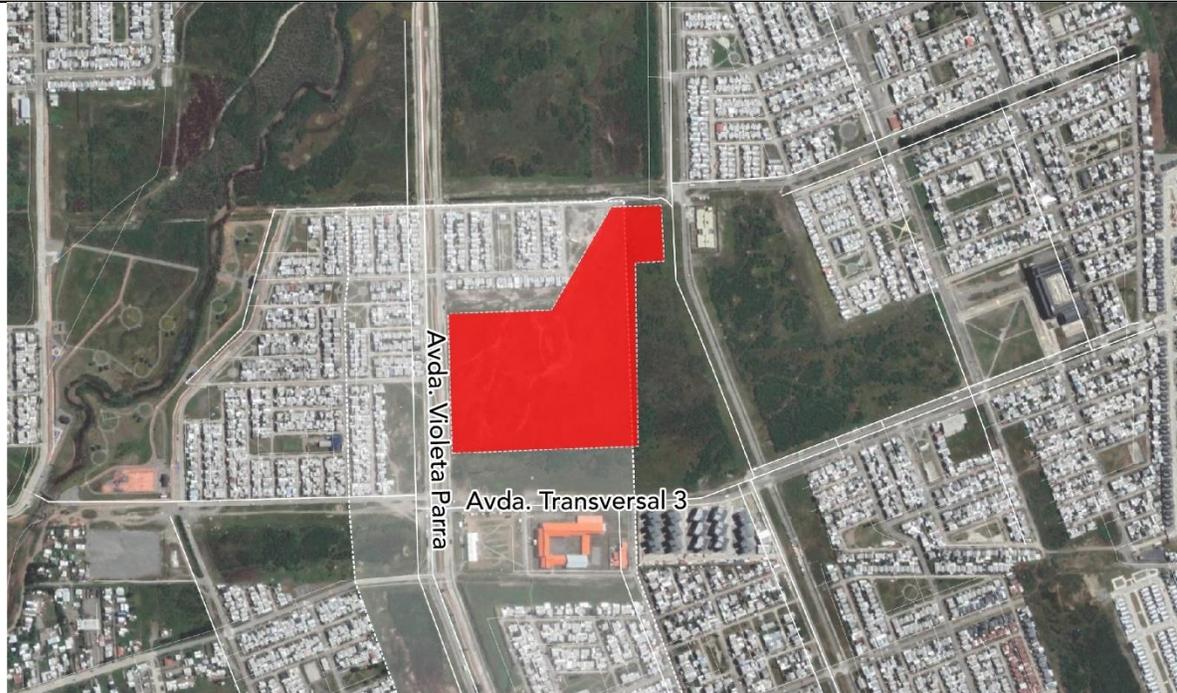
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 3 – ALERCE

Código del proyecto:	3.3
Nombre del proyecto:	Construcción Parque Humedal Mar y Cielo
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Parques y Plazas Urbanas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de resguardar los atributos medioambientales y paisajísticos del humedal Mar y Cielo, ubicado en el sector Alerce, y asegurar un acceso público controlado a sus alrededores, se propone el diseño y construcción de un parque urbano de 7,5 Há, destinado a la recreación y educación ambiental, que considere la restauración y conservación del humedal, su área de drenaje y vegetación, así como la habilitación de infraestructura para un uso sustentable, tales como senderos, miradores y áreas de esparcimiento.

Para la materialización de este proyecto se requiere que SERVIU, actual propietario de la mayoría de los predios, lo traspase al Municipio, de acuerdo a la declaratoria de utilidad pública establecida en el nuevo PRC.

Extensión o superficie del proyecto:	7,5 Há
Requiere expropiaciones:	Sí (solo predio 2189-25)
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación Ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante - Pérdida y degradación del patrimonio ecológico, paisajístico e intercultural
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso a espacios públicos - Restaurar y proteger atributos medioambientales - Proteger y garantizar el acceso a espacios públicos y ambientales de valor intercultural

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	6.000
Costo estimado de construcción (UF):	175.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 4 – CONECTIVIDAD INTERTERRAZAS

Código del proyecto:	4.1
Nombre del proyecto:	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Ascensores, funicular y rampas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Dada que la condición morfológica de la ciudad (aterrazada, con laderas de altas pendientes) representa una de las principales dificultades para el uso de transporte público y modos no motorizados (caminata y ciclos), el proyecto Conectividad Interterrazas propone la gestión y ejecución de intervenciones que mejoren la movilidad entre terrazas, mejorando la accesibilidad al área céntrica de la ciudad, a través de modos sustentables de movilidad. Se considera la instalación de dos ascensores, uno entre las terrazas 1 y 2, en el sector de calle Quillota, y otro entre las terrazas 2 y 3, en el sector O'Higgins – Padre Harter, un funicular, entre las terrazas 2 y 3, en el sector de calle Guillermo Gallardo, y la ejecución de dos rampas de conexión entre las terrazas 2 y 3, en el tramo Ejército-Carmela y Mac Iver- Santa Teresa.

La ley 20.958 solo permite financiar obras de infraestructura de movilidad y espacio público, o bien estudios referidos a esas obras, por lo tanto, en el caso ascensores y funiculares, solo se podrían financiar las obras civiles y expropiaciones para su implementación, mas no la compra de equipos ni gastos de operación y mantención.

Extensión o superficie del proyecto:	2,8 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	GORE, STU, Plan de acción
Iniciativa relacionada:	Construcción Conectividad Interterrazas Puerto Montt, GORE y SECTRA (Código BIP: 30437675)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad hacia el centro - Mejorar la conectividad hacia los barrios

- Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible
- Facilitar la intermodalidad

Imagen objetivo

(Fuente: Informe “Análisis, evaluación y diseño de soluciones de conectividad interterrazas Puerto Montt”)



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	GORE
Costo estimado de diseño (UF):	17.448
Costo estimado de construcción (UF):	581.600
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



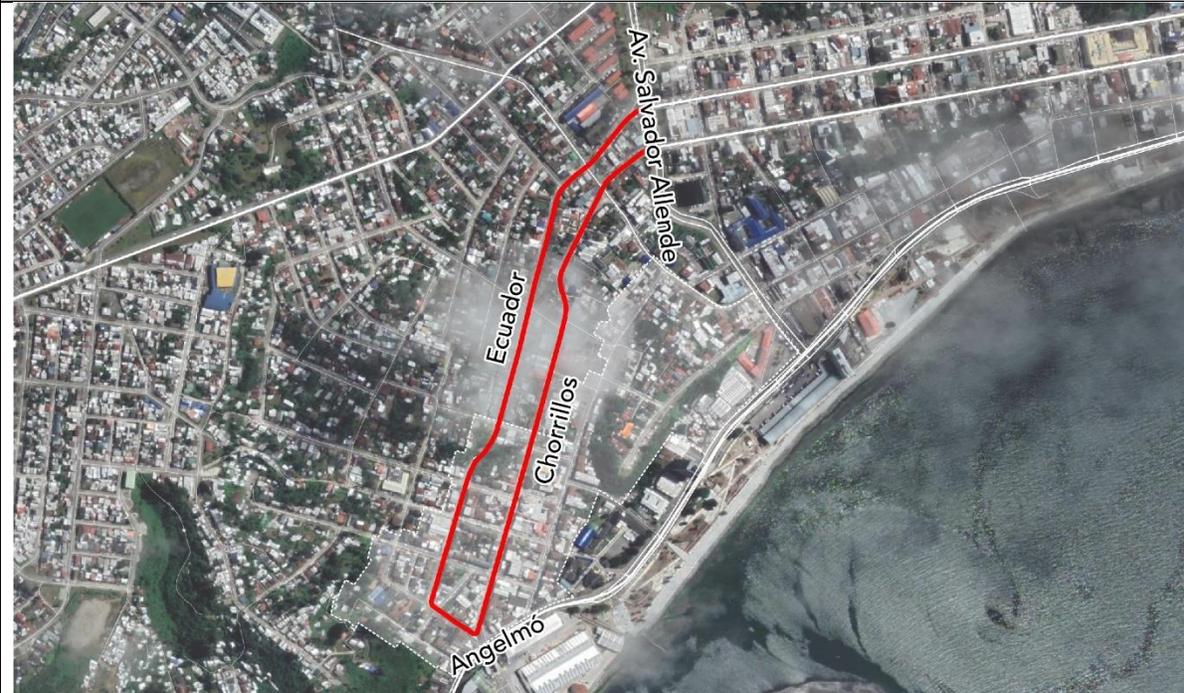
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 5 – BARRIO PUERTO

Código del proyecto:	5.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento Integral Par Vial Ecuador-Chorrillos
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de Movilidad Mixta Menor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral del par vial compuesto por las calles Ecuador y Chorrillos, entre Av. Salvador Allende y calle Independencia, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido (se propone solicitar la extensión del área de servicio del proyecto de electro corredor, que unirá La Paloma-Valle Volcanes con el centro histórico).

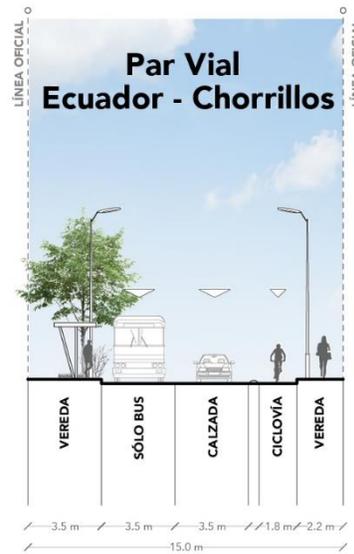
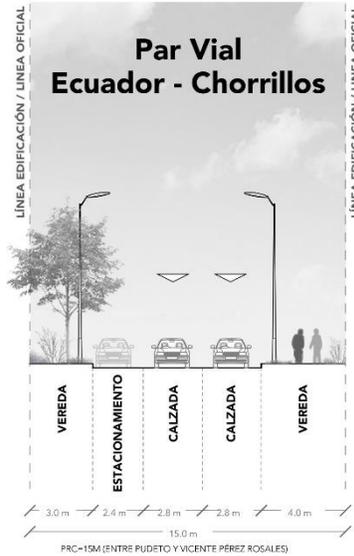
Con el objetivo de promover la condición patrimonial y cultural de este eje, emplazado en la Zona Típica Barrio Puerto, se propone el ensanchamiento y mejoramiento de veredas, la demarcación de la vía como Zona Calma (o Zona 30), la conservación de la calzada, la instalación de señalética asociada a inmuebles de valor patrimonial, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Este proyecto es complementario con el proyecto 6.1 Mejoramiento integral Par vial Urmeneta-Benavente.

Extensión o superficie del proyecto:	2,0 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Cartera MINVU-SERVIU, STU
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento Accesibilidad Barrio Puerto (Ecuador-Chorrillos), MINVU-SERVIU (Código BIP: 40026872)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro

- Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible
- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil terminado
Organismo responsable:	Serviu, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	11.000
Costo estimado de construcción (UF):	360.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



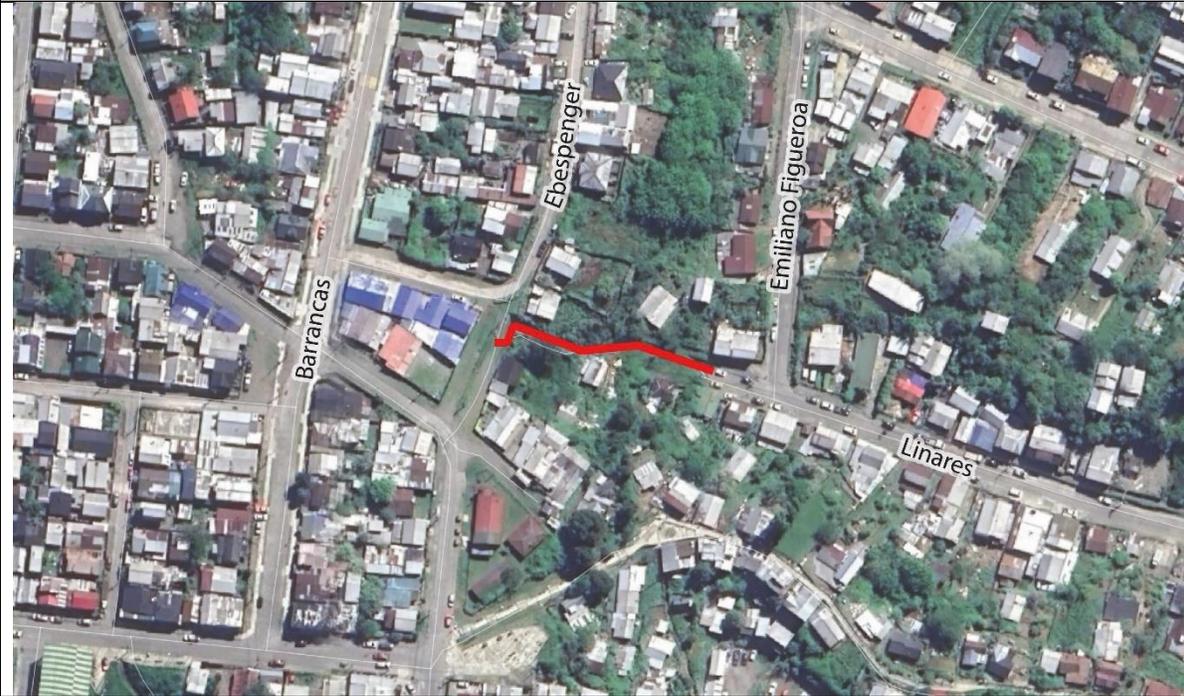
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 5 – BARRIO PUERTO

Código del proyecto:	5.2
Nombre del proyecto:	Mejoramiento escalera Linares
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Escalera peatonal

Ubicación del proyecto

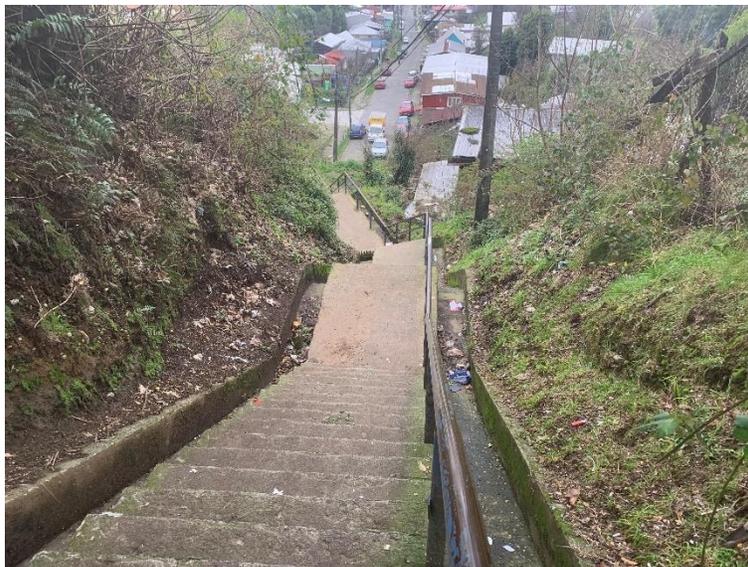


Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone mejorar los espacios públicos y circulaciones peatonales del sector, entre ellos la escalera Linares, a través de la conservación de los pavimentos y la dotación de luminarias y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	70 m
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	0
Costo estimado de construcción (UF):	600
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



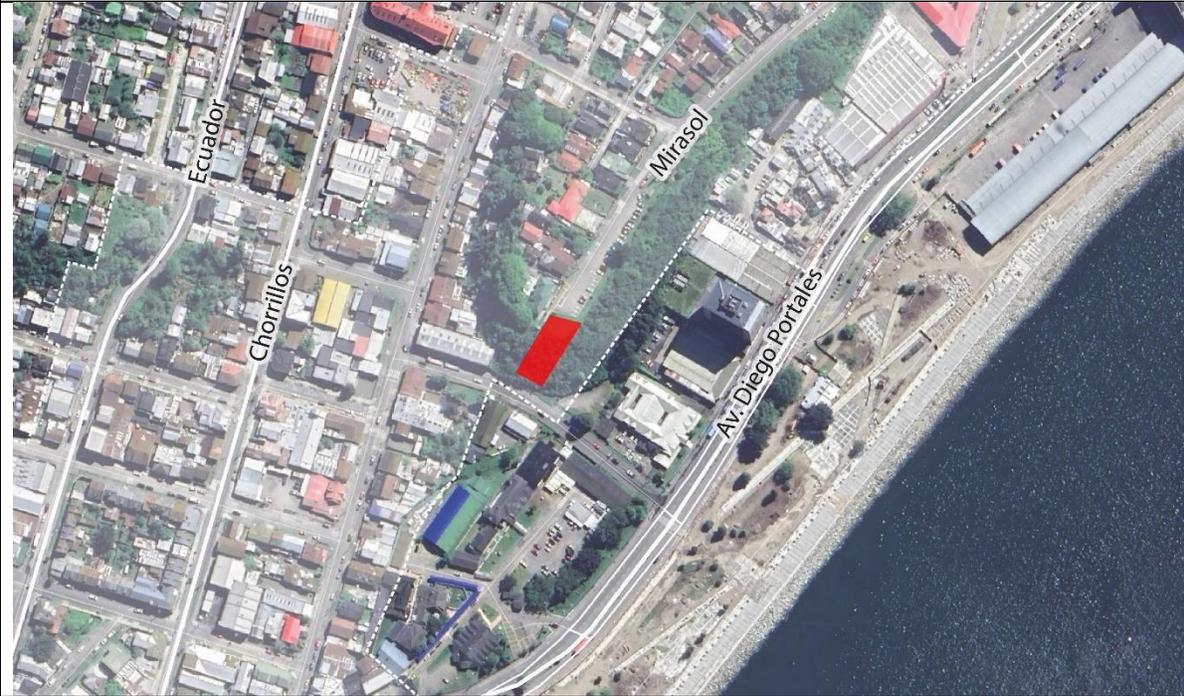
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 5 – BARRIO PUERTO

Código del proyecto:	5.3
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plaza Miramar
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plaza

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos la plaza Miramar, a través de la construcción de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la dotación de luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Extensión o superficie del proyecto:	800 m2
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	60
Costo estimado de construcción (UF):	2.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



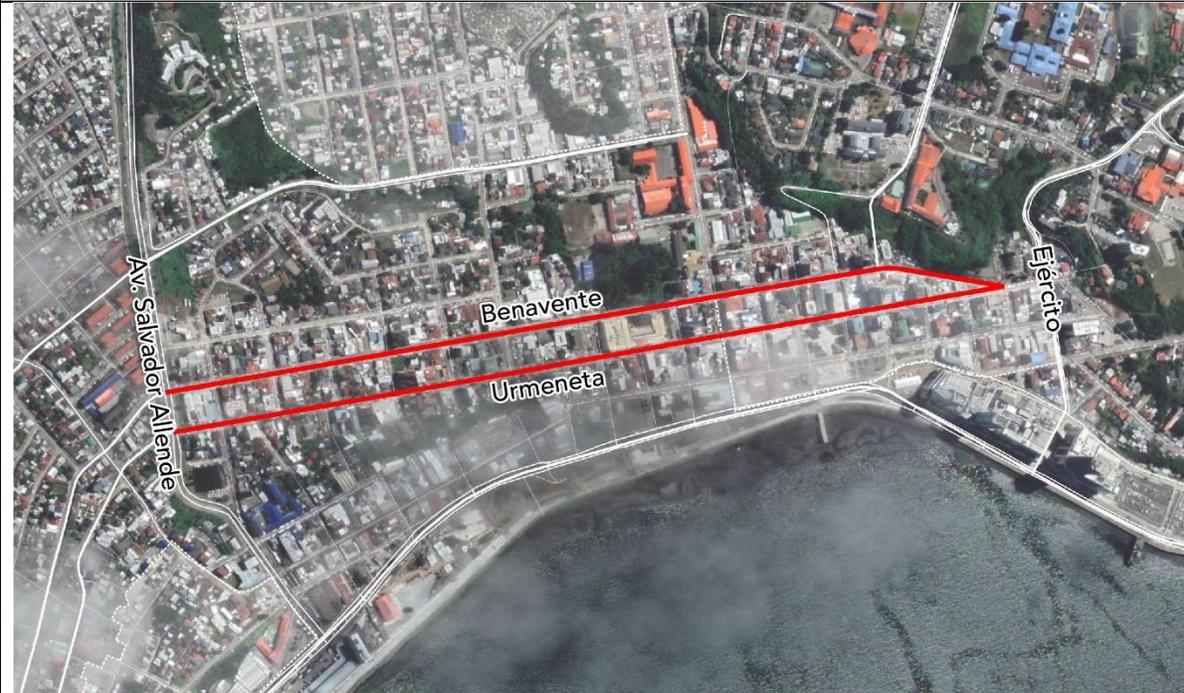
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento Integral Par vial Urmeneta-Benavente
Componente:	Movilidad - Modos Motorizados
Tipo de proyecto:	Ejes de Movilidad Mixta Menor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento integral del par vial compuesto por las calles Urmeneta y Benavente, entre Av. Salvador Allende y calle Copiapó, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido, la que servirá para el proyecto de electro corredor, anunciado recientemente, que unirá La Paloma-Valle Volcanes con el centro histórico.

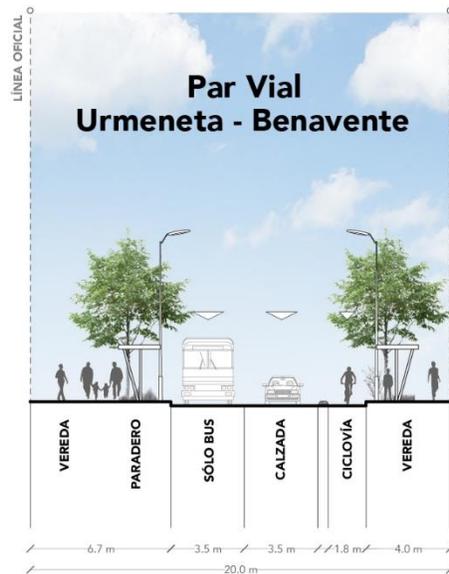
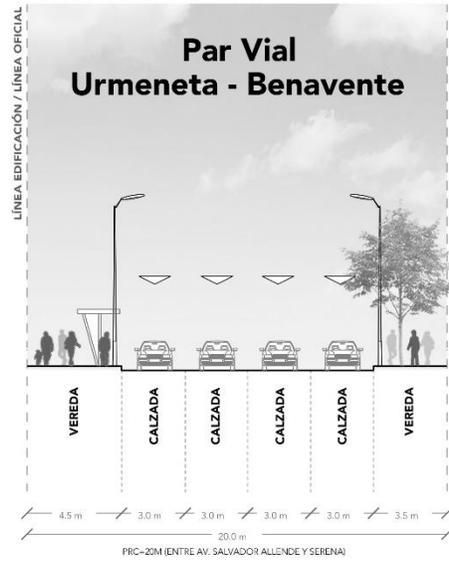
Dada la alta afluencia peatonal de este eje, debido a su emplazamiento en el centro de comercios y servicios de Puerto Montt, se propone el ensanchamiento y mejoramiento de veredas, la demarcación de la vía como Zona Calma (o Zona 30), la conservación de la calzada, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Este proyecto es complementario con el proyecto 7 Mejoramiento integral Par vial Ecuador-Chorrillos y el proyecto 23-B Mejoramiento espacios públicos y peatonales Barrio Centro.

Extensión o superficie del proyecto:	2,7 km
Requiere expropiaciones:	Si (parcial)
Origen del proyecto:	STU, Plan de Acción
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro

- Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible
- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	Serviu, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	15.000
Costo estimado de construcción (UF):	490.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



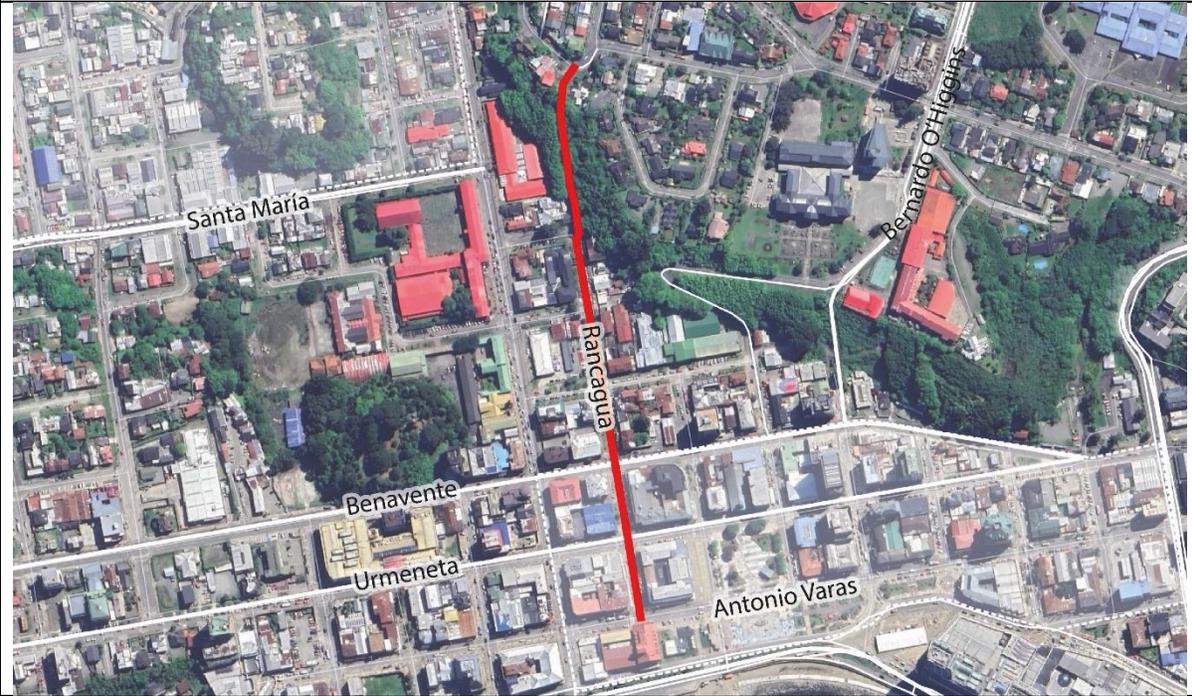
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.2
Nombre del proyecto:	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Paseo peatonal

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Dada la relevancia de la calle Rancagua como eje que conecta el centro cívico (segunda terraza) con el centro histórico de la ciudad (primera terraza), se propone remodelarla para convertirla en un paseo peatonal entre la primera y segunda terraza. El proyecto contempla especificaciones similares al proyecto de mejoramiento de calle Antonio Varas, tales como la nivelación y repavimentación de la calle y las veredas, el soterramiento de la red de alumbrado público, la instalación de un nuevo colector de aguas lluvias, y la incorporación de nuevo mobiliario, señalética, cicleros y jardineras. Adicionalmente se propone la conservación e iluminación de la escalera urbana que conecta las calles Rancagua y Seminario.

Extensión o superficie del proyecto:	400 m
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad (Plan Centro)
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento calle Antonio Varas, GORE y Municipalidad (Código BIP: 30072731)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar la conectividad vial hacia el centro

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Serviu, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	4.000
Costo estimado de construcción (UF):	130.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



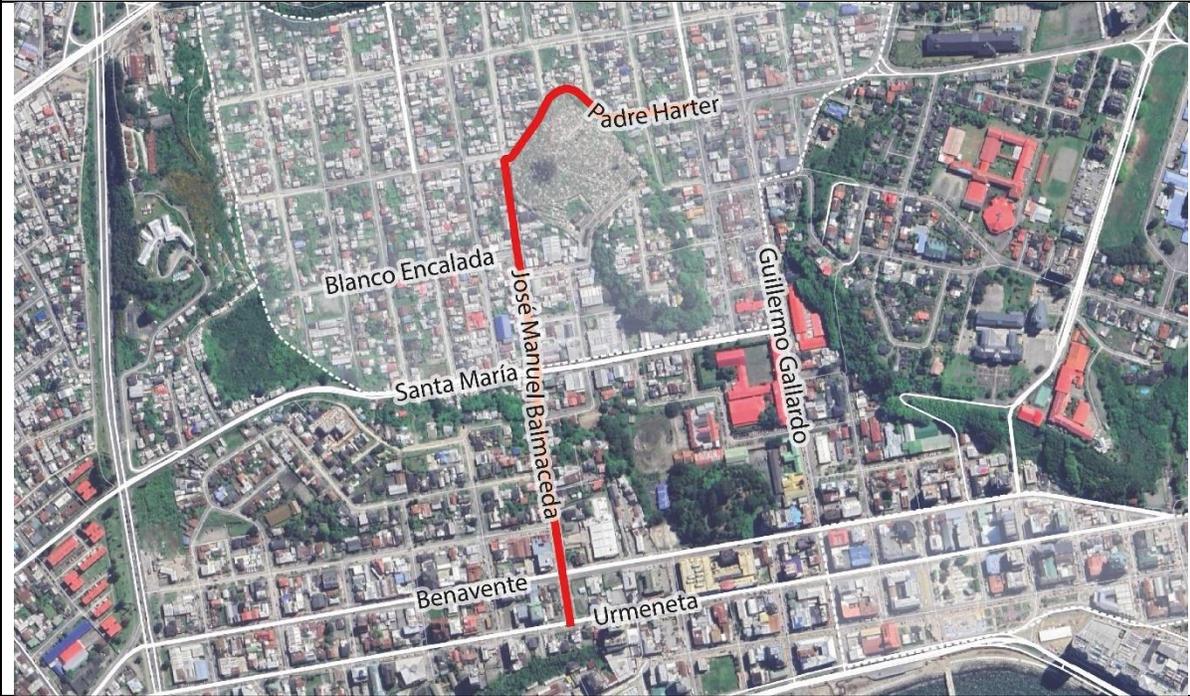
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.3
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta menor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la pavimentación de la calle Padre Harter, entre las calles Doctor Martín y José Manuel Balmaceda, y de la calle José Manuel Balmaceda, entre calles Padre Harter y Blanco Encalada (568,4 m de longitud, en total). Considera muros de contención, renovación del colector de aguas lluvias y tubería de agua potable, traslado de postes de alumbrado público y redes de baja tensión.

Adicionalmente, se propone el mejoramiento de calle José Manuel Balmaceda, entre Blanco Encalada y Urmeneta (0,5 km), optimizando la conectividad del barrio Modelo con el centro histórico. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

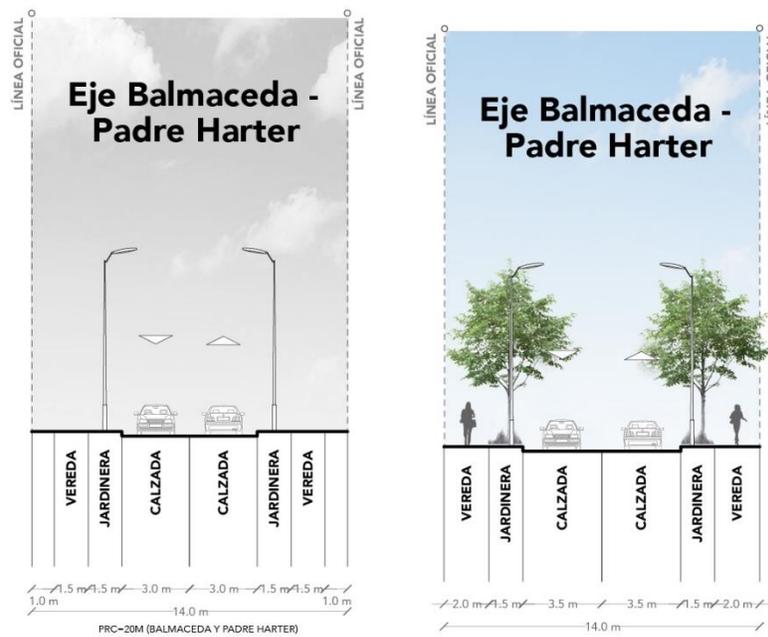
Este proyecto cuenta con dos etapas:

- Etapa 1 (0,5 km): Calle Padre Harter, tramo Doctor Martín-José Manuel Balmaceda; Calle José Manuel Balmaceda, tramo Padre Harter-Blanco Encalada (proyecto con ficha BIP)
- Etapa 2 (0,5 km): Calle José Manuel Balmaceda, tramo Blanco Encalada-Urmeneta (proyecto propuesto por el PIMEP)

Extensión o superficie del proyecto:	1 km
Requiere expropiaciones:	Si, en Padre Harter, entre calle Talca y calle José Manuel Balmaceda.
Origen del proyecto:	STU, Municipalidad, GORE
Iniciativa relacionada:	Mejoramiento Padre Harter, GORE-Municipalidad (Código BIP: 20109170)

Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapas actuales:	Diseño terminado (Etapa 1)
Organismo responsable:	GORE - Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	2.000
Costo estimado de construcción (UF):	65.000
Fuente de financiamiento sugerida:	FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.4
Nombre del proyecto:	Mejoramiento calles población Modelo
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Calles y veredas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Modelo, se propone el mejoramiento integral de las calles del sector, a través del mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Calle Chillán, entre Barros Arana y Término calle (70 metros lineales)
- Calle Cauquenes, entre Barros Arana y Término calle (65 m)
- Calle Cristian Brahm, entre Blanco Encalada y Santa María (115 l)
- Calle Alcalde, entre Balmaceda y Chillán (70 m)
- Calle Talca, entre Padre Harter y Luis Ross (100 m)
- Calle Mac Iver - 18 de Septiembre, entre Berlín y Barros Arana (195 m)

Extensión o superficie del proyecto:	615 metros lineales
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas

Objetivos de la intervención: - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	2.400
Costo estimado de construcción (UF):	79.200
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



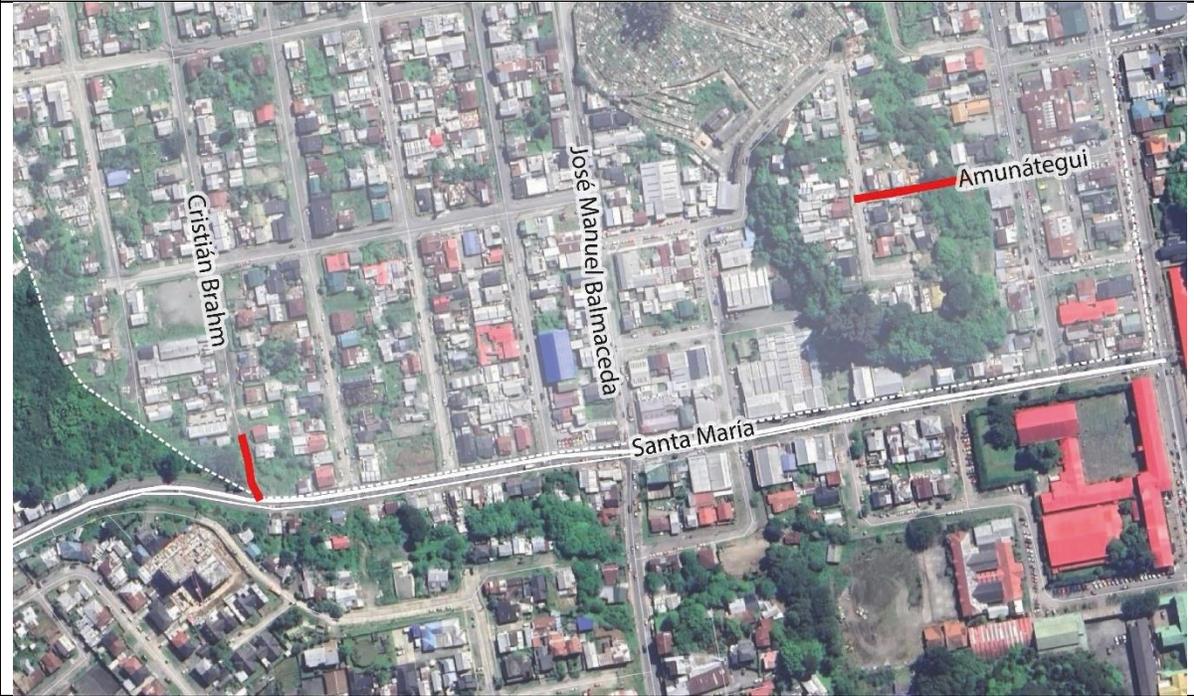
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.5
Nombre del proyecto:	Mejoramiento escalera Michaeli y Brahm
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Escalera peatonal

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger el carácter patrimonial del barrio Puerto, se propone mejorar los espacios públicos y circulaciones peatonales del sector, entre ellos las escaleras Michaeli -Amunátegui- (45 metros) y Brahm (30 m), a través de la conservación de los pavimentos y la dotación de luminarias y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	70 m
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Bajo uso de la caminata y la bicicleta
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	20
Costo estimado de construcción (UF):	600
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



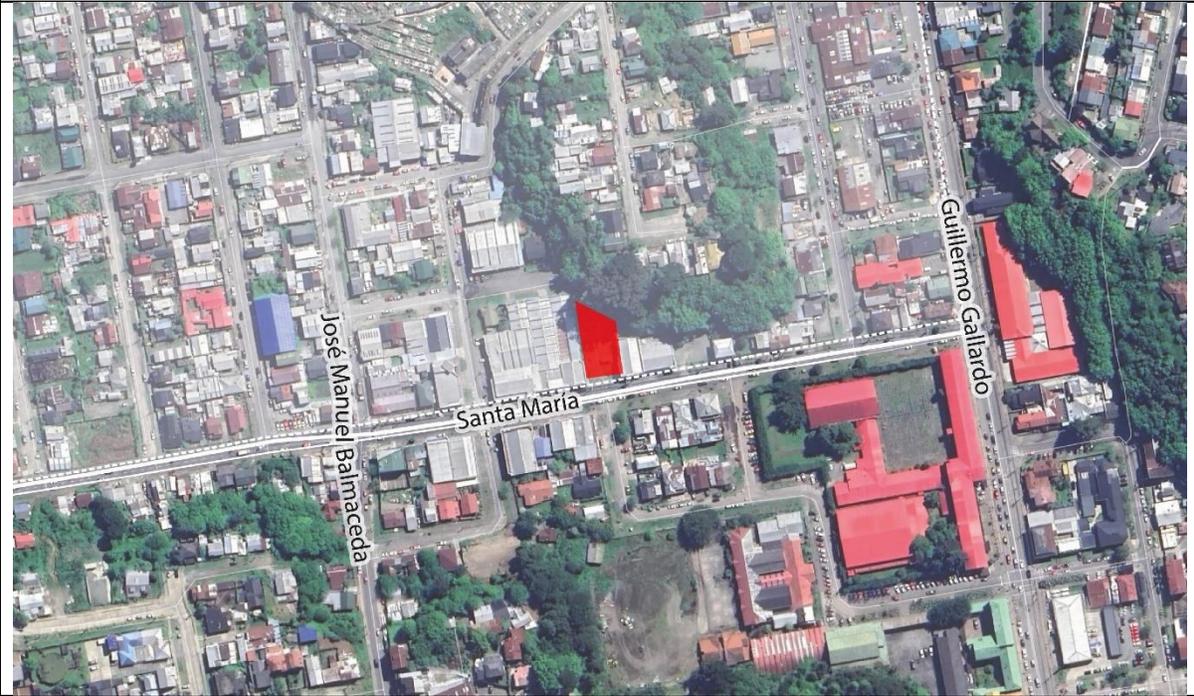
**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.6
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plaza sector Santa María
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plaza

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar el acceso a áreas verdes de calidad en el barrio Modelo, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos la plaza ubicada en el sector Santa María, a través de la conservación de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la reparación y dotación de nuevas luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Extensión o superficie del proyecto:	80 m ²
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	50
Costo estimado de construcción (UF):	1.800
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 - CENTRO

Código del proyecto:	6.7
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral calle Egaña
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta menor

Ubicación del proyecto

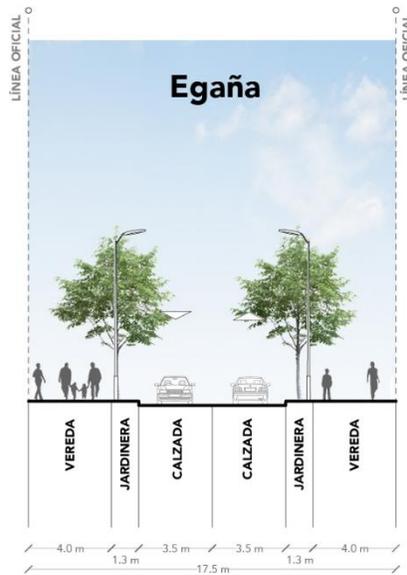
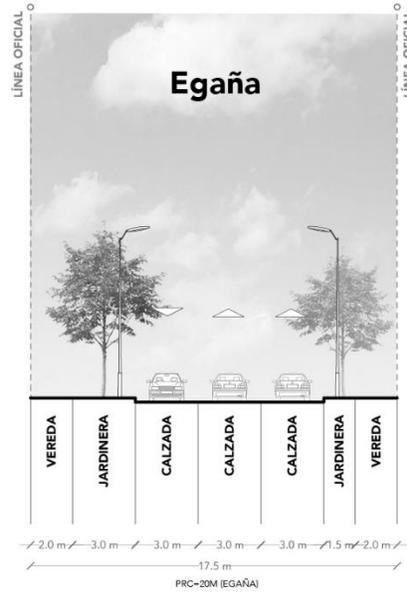


Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar la conectividad y espacios públicos del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de calle Egaña, entre Av. Diego Portales y Maratón, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas – estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	2 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	10.800
Costo estimado de construcción (UF):	360.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



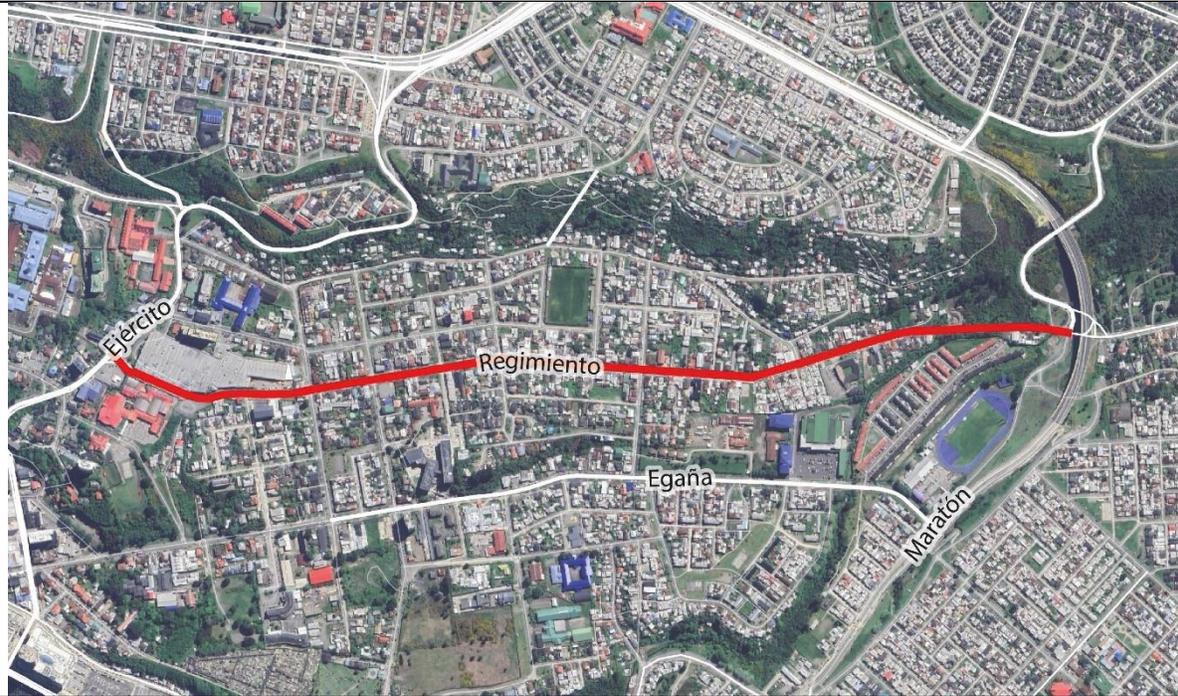
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 - CENTRO

Código del proyecto:	6.8
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral calle Regimiento
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta menor

Ubicación del proyecto

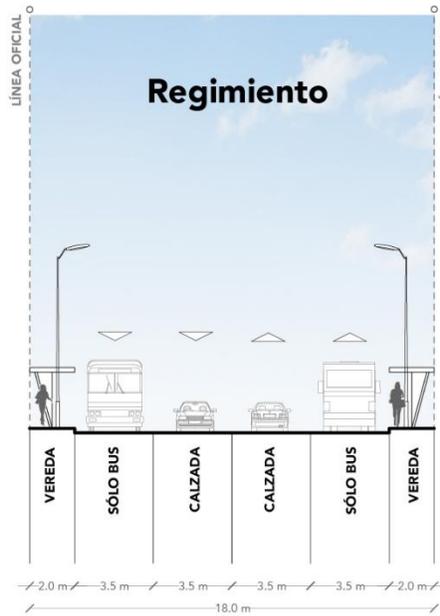
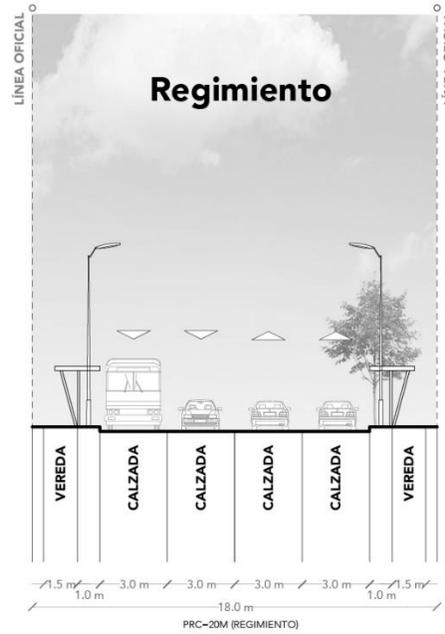


Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar la conectividad y espacios públicos del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de calle Regimiento, entre Ejercito y Maratón, y la habilitación de una pista exclusiva para transporte público, por cada sentido. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	1,9 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	10.000
Costo estimado de construcción (UF):	333.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.9
Nombre del proyecto:	Mejoramiento calles sector 18 de septiembre
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Calles y veredas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Lintz, se propone el mejoramiento integral de las calles del sector, a través del mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Calle Gregorio Argomedo, entre Manuel Montt y José Miguel Infante (75 metros lineales)
- Calle Juan E. Rosales, entre Manuel Montt y José Miguel Infante (85 m)
- Calle Gaspar Marín, entre Manuel Montt y José Miguel Infante (85 m)
- Calle Francisco Javier de la Reyna, entre Juan Aldunate y Manuel Montt (124 m)

Extensión o superficie del proyecto:	369 metros lineales
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	- Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas

Objetivos de la intervención:

- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	SERVIU y/o Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	1.000
Costo estimado de construcción (UF):	31.700
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



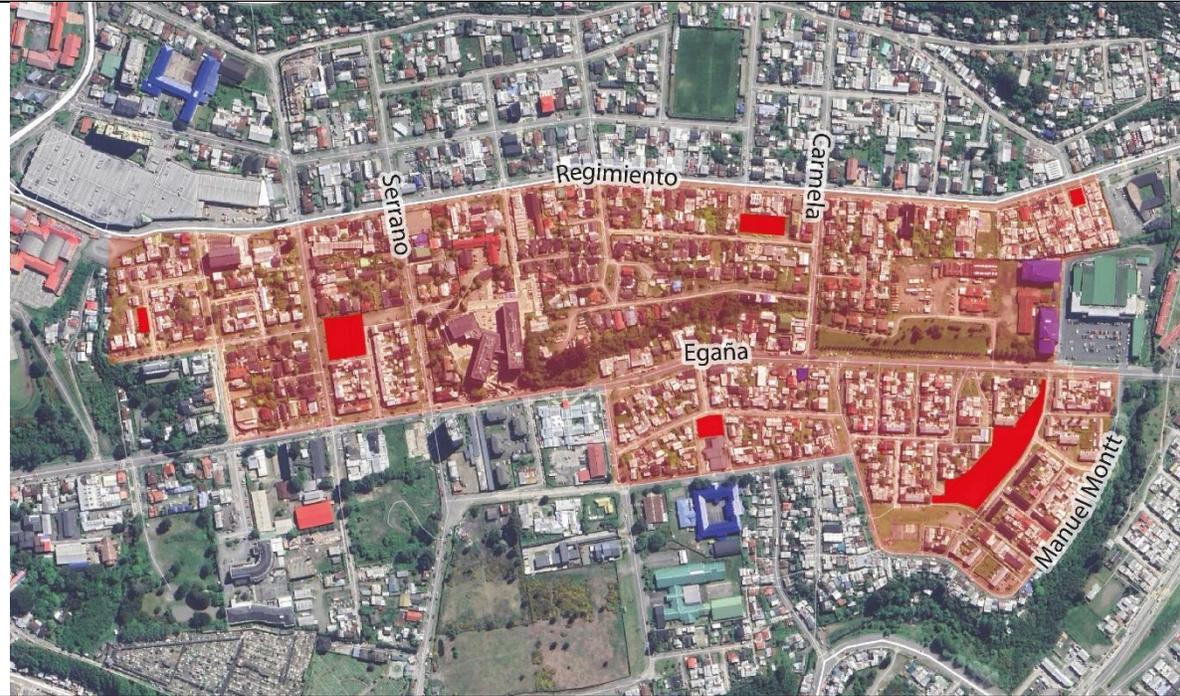
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 6 – CENTRO

Código del proyecto:	6.10
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plazas barrio Lintz
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plazas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar el acceso a áreas verdes de calidad en el barrio Lintz, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos varias plazas barriales, a través de la conservación de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la reparación y dotación de nuevas luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Los espacios públicos considerados en el primer período del PIMEP (2023-2031) son las siguientes:

- Plaza sector 18 de Septiembre (9.700 m2)
- Plaza sector Carmela Carvajal (100 m2)
- Plaza sector Municipal Lintz (300 m2)
- Plaza sector Skoruppa (700 m2)
- Plaza sector Esmeralda (400 m2)
- Plaza sector Población Egaña (230 m2)

Extensión o superficie del proyecto:	1,35 ha
Requiere expropiaciones:	Sí (solo plaza sector Esmeralda)
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante

Objetivos de la intervención:

- Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos
- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	1.000
Costo estimado de construcción (UF):	32.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



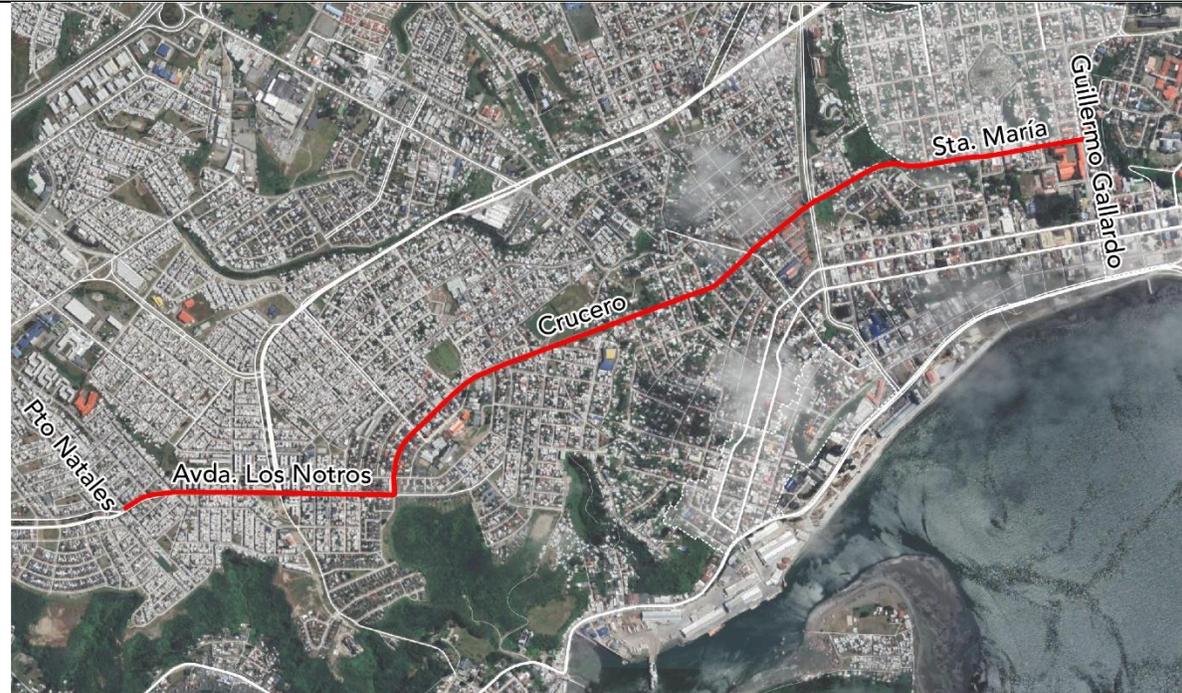
PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 7 - MIRASOL

Código del proyecto:	7.1
Nombre del proyecto:	Mejoramiento integral Eje Los Notros-Crucero-Santa María
Componente:	Movilidad
Tipo de proyecto:	Eje de movilidad mixta mayor

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

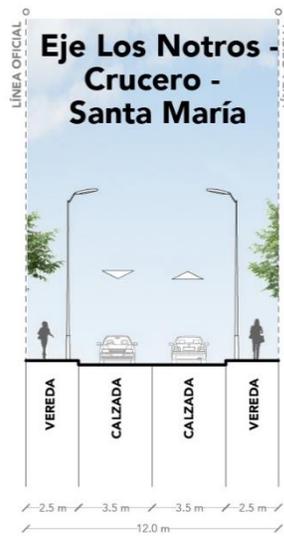
El proyecto consiste en el mejoramiento integral de las calles Los Notros, Crucero y Santa María, eje que se extiende entre las calles Puerto Natales y Guillermo Gallardo. Se considera el mejoramiento de los pavimentos y demarcaciones en calzadas y veredas –estas últimas, con criterios de accesibilidad universal-, el perfeccionamiento de las evacuaciones de aguas lluvias y la reposición y dotación de paraderos, arbolado, jardineras, luminaria y mobiliario urbano.

Extensión o superficie del proyecto:	3,7 km
Requiere expropiaciones:	Si
Origen del proyecto:	Cartera MINVU-SERVIU, STU, Plan de Acción, Participación ciudadana
Iniciativa vigente relacionada:	Segunda Calzada Av. Los Notros, MINVU-SERVIU (Código BIP: 40005113)
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Alta congestión vehicular - Bajo uso de la caminata y la bicicleta - Deterioro de veredas
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la conectividad vial hacia el centro - Mejorar la conectividad vial hacia los barrios - Promover el transporte y la movilidad sustentable, accesible y asequible

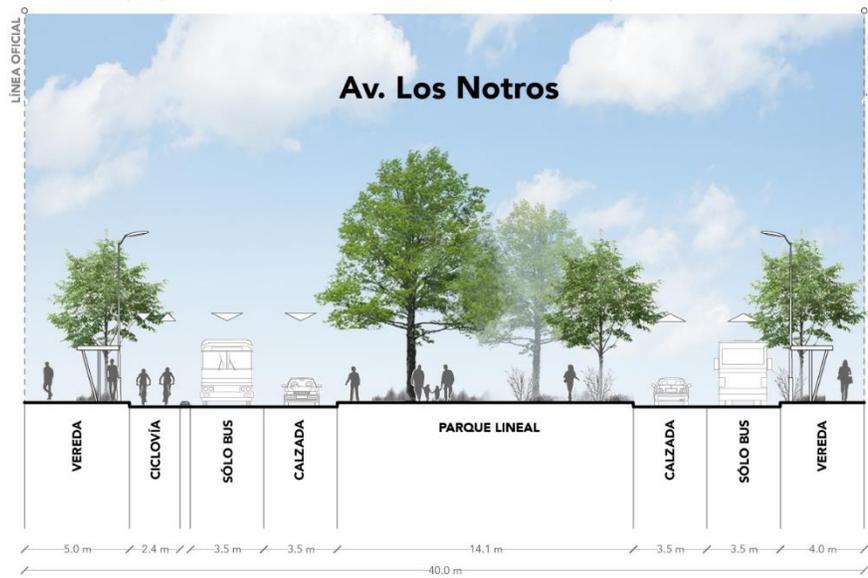
Situación actual vs Imagen objetivo



Tramo propuesto: Av. Los Notros (entre Av. Presidente Ibáñez y Crucero), Crucero y Santa María



Tramo propuesto: Av. Los Notros, entre Puerto Natales y Av. Presidente Ibáñez



Implementación del proyecto	
Etapa actual:	Diseño
Organismo responsable:	SERVIU, Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	14.300
Costo estimado de construcción (UF):	478.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Sectorial o FNDR, Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 7 - MIRASOL

Código del proyecto:	7.2
Nombre del proyecto:	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Pasajes

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Mirasol, se propone el mejoramiento integral de los pasajes de adoquines en la población Padre Hurtado, a través de la conservación de la calzada de adoquines, y la reparación y dotación de luminarias, jardineras y mobiliario urbano.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Calle B, entre Volcán Casablanca y La Cruz (102 m)
- Calle A, entre Volcán Casablanca y La Cruz (102 m)
- Calle Padre Nelson Aguilar, entre Volcán Casablanca y La Cruz (108 m)
- Calle San Francisco de Asís, entre Volcán Casablanca y La Cruz (104 m)
- Calle Padre Fernando Vives, entre Volcán Casablanca y La Cruz (103 m)
- Calle Padre Francisco Javier, entre Volcán Casablanca y La Cruz (104 m)
- Calle Jesuitas, entre Volcán Casablanca y La Cruz (106 m)
- Calle Hogar de Cristo, entre Volcán Casablanca y La Cruz (106 m)
- Calle San Ignacio de Loyola, entre Volcán Casablanca y La Cruz (105 m)

Extensión o superficie del proyecto:	0,94 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana

Iniciativa vigente relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual vs Imagen objetivo



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	500
Costo estimado de construcción (UF):	17.200
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO CARTERA PRIORIZADA



MACROPROYECTO 7 – MIRASOL

Código del proyecto:	7.3
Nombre del proyecto:	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado
Componente:	Espacio público
Tipo de proyecto:	Veredas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y proteger la identidad del barrio Mirasol, se propone el mejoramiento integral de los espacios públicos y peatonales de la población Padre Hurtado, a través de la pavimentación de aceras no materializadas y la conservación de las existentes, la reparación y dotación de luminarias y mobiliario urbano, y la incorporación de nuevo arbolado y jardineras.

Los tramos a ejecutar en el primer período del PIMEP (2023-2031) son los siguientes:

- Pasaje Uno, entre La Cruz y Término pasaje (174 m)
- Calle Padre Nelson Aguilar, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (178 m)
- Calle San Francisco de Asís, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (179 m)
- Calle Padre Fernando Vives, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (176 m)
- Calle Padre Francisco Javier, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (179 m)
- Calle Jesuitas, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (179 m)
- Calle Hogar de Cristo, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (181 m)
- Calle San Ignacio de Loyola, entre La Cruz y Av. Pdte. Alessandri (185 m)

Extensión o superficie del proyecto:	1,5 km
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Participación ciudadana, Municipalidad
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Deterioro de veredas

Objetivos de la intervención:

- Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto

Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipalidad
Costo estimado de diseño (UF):	500
Costo estimado de construcción (UF):	17.200
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)



**PLAN COMUNAL DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
CARTERA PRIORIZADA**



MACROPROYECTO 7 – MIRASOL

Código del proyecto:	7.4
Nombre del proyecto:	Mejoramiento plazas barrio Mirasol
Componente:	Espacio Público
Tipo de proyecto:	Plazas

Ubicación del proyecto



Descripción del proyecto

Con el objetivo de revitalizar y mejorar el acceso a áreas verdes de calidad en el barrio Mirasol, se propone mejorar los espacios públicos y peatonales del sector, entre ellos varias plazas barriales, a través de la conservación de veredas y circulaciones peatonales, la realización de obras de paisajismo, y la reparación y dotación de nuevas luminarias, mobiliario urbano y juegos infantiles.

Los espacios públicos considerados en el primer período del PIMEP (2023-2031) son las siguientes:

- Plaza sector Los Poetas (630 m²)
- Plaza sector El Esfuerzo (0,315 ha)
- Parque Mirasol (2,27 ha)

Extensión o superficie del proyecto:	2,7 ha
Requiere expropiaciones:	No
Origen del proyecto:	Municipalidad, Participación ciudadana
Iniciativa relacionada:	-
Criterio del diagnóstico al que responde:	<ul style="list-style-type: none"> - Deterioro de los espacios públicos existentes - Déficit de áreas verdes mantenidas por habitante
Objetivos de la intervención:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar el acceso y calidad de los espacios públicos - Mejorar el espacio público de centros barriales

Situación actual



Implementación del proyecto	
Etapa actual:	Perfil
Organismo responsable:	Municipal
Costo estimado de diseño (UF):	1.900
Costo estimado de construcción (UF):	62.000
Fuente de financiamiento sugerida:	Municipal (Aportes Ley 20.958)

|



15º EXPENDIENTE PIMEP: Indicadores y monitoreo

1.4 Referentes de Indicadores y monitoreo

Para la elaboración de una matriz de indicadores para el PIMEP Puerto Montt, se utilizaron como referencia la definición de indicadores y las estrategias de control y seguimiento definidas en los siguientes estudios realizados en el país:

- Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEP):
 - Renca, Comuna de Renca, 2021
- Programa de Revitalización de Barrios e Infraestructura Patrimonial Emblemática (PRBIPE):
 - Los Nogales y Casco Histórico, Comuna de Estación Central, 2020.
 - Matta-Madrid, Comuna de Santiago, 2018
 - Cartagena, Comuna de Cartagena, 2016.

1.5 Indicadores de evaluación de desarrollo del PIMEP 2023-2032

Para corroborar los resultados del PIMEP es necesario contar con una matriz de indicadores que permita cuantificar y cualificar los impactos positivos que los proyectos definidos en el plan generan sobre la ciudad y sus habitantes.

Para ello se definieron una serie de indicadores, cuatro para Espacio Público y cuatro para Movilidad, en dónde se establece un parámetro a medir especificando que es lo que cuantifica y en que unidades, una línea base, representando la situación actual al año 2022, y una meta, representando el objetivo a cumplir una vez ejecutado el plan al año 2032. En algunos indicadores también se define una fórmula para corroborar año a año la variación y medir el % de avance del plan. La matriz se expone a continuación:



Tabla 4 Matriz de Indicadores y resultados

Tipo	Indicadores	Unidad de medida	Construcción indicador		Línea Base (2022)	Meta (2032)	Variación
Espacio Público	Aumento de Áreas Verdes por habitante	m2/hab. de áreas verdes	% de Variación de superficie (m2) de Área Verdes/habitante	$\Delta (\%) = \frac{\text{Sup. (m2) Áreas Verdes / Habitantes (Año N)}}{\text{Sup. (m2) Áreas Verdes / Habitantes (Sit. Base)}} \times 100$	7,33	7,68	105%
	Mejoramiento de Áreas Verdes Existentes	há de áreas verdes en mal estado	% de Variación de superficie (há) de Área Verdes en mal estado	$\Delta (\%) = \frac{\text{Sup. (há) Áreas Verdes en mal estado (Año N)}}{\text{Sup. (há) Áreas Verdes en mal estado (Sit. Base)}} \times 100$	79,5	74,5	94%
	Veredas mejoradas	Km lineales de veredas mejoradas	Seguimiento Km mejorados		-	1,43	-
	Escaleras mejoradas	Unidades de escaleras mejoradas	Seguimiento unidades mejoradas		-	4	-
Movilidad	Mejoramiento de vialidad	Km lineales de vialidad mejorada	Seguimiento de Km mejorados		-	30,8	-
	Aumento dotación de ciclovías	Km lineal de ciclovía	% de Variación de Km Lineales de Ciclovías	$\Delta (\%) = \frac{\text{Km Lineales de Ciclovías (Año N)}}{\text{Km Lineales de Ciclovías (Sit. Base)}} \times 100$	22,82	37,92	166%
	Aumento pistas sólo bus	Km lineales pistas sólo bus habilitadas	Seguimiento Km mejorados		-	43,6	-
	Aumentar participación modal de viajes en medios de transporte no motorizado	N° de Viajes en Hora punta mañana	% de Variación de Km Lineales de Ciclovías	$\Delta (\%) = \frac{\text{N° de Viajes no motorizados (Año N)}}{\text{N° de Viajes no motorizados (Sit. Base)}} \times 100$	24.086	24.186	100,4%

Fuente: elaboración propia.

1.6 Metodología de monitoreo de desarrollo del PIMEP 2023-2032

Para favorecer la ejecución de los proyectos considerados en el PIMEP 2023-2032 es esencial contar con un modelo claro de monitoreo, que establezca responsables, tareas y medios de verificación. A continuación, se presenta la siguiente propuesta:

Tabla 5 Modelo municipal de monitoreo

Tarea	Responsable	Medio de verificación
Seguimiento del plan	Asesoría Urbana	<ul style="list-style-type: none"> Reporte semestral
Recopilación y reporte de aportes ingresados	Dirección de Obras Municipales	<ul style="list-style-type: none"> Reporte trimestral
Ejecución del plan (proyectos)	Secretaría de Planificación Comunal	<ul style="list-style-type: none"> N° de postulaciones de iniciativas de inversión al SIN al año N° de iniciativas de inversión diseñadas al año N° de iniciativas de inversión ejecutadas al año
Mantención proyectos de vialidad y áreas verdes	Dirección de Espacio Público e Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> Reporte anual

Fuente: elaboración propia.

Los reportes indicados deberán ser enviados oportunamente al Alcalde, al Concejo Municipal y a las distintas unidades municipales involucradas en temas de movilidad y espacio público, además de publicarse en el portal de transparencia del Municipio, de acuerdo a lo establecido en el art. 180 de la LGUC.

Durante los reportes semestrales realizados por Asesoría Urbana, se podrá evaluar la posibilidad y pertinencia de incorporar nuevos proyectos o hacer modificaciones a los presentes en la Cartera priorizada del PIMEP. Para ello, y de acuerdo a la ley, será necesario contar con la aprobación del Concejo Comunal¹².

Se propone utilizar una matriz para el monitoreo y seguimiento anual del avance en los proyectos del PIMEP, de acuerdo a los indicadores propuestos (apartado 1.5), la cual se puede ver a continuación:

Tabla 6 Matriz de seguimiento anual

Tipo	Indicadores	Unidad de medida	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Meta (2032)
PIMEP	Avance del PIMEP Puerto Montt	% de proyectos ejecutados											100% de los proyectos ejecutados
	N° de Proyectos ejecutados												29 proyectos ejecutados

¹² Las futuras actualizaciones del PIMEP no cuentan con la obligación de realizar una consulta pública previa a la aprobación en el Concejo Comunal, no obstante, su pertinencia debería ser evaluada, de acuerdo a la cantidad de modificaciones al PIMEP aprobado y su impacto en la comuna.



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Tipo	Indicadores	Unidad de medida	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Meta (2032)	
	Aprobación de la modificación al PRC Puerto Montt												Aprobación modificación PRC	
Espacio Público	Aumento de Áreas Verdes por habitante	Há de áreas verdes nuevas											7,63 há de áreas verdes nuevas	
	N° de Proyectos ejecutados												3 proyectos ejecutados	
	Mejoramiento de Áreas Verdes Existentes	Há de áreas verdes mejoradas											5,03 há de áreas verdes mejoradas	
	N° de Proyectos ejecutados												4 proyectos ejecutados	
	Veredas mejoradas	Km lineales de veredas mejoradas											1,43 Km de veredas mejoradas	
	N° de Proyectos ejecutados													1 proyectos ejecutados
	Escaleras mejoradas	Unidades de escaleras mejoradas												4 escaleras
	N° de Proyectos ejecutados													3 proyectos ejecutados
Movilidad	Mejoramiento de vialidad	Km lineales de vialidad mejorada											29,9 Km de vialidad mejorada	
	N° de Proyectos ejecutados												13 proyectos ejecutados	
	Aumento dotación de ciclovías	Km lineales de ciclovías											15,2 Km de ciclovías nuevas	
	N° de Proyectos ejecutados												2 proyectos ejecutados	
	Aumento pistas sólo bus	Km lineales pistas sólo bus habilitadas											43,6 Km de pistas sólo buses habilitadas (en 9 ejes viales diferentes)	
N° de Proyectos ejecutados													7 proyectos ejecutados	



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT



Tipo	Indicadores	Unidad de medida	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Meta (2032)
	Aumentar participación modal de viajes en medios de transporte no motorizado	% de viajes en medios no motorizados en hora punta mañana											25,1% de viajes en medios no motorizados en hora punta mañana
	N° de Proyectos ejecutados												2 proyectos ejecutados

Fuente: elaboración propia.



16º EXPENDIENTE PIMEP: Plan de gestión

La implementación del PIMEP no solo requiere de una correcta programación de proyectos conforme a la disponibilidad de aportes privados y recursos públicos de fuentes regionales y sectoriales, también requiere definir la programación de las etapas de gestión. Un adecuado modelo de gestión no solo asume la necesidad de coordinación con las diversas entidades públicas que programan proyectos de infraestructura en la ciudad de Puerto Montt, sino que también asume las dificultades institucionales del municipio para gestionar el plan de forma integrada y asegurar que las medidas del plan sean vinculantes para el diseño de las obras y el gasto público en general.

Para gestionar el PIMEP, dada la necesidad de integrar instrumentos y recursos de diversas fuentes, mantener activos los procesos de participación ciudadana y fomentar la asociación público-privada asociada a proyectos de urbanización, se requieren aprobar en conjunto con el PIMEP otros instrumentos legales vinculantes (PRC y Planos de Detalle), además de realizar una serie de acciones que facilite la coordinación entre distintos actores o servicios públicos.

Para ordenar las acciones necesarias para la gestión del PIMEP, se establecieron las siguientes etapas:

- Etapa 1: 2022-2024
- Etapa 2: 2025-2028
- Etapa 3: 2029-2032

1.7 Etapa 1: 2022-2024

1.7.1 Aprobación PIMEP en Diario Oficial

La primera acción de implementación del PIMEP corresponde a su aprobación y posterior publicación en el Diario Oficial. De acuerdo a la ley, el Plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público será aprobado por el Concejo Municipal respectivo y promulgado mediante decreto emitido por el Alcalde, quién remitirá al Gobierno Regional. La cartera priorizada y el acto administrativo que apruebe el plan y sus modificaciones deberán publicarse en el Diario Oficial.



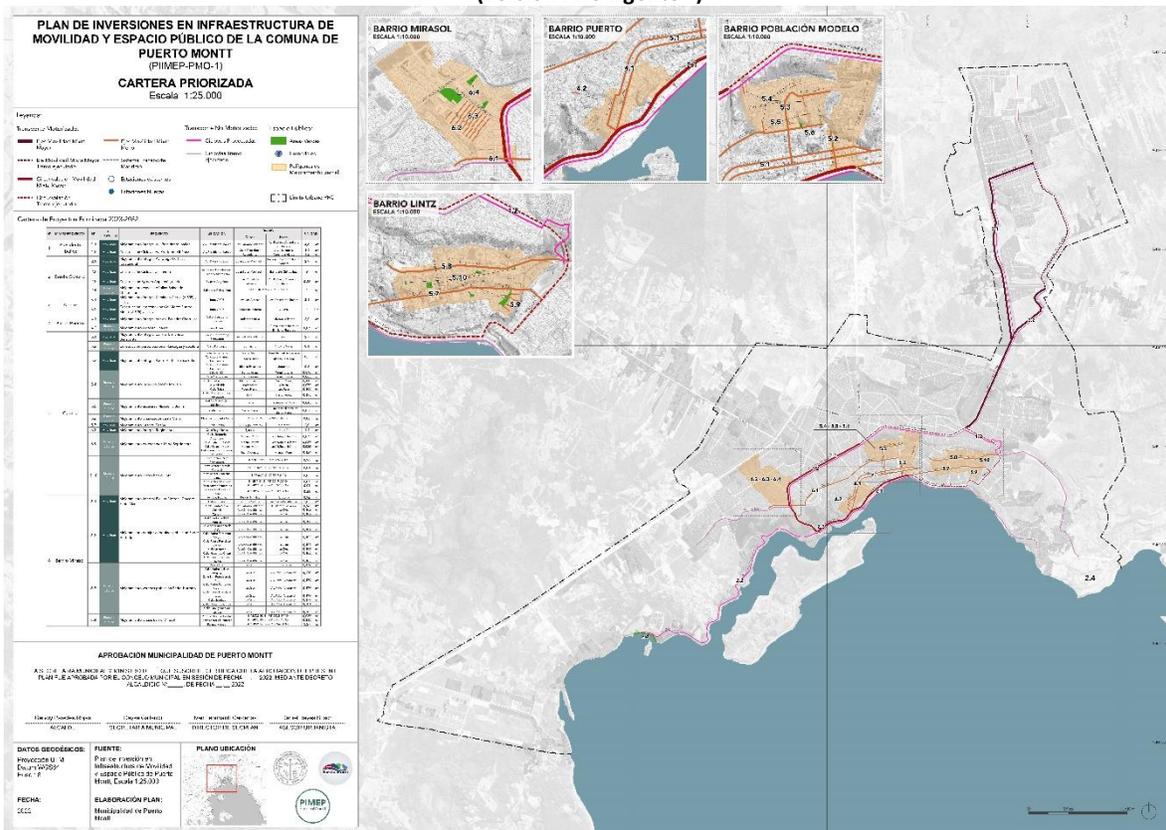
Si bien el PIMEP propuesto para el período 2023-2032 fue elaborado a partir del Anteproyecto de modificación del Plan Regulador, de modo de responder a la estrategia de planificación que tomará la comuna para los años venideros, por ley, los PIMEPs deben asociarse a los instrumentos de planificación vigentes, vale decir, al Plan Regulador Comunal (2009) y las declaratorias de utilidad de pública (DUP) que este establezca.

En este sentido, existen proyectos dentro del PIMEP que hoy no cuentan con las declaratorias de utilidad pública necesarias para su ejecución, por lo que se deberá postergar su incorporación al PIMEP hasta que se apruebe el nuevo Plan Regulador. Estos proyectos son:

- 2.5 Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo
- 2.6 Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo
- 3.3 Construcción Parque humedal Mar y Cielo
- 4.1 Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas
- 5.3 Mejoramiento plaza Miramar

Es por este motivo, que la versión del PIMEP que deberá aprobarse primero, durante el año 2022, será la siguiente:

Figura 6 PIMEP Planimetría para aprobación y publicación en D.O. PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (versión PRC vigente¹³)



Fuente: Elaboración propia.

¹³ Se adjunta copia de la planimetría en Anexos, para el proceso de aprobación y posterior publicación en el Diario Oficial.



Tabla 7 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (versión PRC vigente)

Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta				
1	Presidente Ibañez	1.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibañez	Av. Presidente Ibañez	Av. Salvador Allende	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	3,8	km	41.000	1.370.000
		1.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibañez	Av. Presidente Ibañez	Calle Chacabuco	Av. Los Notros	4,9	km	1.300	43.000
Regimiento	Camino a Alerce					1,2	km				
2	Borde Costero	2.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)	Av. Diego Portales	Juan Soler Manfredini	Par vial Presidente Ibañez Oriente	2,9	km	16.000	520.000
		2.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Costanera	Av. Diego Portales - Av. Pacheco Altamirano	Juan Soler Manfredini	Balneario Chiquihue	9	km	2.000	60.000
		2.3	Movilidad	Construcción By pass Angelmó (tunel)	By pass Angelmó	Av. Angelmó (Costanera)	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	0,25	km	-	s/i
		2.4	Espacio público	Mejoramiento espacio público Balneario Chiquihue	Balneario Chiquihue	41°30'38.26"S - 73° 1'2.73"O		1	ha	700	23.400
3	Alerce	3.1	Movilidad	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	Ruta V-505	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibañez	8,1	km	88.000	2.916.000
		3.2	Movilidad	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía	Ruta V-625	Pedro de la Barra	Austral	4	Km	-	-
4	Barrio Puerto	4.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos	Calles Ecuador y Chorrillos	Independencia	Salvador Allende	2,0	km	11.000	360.000
		4.2	Espacio público	Mejoramiento escalera Linares	Calle Linares	Ebensperger	20 m al norponiente de Emiliano Figueroa	0,07	km	0	600
5	Centro	5.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente	Calles Urmeneta y Benavente	Av. Salvador Allende	Ejercito	2,7	km	15.000	490.000



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad	Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta			
		5.2	Espacio público	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera	Calle Rancagua	Seminario	Antonio Varas	0,4 km	4.000	130.000
		5.3	Movilidad	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda	Calle Padre Harter	Doctor Martin	José Manuel Balmaceda	0,5 km	2.000	65.000
					Calle José Manuel Balmaceda	Padre Harter	Blanco Encalada			
					Calle José Manuel Balmaceda	Blanco Encalada	Urmeneta	0,5 km		
		5.4	Movilidad	Mejoramiento calles población Modelo	Calle Chillán	Barros Arana	Término calle	0,070 km	2.400	79.200
					Calle Cauquenes	Barros Arana	Término calle	0,065 km		
					Calle Cristian Brahm	Blanco Encalada	Santa María	0,115 km		
					Calle Alcalde	Balmaceda	Chillán	0,070 km		
					Calle Talca	Padre Harter	Luis Ross	0,100 km		
					Calle Mac Iver - 18 de Septiembre	Berlín	Barros Arana	0,195 km		
		5.5	Espacio público	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm	Calle Amunategui (Michaeli)	Talca	Cauquenes Alto	0,045 km	20	600
					Calle Brahm	Santa María	30 m hacia el norte de Santa María	0,030 km		
		5.6	Espacio público	Mejoramiento plaza sector Santa María	Plaza sector Santa María	41°28'8.16"S - 72°56'42.27"O		0,08 ha	50	1.800
		5.7	Movilidad	Mejoramiento integral Egaña	Calle Egaña	Av. Diego Portales	Maratón	2,0 km	10.800	360.000
		5.8	Movilidad	Mejoramiento integral Regimiento	Calle Regimiento	Ejercito	Maratón	1,9 km	10.000	333.000
		5.9	Movilidad	Mejoramiento calles sector 18 de Septiembre	Calle Gregorio Argomedo	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,075 km	1.000	31.700
					Calle Juan E. Rosales	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085 km		
					Calle Gaspar Marín	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085 km		
					Calle Francisco Javier de la Reyna	Juan Aldunate	Manuel Montt	0,124 km		
		5.10	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Lintz	Plaza sector 18 de Septiembre	41°28'16.99"S - 72°55'6.99"O		0,97 ha	1.000	32.000



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta				
					Plaza sector Carmela Carvajal	41°28'15.42"S - 72°55'21.72"O		0,01	ha		
					Plaza sector Municipal Lintz	41°28'6.22"S - 72°55'3.21"O		0,03	ha		
					Plaza sector Skoruppa	41°28'7.81"S - 72°55'19.02"O		0,07	ha		
					Plaza sector Esmeralda	41°28'11.30"S - 72°55'52.09"O		0,04	ha		
					Plaza sector Población Egaña	41°28'12.53"S - 72°55'39.94"O		0,23	ha		
6	Barrio Mirasol	6.1	Movilidad	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Av. Los Notros	Puerto Natales	Crucero	0,92	km	14.300	478.000
					Calle Crucero	Av. Los Notros	Av. Salvador Allende	1,82	km		
					Calle Santa María	Av. Salvador Allende	Guillermo Gallardo	0,96	km		
		6.2	Movilidad	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Calle B	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km	500	17.200
					Calle A	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km		
					Calle Padre Nelson Aguilar	Volcán Casablanca	La Cruz	0,108	km		
					Calle San Francisco de Asís	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km		
					Calle Padre Fernando Vives	Volcán Casablanca	La Cruz	0,103	km		
					Calle Padre Francisco Javier	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km		
					Calle Jesuitas	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km		
					Calle Hogar de Cristo	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km		
		6.3	Espacio público	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Pasaje Uno	La Cruz	Término pasaje	0,174	km	500	17.200
					Calle Padre Nelson Aguilar	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,178	km		
					Calle San Francisco de Asís	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km		
					Calle Padre Fernando Vives	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,176	km		
Calle Padre Francisco Javier	La Cruz				Av. Pdte. Alessandri	0,179	km				



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta				
					Calle Jesuitas	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km		
					Calle Hogar de Cristo	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,181	km		
					Calle San Ignacio de Loyola	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,185	km		
		6.4	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	Plaza sector Los Poetas	41°28'29.10"S - 72°58'38.89"O		0,063	ha	1.900	62.000
	Plaza sector El Esfuerzo				41°28'23.19"S - 72°58'47.48"O		0,315	ha			
	Parque Mirasol				41°28'26.76"S - 72°58'54.91"O		2,27	ha			
Valor Total										223.470	7.390.700
Valor Redondeado										220.000	7.390.000
Total										7.610.000	

Fuente: elaboración propia.

1.7.2 Aprobación PRC y actualización PIMEP

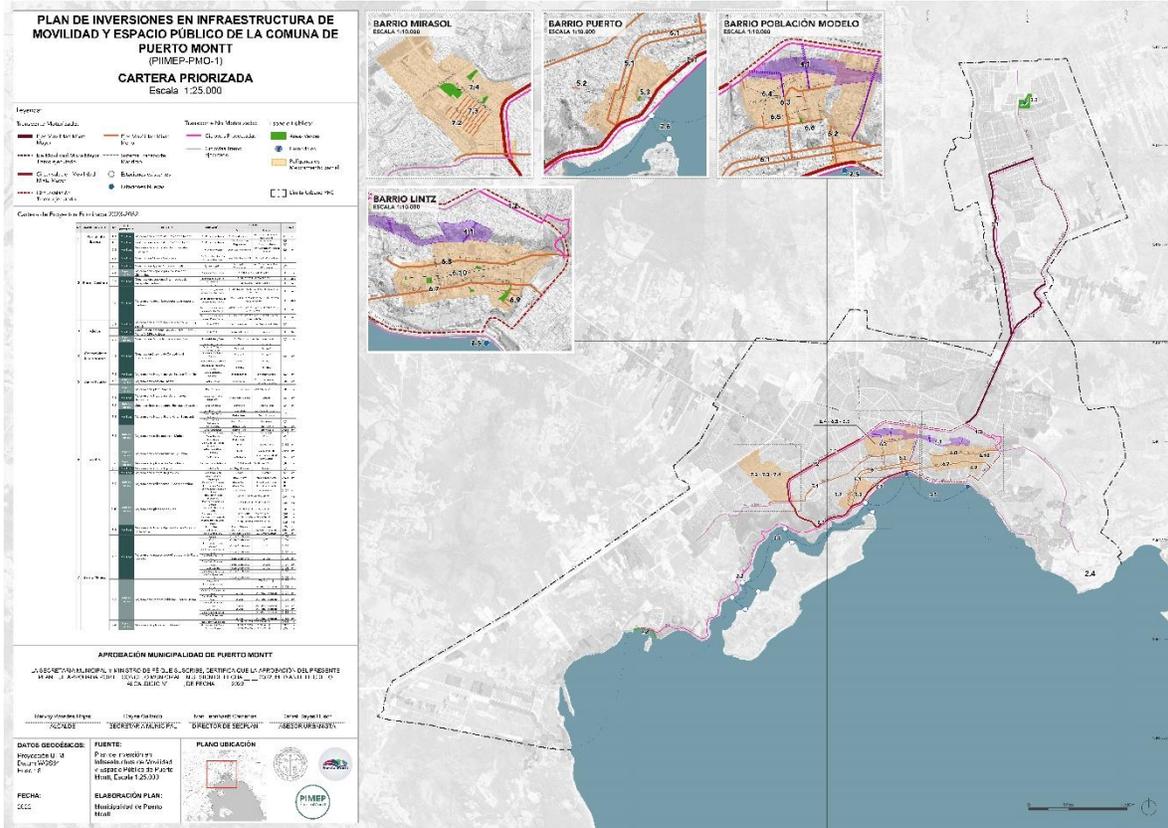
De acuerdo a la ley 20.958, los PIMEPs deberán actualizarse periódicamente en un plazo no mayor a diez años, y cada vez que se apruebe un nuevo instrumento de planificación, siguiendo el mismo procedimiento de aprobación; exceptuando por la obligatoriedad de la consulta pública, que solo corresponde en el caso del primer PIMEP comunal. De esta manera, una vez se apruebe al nuevo Plan Regulador Comunal se deberá volver a someter a aprobación el PIMEP.

Como se mencionó anteriormente, el diseño de este PIMEP se anticipó al escenario propuesto por el nuevo PRC, considerando, en su cartera, proyectos asociados a las declaratorias de utilidad pública (DUP) propuestas en el nuevo instrumento. De esta manera, una vez se encuentre aprobado el PRC y se deba volver a aprobar el PIMEP, será momento de incorporar los proyectos que anteriormente no se pudieron incorporar, vale decir:

- 2.5 Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo
- 2.6 Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo
- 3.3 Construcción Parque humedal Mar y Cielo
- 4.1 Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas
- 5.3 Mejoramiento plaza Miramar

De esta manera, la propuesta de actualización del PIMEP, una vez se encuentre aprobado el nuevo PRC, será la siguiente:

Figura 7 PIMEP Planimetría para aprobación y publicación en D.O. PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (versión nuevo PRC¹⁴)



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 8 Cartera Priorizada PIMEP Puerto Montt 2023-2032 (versión nuevo PRC)

Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad	Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta			
1	Presidente Ibañez	1.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibañez	Av. Presidente Ibañez	Av. Salvador Allende	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	3,8 km	41.000	1.370.000
		1.2	Movilidad	Construcción Ciclovia Av.	Av. Presidente	Calle Chacabuco	Av. Los Notros	4,9 km	1.300	43.000

¹⁴ Se adjunta copia de la planimetría en Anexos, para el proceso de aprobación y posterior publicación en el Diario Oficial.



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta				
				Presidente Ibáñez	Ibáñez	Regimiento	Camino a Alerce	1,2	km		
2	Borde Costero	2.1	Movilidad	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)	Av. Diego Portales	Juan Soler Manfredini	Par vial Presidente Ibáñez Oriente	2,9	km	16.000	520.000
		2.2	Movilidad	Construcción Ciclovía Costanera	Av. Diego Portales - Av. Pacheco Altamirano	Juan Soler Manfredini	Balneario Chiquihue	9	km	2.000	60.000
		2.3	Movilidad	Construcción By pass Angelmó (tunel)	By pass Angelmó	Av. Angelmó (Costanera)	Av. Pacheco Altamirano (Costanera)	0,25	km	-	s/i
		2.4	Espacio público	Mejoramiento espacio público Balneario Chiquihue	Balneario Chiquihue	41°30'38.26"S - 73°1'2.73"O		1	ha	700	23.400
		2.5	Movilidad	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo	Embarcadero Centro	41°28'23.50"S - 72°56'22.76"O		1	unid	3.000	90.000
						Embarcadero Pichipelluco	41°28'33.24"S - 72°55'10.54"O		1		
		2.6	Movilidad	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo	Embarcadero y rampa de acceso Puntilla Tenglo	41°28'51.36"S - 72°57'10.13"O / 41°29'2.37"S - 72°57'11.80"O		1	unid	700	22.000
					Embarcadero y rampa de acceso Balseo Tenglo	41°29'14.42"S - 72°58'23.55"O / 41°29'22.37"S - 72°58'27.99"O		1	unid		
					Embarcadero y rampa de acceso Capilla Tenglo	41°30'0.33"S - 72°59'23.63"O / 41°30'7.01"S - 72°59'4.39"O		1	unid		
					Embarcadero y rampa de acceso Punta Piedra	41°30'9.81"S - 72°59'33.65"O / 41°30'19.21"S - 72°59'16.12"O		1	unid		
3	Alerce	3.1	Movilidad	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	Ruta V-505	Av. Los Alerces	Av. Presidente Ibáñez	8,1	km	88.000	2.916.000
		3.2	Movilidad	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía	Ruta V-625	Pedro de la Barra	Austral	4	Km	-	-



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad	Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	
						Desde	Hasta				
		3.3	Espacio público	Construcción Parque humedal Mar y Cielo	Humedal Mar y Cielo	Av. Violeta Parra con Av. Transversal 3		7,5	ha	6.000	175.000
4	Conectividad Interterrazas	4.1	Movilidad	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas	Ascensor Quillota	Terraza 1	Terraza 2	2,8	km	17.448	581.610
					Ascensor O'Higgins-Padre Harter	Terraza 2	Terraza 3				
					Funicular Guillermo Gallardo	Terraza 2	Terraza 3				
					Rampa Ejercito-Carmela	Terraza 2	Terraza 3				
					Rampa Mac Iver-Santa Teresa	Terraza 2	Terraza 3				
5	Barrio Puerto	5.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos	Calles Ecuador y Chorrillos	Independencia	Salvador Allende	2,0	km	11.000	360.000
		5.2	Espacio público	Mejoramiento escalera Linares	Calle Linares	Ebensperger	20 m al norponiente de Emiliano Figueroa	0,07	km	0	600
		5.3	Espacio público	Mejoramiento plaza Miramar	Plaza Miramar	41°28'42.20"S - 72°57'12.40"O		0,08	ha	60	2.000
6	Centro	6.1	Movilidad	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente	Calles Urmeneta y Benavente	Av. Salvador Allende	Ejercito	2,7	km	15.000	490.000
		6.2	Espacio público	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera	Calle Rancagua	Seminario	Antonio Varas	0,4	km	4.000	130.000
		6.3	Movilidad	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda	Calle Padre Harter	Doctor Martin	José Manuel Balmaceda	0,5	km	2.000	65.000
					Calle José Manuel Balmaceda	Padre Harter	Blanco Encalada				
					Calle José Manuel Balmaceda	Blanco Encalada	Urmeneta	0,5	km		
		6.4	Movilidad	Mejoramiento calles población Modelo	Calle Chillán	Barros Arana	Término calle	0,070	km	2.400	79.200
					Calle Cauquenes	Barros Arana	Término calle	0,065	km		
Calle Cristian Brahm	Blanco Encalada				Santa María	0,115	km				
Calle Alcalde	Balmaceda				Chillán	0,070	km				



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)
						Desde	Hasta				
					Calle Talca	Padre Harter	Luis Ross	0,100	km		
					Calle Mac Iver - 18 de Septiembre	Berlín	Barros Arana	0,195	km		
		6.5	Espacio público	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm	Calle Amunategui (Michaeli)	Talca	Cauquenes Alto	0,045	km	20	600
					Calle Brahm	Santa María	30 m hacia el norte de Santa María	0,030	km		
		6.6	Espacio público	Mejoramiento plaza sector Santa María	Plaza sector Santa María	41°28'8.16"S - 72°56'42.27"O		0,08	ha	50	1.800
		6.7	Movilidad	Mejoramiento integral Egaña	Calle Egaña	Av. Diego Portales	Maratón	2,0	km	10.800	360.000
		6.8	Movilidad	Mejoramiento integral Regimiento	Calle Regimiento	Ejercito	Maratón	1,9	km	10.000	333.000
		6.9	Movilidad	Mejoramiento calles sector 18 de Septiembre	Calle Gregorio Argomedo	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,075	km	1.000	31.700
					Calle Juan E. Rosales	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085	km		
					Calle Gaspar Marín	Manuel Montt	José Miguel Infante	0,085	km		
					Calle Francisco Javier de la Reyna	Juan Aldunate	Manuel Montt	0,124	km		
		6.10	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Lintz	Plaza sector 18 de Septiembre	41°28'16.99"S - 72°55'6.99"O		0,97	ha	1.000	32.000
					Plaza sector Carmela Carvajal	41°28'15.42"S - 72°55'21.72"O		0,01	ha		
					Plaza sector Municipal Lintz	41°28'6.22"S - 72°55'3.21"O		0,03	ha		
Plaza sector Skoruppa	41°28'7.81"S - 72°55'19.02"O				0,07	ha					
Plaza sector Esmeralda	41°28'11.30"S - 72°55'52.09"O				0,04	ha					
Plaza sector Población Egaña	41°28'12.53"S - 72°55'39.94"O				0,23	ha					
7	Barrio Mirasol	7.1	Movilidad	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Av. Los Notros	Puerto Natales	Crucero	0,92	km	14.300	478.000
					Calle Crucero	Av. Los Notros	Av. Salvador Allende	1,82	km		
					Calle Santa María	Av. Salvador Allende	Guillermo Gallardo	0,96	km		
		7.2	Movilidad	Mejoramiento pasajes adoquines población	Calle B	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km	500	17.200
					Calle A	Volcán Casablanca	La Cruz	0,102	km		



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT

BRESCIANI



Nº	Macroproyecto	Nº	Tipo proyecto	Proyecto	Ubicación	Tramo		Unidad		Valor estimado Diseño (uf)	Valor estimado Construcción (uf)	
						Desde	Hasta					
				Padre Hurtado	Calle Padre Nelson Aguilar	Volcán Casablanca	La Cruz	0,108	km			
					Calle San Francisco de Asís	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km			
					Calle Padre Fernando Vives	Volcán Casablanca	La Cruz	0,103	km			
					Calle Padre Francisco Javier	Volcán Casablanca	La Cruz	0,104	km			
					Calle Jesuitas	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km			
					Calle Hogar de Cristo	Volcán Casablanca	La Cruz	0,106	km			
					Calle San Ignacio de Loyola	Volcán Casablanca	La Cruz	0,105	km			
		7.3	Espacio público	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Pasaje Uno	La Cruz	Término pasaje	0,174	km	500	17.200	
					Calle Padre Nelson Aguilar	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,178	km			
					Calle San Francisco de Asís	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km			
					Calle Padre Fernando Vives	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,176	km			
					Calle Padre Francisco Javier	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km			
					Calle Jesuitas	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,179	km			
					Calle Hogar de Cristo	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,181	km			
					Calle San Ignacio de Loyola	La Cruz	Av. Pdte. Alessandri	0,185	km			
		7.4	Espacio público	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	Plaza sector Los Poetas	41°28'29.10"S - 72°58'38.89"O		0,063	ha	1.900	62.000	
					Plaza sector El Esfuerzo	41°28'23.19"S - 72°58'47.48"O		0,315	ha			
					Parque Mirasol	41°28'26.76"S - 72°58'54.91"O		2,27	ha			
										Valor Total	250.678	8.261.310
										Valor Redondeado	250.000	8.260.000
										Total	8.510.000	



1.7.3 Convenio de programación PIMEP

Conforme a los cambios introducidos en febrero de 2018¹⁵ a la Ley Orgánica Constitucional de Gobierno y Administración Regional, los municipios pueden establecer convenios¹⁶ con el Gobierno Regional y los Ministerios, donde todos estos entes concurren en forma conjunta al financiamiento plurianual de las acciones del plan, tales como estudios preinversionales, programas y proyectos de inversión¹⁷, incluido la compra de suelo o expropiaciones.

Este tipo de convenios no solo permite la incorporación de los municipios, sino que su cumplimiento es obligatorio para las partes¹⁸, lo que garantiza la destinación de recursos en forma planificada. Estos convenios deberán ser sancionados mediante decreto supremo, y serán cumplidos por el ministro de Hacienda, bajo la fórmula "*Por orden del Presidente de la República*".

Bajo esta fórmula, el Municipio junto a distintos servicios públicos del Estado pueden acordar incluir los proyectos del PIMEP en una cartera de inversiones financiadas a cinco años en un convenio plurianual, con lo cual se le da certidumbre al PIMEP en sus primeras dos etapas. Este convenio podría ser prorrogado con nuevas obras posterior a los primeros cinco años, conforme al avance del PIMEP.

Para asegurar la realización y posterior implementación del convenio de colaboración, se recomienda la conformación de una **Mesa de trabajo**, que gestione la aprobación del convenio y que dé seguimiento a su ejecución, a través de reuniones semestrales de revisión de avances. Esta mesa debería estar constituida, a lo menos, por:

- Secretaría de Planificación, Municipalidad de Puerto Montt
- Departamento de Asesoría, Municipalidad de Puerto Montt
- Secretaría de Planificación del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (SECTRA)
- Secretaría Regional del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (SEREMI MTT)
- Servicio de Vivienda y Urbanismo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU)
- Secretaría Regional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU).
- Dirección de planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (DIRPLAN)
- División de Planificación y Desarrollo Regional del Gobierno Regional de Los Lagos (DIPLADER)
- División de Infraestructura y Transporte del Gobierno Regional de Los Lagos (DIT)
-

¹⁵ Ley 21.074 de Fortalecimiento de la regionalización del país.

¹⁶ Artículo 81 bis Ley N°19.175.- Los gobiernos regionales podrán suscribir convenios de programación territorial, con una o más municipalidades o uno o más servicios públicos creados para el cumplimiento de la función administrativa y representados por sus directores regionales debidamente facultados, de carácter anual o plurianual, destinados a formalizar los acuerdos para la ejecución de iniciativas de impacto comunal o intercomunal en los plazos y con los aportes financieros de las partes que en cada caso se acuerden. Estos convenios deberán ser sancionados mediante resolución del gobierno regional respectivo, y quedarán sujetos, en lo que correspondiere, a lo dispuesto en el inciso tercero del artículo anterior.

¹⁷ Artículo 80° Ley N°19.175

¹⁸ Artículo 81° inciso tercero "El cumplimiento de los convenios de programación será íntegramente obligatorio para todas las partes celebrantes. En caso de tener carácter plurianual, cada una de ellas deberá contemplar en la formulación de sus respectivos presupuestos la estimación de todos los recursos correspondientes al año pertinente, según las obligaciones adquiridas al momento de la suscripción"

En relación a lo anterior, a continuación, se identifican las acciones necesarias para la gestión del convenio de programación:

Tabla 9 Modelo de gestión del Convenio de Programación

Tarea	Responsable	Medio de verificación	Plazo deseado
Conformación Mesa de trabajo	Secretaría de Planificación Municipalidad de Puerto Montt	<ul style="list-style-type: none">Acta de conformación firmada por integrantes	<ul style="list-style-type: none">Noviembre-Diciembre 2022
Elaboración y firma del Convenio de programación	Gobierno Regional de Los Lagos, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Obras Públicas, Municipalidad de Puerto Montt	<ul style="list-style-type: none">Convenio de programación firmado	<ul style="list-style-type: none">1er semestre 2023
Aprobación del Convenio de programación	Consejo Regional de Los Lagos	<ul style="list-style-type: none">Certificado de aprobación del Convenio de programación	<ul style="list-style-type: none">1er semestre 2023
Programación y coordinación de las acciones necesarias para la ejecución del Convenio	Comisión Evaluadora del Convenio ¹⁹	<ul style="list-style-type: none">Informe de programación y análisis de ejecución técnica y financiera de los proyectos del Convenio	<ul style="list-style-type: none">1er semestre 2023
Seguimiento y evaluación periódica de los proyectos que se enmarcan en el Convenio	Comisión Evaluadora del Convenio	<ul style="list-style-type: none">Reporte semestral	<ul style="list-style-type: none">Semestral
Revisión anual y actualización optativa de la cartera de proyectos	Comisión Evaluadora del Convenio, Consejo Regional de Los Lagos	<ul style="list-style-type: none">Certificado de modificación del Convenio de programación, emitido por el Consejo Regional de Los Lagos	<ul style="list-style-type: none">Anual

Fuente: elaboración propia.

¹⁹ La Comisión Evaluadora del Convenio hará el seguimiento y la evaluación de la gestión del convenio y estará conformada por: Gobernador Regional de Los Lagos o su representante, Jefe de la División de Planificación y Desarrollo Regional del GORE Los Lagos, Jefe de la División de Infraestructura y Transporte del GORE Los Lagos, Consejero Regional de Los Lagos, Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de Los Lagos, Secretario Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de Los Lagos, Coordinador de la Secretaría de Planificación de Transporte de la macro zona Austral, Director de Planeamiento MOP Los Lagos, Director de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad de Puerto Montt y Asesor Urbanista de la Municipalidad de Puerto Montt.



1.7.4 Destinación estratégica de aportes privados

Dado que los aportes privados al espacio público (Ley 20.958) corresponden a solo el 5% de la inversión del PIMEP 2023-2032, se recomienda su destinación estratégica a las siguientes inversiones:

a) Diseño de ingeniería de proyectos:

La inversión de aportes privados en el diseño de ingeniería de proyectos facilitará el ingreso de los proyectos al Sistema Nacional de Inversiones y la obtención de su RS (Rentabilidad social). A la vez permitirá postular la ejecución de proyectos directamente a fondos sectoriales (MINVU) o regionales (FNDR).

El diseño de los proyectos priorizados en el PIMEP 2023-2032 alcanzan las 250.000 UF, mientras que los aportes para ese período podrían llegar a 350.000 UF. A ello se suma que varios proyectos ya cuentan con diseño o con el financiamiento comprometido para esto: 2.1 Mejoramiento integral Av. Diego Portales -Costanera- (Convenio de programación “Ciudades más humanas”), 4.1 Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Convenio de programación “Ciudades más humanas”), 7.1 Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María (códigos BIP: 40005113 y 30092104).

La destinación de aportes privados al diseño de ingeniería de proyectos debe realizarse respetando la proporción establecida en la Ley 20.958, que establece que al menos el 70% de los aportes percibidos, deducidos los gastos de administración, deberán ser invertidos en movilidad.

b) Ejecución de una obra emblemáticas:

En base a los resultados de la Consulta pública se recomienda establecer una obra emblemática, que de inicio a las obras de ejecución del PIMEP, a través de financiamiento compartido entre aportes privados (Ley 20.958), fondos sectoriales y regionales.

Esta obra debe ser una que favorezca a la mayor parte de la población, esté localizada en un punto estratégico de la ciudad, cuente con declaratoria de utilidad pública en el PRC vigente, no requiera obras de expropiación, y que su diseño y ejecución pueda ser realizado en un periodo menor a 3 años. Algunas alternativas posibles son:

- 1.2 Construcción Ciclovía Costanera
- 5.1 Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos
- 6.1 Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente
- 6.2 Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera

1.7.5 Aprobación Planos de Detalle

Mientras no se diseñen y/o ejecuten las obras a mediano y largo plazo, para definir con certeza los perfiles de diseño de las obras del PIMEP, se requiere asegurar que las inversiones en BNUP, financiadas con fondos públicos o aportes inmobiliarios, garanticen un estándar común en toda la ciudad, de manera de favorecer el desarrollo de espacios públicos de calidad. Estas condiciones no



pueden quedar sujetas a la discrecionalidad de cada desarrollador privado o ente público a cargo del desarrollo de estas obras, por lo cual se necesita la aprobación municipal de “Planos de Detalle”²⁰, que establezcan con claridad estándares de diseño para la intervención en BNUP. Adicional a los beneficios de establecer estas normas, al ser un instrumento vinculante con obligación de participación ciudadana, otorga mayor legitimidad a las decisiones que la ciudad tome en esta línea.

En este sentido, el PIMEP considera una serie de fichas de proyectos (ver Expediente N°14), que establece una serie de especificaciones a los diseños viales propuestos para los principales proyectos de movilidad de la comuna, que pueden ser incorporadas en Planos de Detalle, para asegurar su diseño.

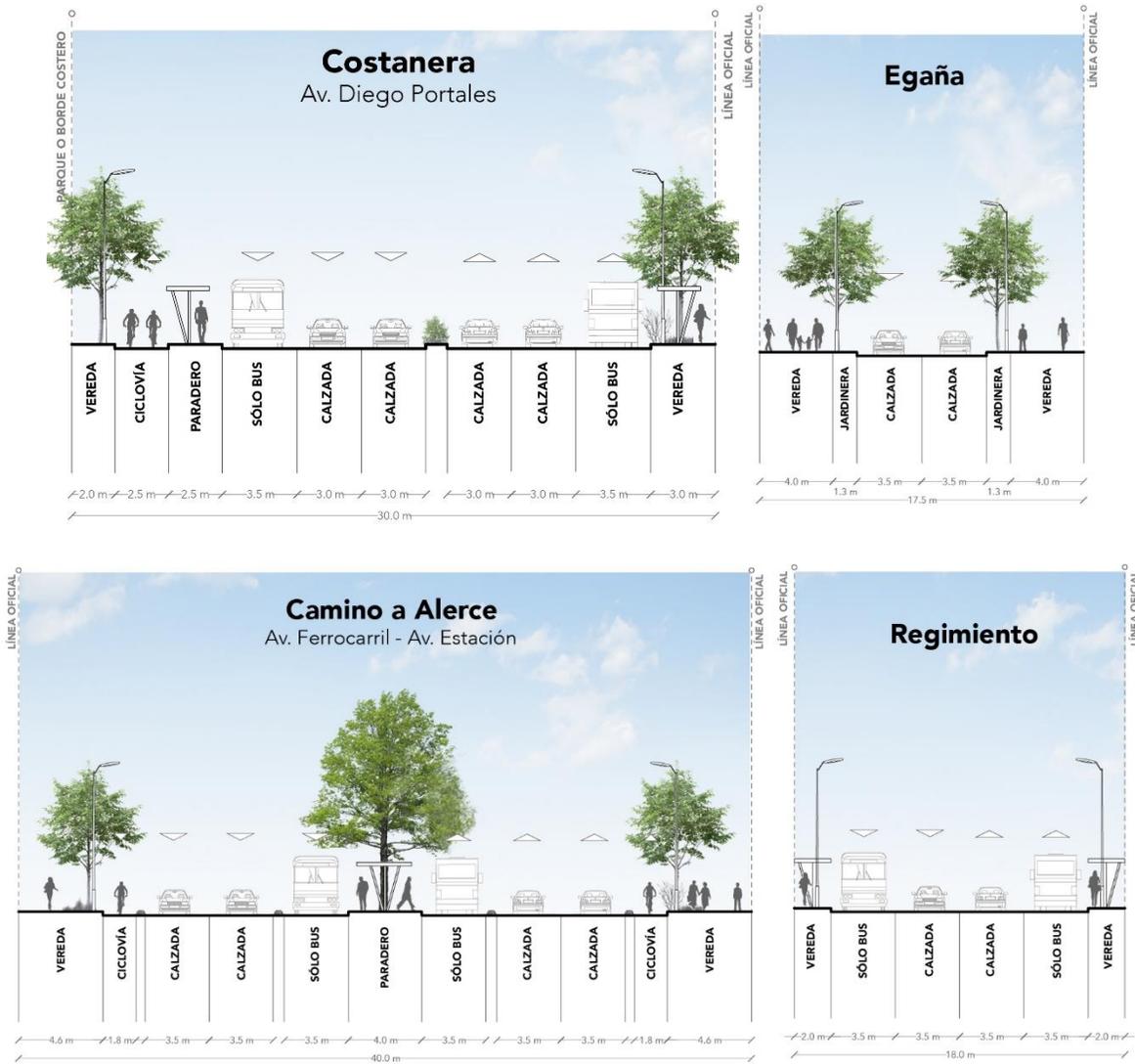
Estas especificaciones a los diseños viales fueron elaboradas con el propósito de establecer el estándar de los proyectos propuestos en el PIMEP, favoreciendo principalmente a los modos sustentables, asequibles y accesibles de movilidad, tales como el transporte público, las ciclovías y circulaciones peatonales.

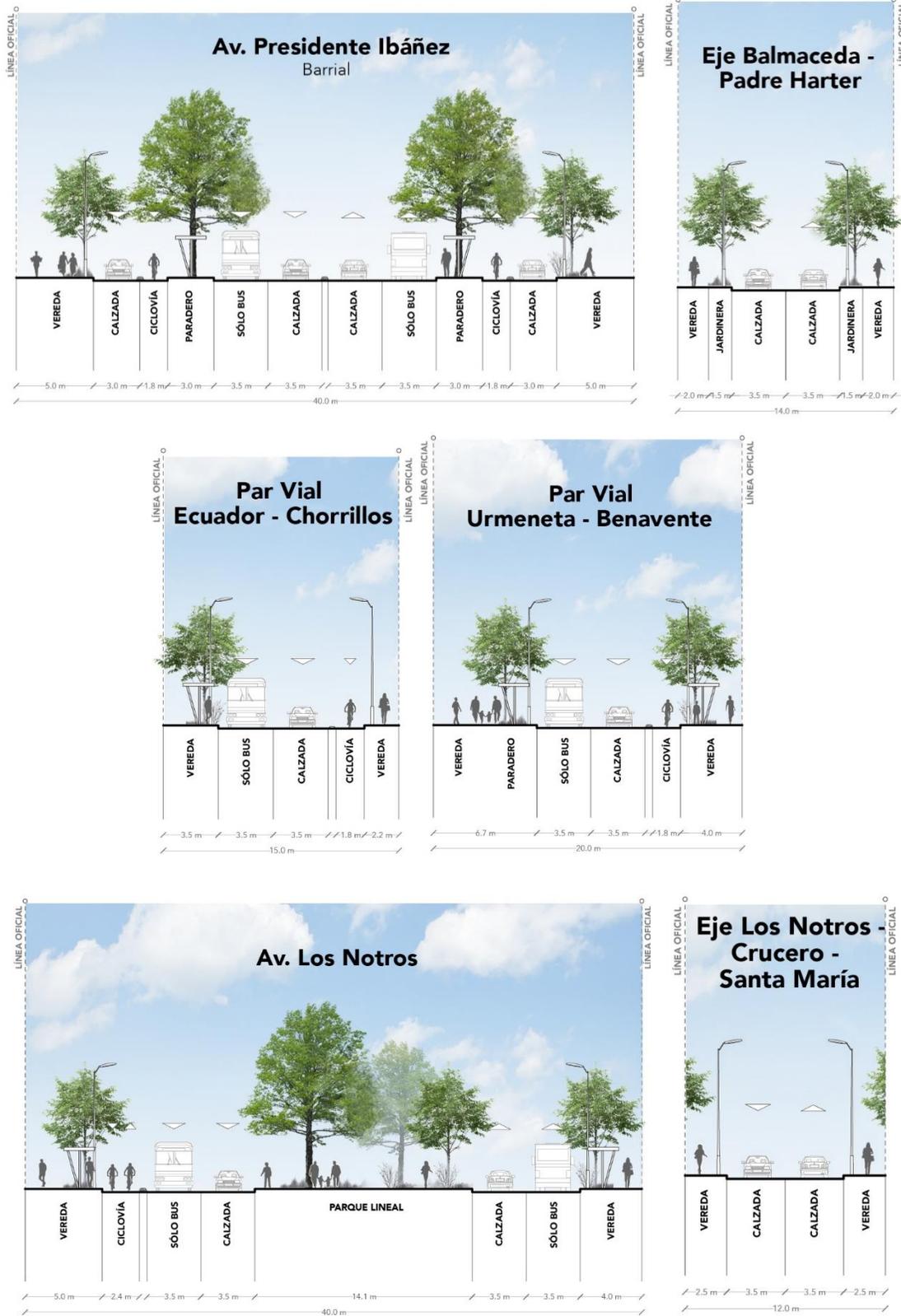
²⁰ "Artículo 28 ter. LGUC- Asimismo, a través de planos de detalle subordinados a los planes reguladores comunales, seccionales o intercomunales, podrán fijarse con exactitud el diseño y características de los espacios públicos, los límites de las distintas zonas o áreas del plan y, en el caso de los planes reguladores comunales y seccionales, el agrupamiento de edificios y las características arquitectónicas de los proyectos a realizarse en sectores vinculados con monumentos nacionales, en inmuebles o zonas de conservación histórica o en sectores en que el plan regulador exija la adopción de una determinada morfología o un particular estilo arquitectónico de fachadas.

Estos planos de detalle serán elaborados y aprobados conforme señala el artículo precedente, con los siguientes cambios:

- a) Deberán contener una breve memoria y disposiciones reglamentarias.
- b) Se deberá realizar una o más audiencias públicas en los barrios o sectores afectados para exponer la propuesta de plan de detalle a la comunidad, en la forma establecida en la ordenanza de participación ciudadana de la respectiva municipalidad.
- c) Antes de su aprobación, se expondrán a la comunidad por un plazo de treinta días, vencido el cual los interesados podrán formular observaciones escritas y fundadas hasta por otros treinta días, aplicándoseles lo previsto en el artículo.

Figura 8 Perfiles de proyectos PIMEP Puerto Montt 2023-2032, que podrían ser incorporados en Planos de Detalle





Fuente: Elaboración propia, en base a PRC propuesto.



1.7.6 Proyectos en ejecución

Prácticamente la mitad de los proyectos incorporados en el PIMEP cuentan con algún grado de desarrollo (16 de 29 proyectos), habiendo postulado alguna de sus etapas o tramos al Sistema Nacional de Inversiones (SIN). A continuación, se presentan todos aquellos proyectos, individualizando el tramo y/o etapa que ya fue ingresado al SNI.

Esta información permite al Municipio identificar aquellos proyectos que tienen más probabilidades de ser terminados o iniciar su ejecución durante los primeros años del PIMEP. Entre ellos destacan los siguientes proyectos, que ya debiesen estar terminados al cabo de 2024:

- **Av. Presidente Ibáñez, tramo Cardonal-Industria, Código BIP: 30283474** (1.1 Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez y 1.2 Construcción ciclovía Av. Presidente Ibáñez)
- **Ciclovía Costanera, tramo Parque Costanera -Juan Soler Manfredini hasta Embarcadero Puntilla Tenglo-, código BIP: 40012220** (2.2 Construcción Ciclovía Costanera)
- **Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía, tramo completo, código BIP 30291173** (3.2 Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovía)
- **Calle Padre Harter, tramo Doctor Martín-José Manuel Balmaceda, código BIP: 20195455** (6.3 Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda).
- **Conservación de calles en población Modelo, a través del proyecto “Conservación Vías Urbanas Distintos Sectores, Puerto Montt”, código BIP: 40014444** (6.4 Mejoramiento calles población Modelo).
- **“Reposición Veredas Población 18 de Septiembre”, código BIP: 40039000** (6.9 Mejoramiento calles sector 18 de septiembre)
- **Plaza inclusiva Población 18 de septiembre, código BIP: 40022442** (6.10 Mejoramiento plazas Barrio Lintz)
- **Ampliación Avenida Los Notros, tramo Presidente Ibáñez - Los Robles de Puerto Montt, Código BIP: 40005113** (7.1 Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María).
- **Conservación de calles en población Padre Hurtado, a través del proyecto “Conservación Vías Urbanas Distintos Sectores, Puerto Montt”, código BIP: 40014444** (6.3 Mejoramiento veredas población Padre hurtado).
- **Conservación Parque Mirasol, código BIP 40034915** (6.4 Mejoramiento plazas barrio Mirasol).

1.7.7 Acciones previas a la ejecución de obras a corto plazo

Algunas obras a corto plazo requieren de acciones previas para su realización, además de la aprobación del nuevo PRC (ver apartado 1.7.2), entre ellas:

Tabla 11 Listado de acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo

N°	Proyecto	Requerimientos previos
3.2	Construcción Interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-625) y ciclovia	<ul style="list-style-type: none"> Expropiación de 27 lotes (121.247 m²)
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Ascensor Quillota)	<ul style="list-style-type: none"> Declaratoria de utilidad pública (Nuevo PRC) Expropiación DUP
5.3	Mejoramiento plaza Miramar	<ul style="list-style-type: none"> Declaratoria de utilidad pública (Nuevo PRC) Expropiación DUP
6.3	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda	<ul style="list-style-type: none"> Expropiación DUP (entre Talca y José Manuel Balmaceda)

Fuente: Elaboración propia

1.7.8 Proyectos a corto plazo

Uno de los resultados de la Consulta pública consiste en el interés de las personas de priorizar aquellos proyectos que tengan bajo costo de inversión y que, por lo tanto, tengan mayor viabilidad a corto plazo. En este sentido, se propone el inicio de la etapa de ejecución de los siguientes proyectos para el año 2024, que no se encuentran hoy en desarrollo y cuya principal similitud es su vocación barrial:

Tabla 12 Obras a corto plazo

N°	Proyecto	Etapas de diseño	Fuente de financiamiento	Etapas de ejecución	Fuente de financiamiento
2.2	Construcción Ciclovia Costanera (tramo Embarcadero Puntilla de Tenglo – Balneario Chinquihue)	2023-2024	Aportes Ley 20.958	2024-2025	F.N.D.R.
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Ascensor Quillota)	Terminado	F.N.D.R.	2023-2025	F.N.D.R.
5.2	Mejoramiento escalera Linares	2023	Aportes Ley 20.958	2024	F.R.I.L.
5.3	Mejoramiento plaza Miramar	2023-2024	Aportes Ley 20.958	2024-2025	F.R.I.L.
6.4	Mejoramiento calles población Modelo	2025	Aportes Ley 20.958	2026	Sectorial (PMU)
7.2	Mejoramiento Pasajes adoquines Padre Hurtado	2023	Aportes Ley 20.958	2024	Municipal
7.3	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	2023	Aportes Ley 20.958	2024	Sectorial (Pavimentos participativos)
7.4	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	2023	Aportes Ley 20.958	2024	Sectorial (PMU)

Fuente: Elaboración propia

1.8 Etapa 2: 2025-2028

1.8.1 Acciones previas a la ejecución de obras a mediano plazo

Algunas obras de mediano plazo requieren de acciones previas para su realización, además de la aprobación del nuevo PRC (ver apartado 1.7.2), entre ellas:

Tabla 13 Listado de acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo

N°	Proyecto	Requerimientos previos
1.1	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez	<ul style="list-style-type: none"> Expropiación DUP (excepto el tramo Alegría-Av. Los Notros).
1.2	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez	
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Ascensor O'Higgins)	<ul style="list-style-type: none"> Declaratoria de utilidad pública (Nuevo PRC) Expropiación DUP
7.1	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María (tramos Los Notros, entre Av. Presidente Ibáñez y Crucero, Crucero y Santa María)	<ul style="list-style-type: none"> Expropiación DUP

Fuente: Elaboración propia

1.8.2 Ejecución de obras a mediano plazo

A continuación, se presenta el listado de obras proyectadas a mediano plazo, considerando que estas requieren de un mayor costo de inversión, no obstante, no requieren acciones previas (modificaciones normativas, expropiaciones u otras) para su ejecución:

Tabla 14 Obras a mediano plazo

N°	Proyecto	Etapas de diseño	Fuente de financiamiento	Etapas de ejecución	Fuente de financiamiento
1.1	Mejoramiento integral Av. Presidente Ibáñez (tramos Portales-Cardonal)	Terminado	Sectorial	2026-2028	Sectorial
1.2	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez (tramos Los Notros-Cardonal, Industrial-Chacabuco y Camino a Alerce-Regimiento)	2025-2026	Sectorial	2026-2028	Sectorial
2.1	Mejoramiento integral Av. Diego Portales	Terminado	F.N.D.R.	2025-2026	Sectorial
2.4	Mejoramiento espacio público Balneario Chinquihue	2027	Aportes Ley 20.958	2028	F.N.D.R.
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Ascensor O'Higgins)	Terminado	F.N.D.R.	2026-2028	F.N.D.R.
5.1	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos	2024-2025	Aportes Ley 20.958	2026-2027	F.N.D.R.
6.1	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente	2027-2028	Aportes Ley 20.958	2028-2029	F.N.D.R.
6.2	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera	2027-2028	Aportes Ley 20.958	2029-2030	F.N.D.R.
6.5	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm	2025	Aportes Ley 20.958	2026	F.R.I.L.

N°	Proyecto	Etapa de diseño	Fuente de financiamiento	Etapa de ejecución	Fuente de financiamiento
6.6	Mejoramiento plaza sector Santa María	2027-2028	Aportes Ley 20.958	2028-2029	F.R.I.L.
6.9	Mejoramiento calles sector 18 de septiembre (calzadas)	2025	Aportes Ley 20.958	2026	Sectorial (Pavimentos participativos)
6.10	Mejoramiento plazas barrio Lintz	2026-2027	Aportes Ley 20.958	2027-2028	Sectorial (PMU)
7.1	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María (tramos Los Notros, entre Av. Presidente Ibáñez y Crucero, Crucero y Santa María)	2024-2025 (sin considerar tramo calle Crucero) ²¹	Sectorial	2026-2027	Sectorial

Fuente: Elaboración propia

1.9 Etapa 3: 2029-2032

1.9.1 Acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo

Algunas obras de largo plazo requieren de acciones previas para su realización, además de la aprobación del nuevo PRC (ver apartado 1.7.2), entre ellas:

Tabla 15 Listado de acciones previas a la ejecución de obras a largo plazo

N°	Proyecto	Requerimientos previos
2.3	By pass Angelmó	<ul style="list-style-type: none"> Transferencia terreno municipal
2.5	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Declaratoria de utilidad pública (Nuevo PRC) Expropiación DUP Solicitud y aprobación concesión marítima. Otorgamiento de subsidio a la prestación de servicios de transporte público marítimo de pasajeros, mediante naves menores.
2.6	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Declaratoria de utilidad pública (Nuevo PRC) Expropiación DUP Solicitud y aprobación concesión marítima. Otorgamiento de subsidio a la prestación de servicios de transporte público marítimo de pasajeros, mediante naves menores.
3.1	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	<ul style="list-style-type: none"> Expropiación DUP
3.3	Construcción Parque humedal Mar y Cielo	<ul style="list-style-type: none"> Transferencia de terreno Serviu Declaración humedal urbano (Ley 21.202)
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Funicular Guillermo Gallardo y Rampas Ejercito-Carmela y Mac Iver-Santa Teresa)	<ul style="list-style-type: none"> Declaratoria de utilidad pública (Nuevo PRC) Expropiación DUP

Fuente: Elaboración propia

²¹ El tramo correspondiente a calle Crucero ya cuenta con diseño terminado (Código BIP 30092104).



1.9.2 Ejecución de obras a largo plazo

A continuación, se presenta el listado de obras proyectadas a largo plazo, considerando que estas requieren de un mayor costo de inversión y la gestión de acciones previas (modificaciones normativas, expropiaciones u otras) para su ejecución:

Tabla 16 Obras a largo plazo

N°	Proyecto	Etapas de diseño	Fuente de financiamiento	Etapas de ejecución	Fuente de financiamiento
2.3	Construcción By pass Angelmó (tunel)	2029-2030	Sectorial	2031-2032	Sectorial
2.5	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo	2030	Aportes Ley 20.958	2031	F.N.D.R.
2.6	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo	2029	Aportes Ley 20.958	2030	F.N.D.R.
3.1	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	2028-2029	Sectorial	2030-2032	Sectorial
3.3	Construcción Parque Humedal Mar y cielo	2029	Aportes Ley 20.958	2030	Sectorial
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas (Funicular Guillermo Gallardo y Rampas Ejercito-Carmela y Mac Iver-Santa Teresa)	2029	F.N.D.R.	2030-2031	F.N.D.R.
6.3	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda (tramo Balmaceda, entre Encalada y Urmeneta)	2029-2030	Aportes Ley 20.958	2031-2032	F.N.D.R.
6.7	Mejoramiento integral Egaña	2028-2029	Aportes Ley 20.958	2029-2031	Sectorial
6.8	Mejoramiento integral Regimiento	2028-2029	Sectorial	2029-2031	Sectorial

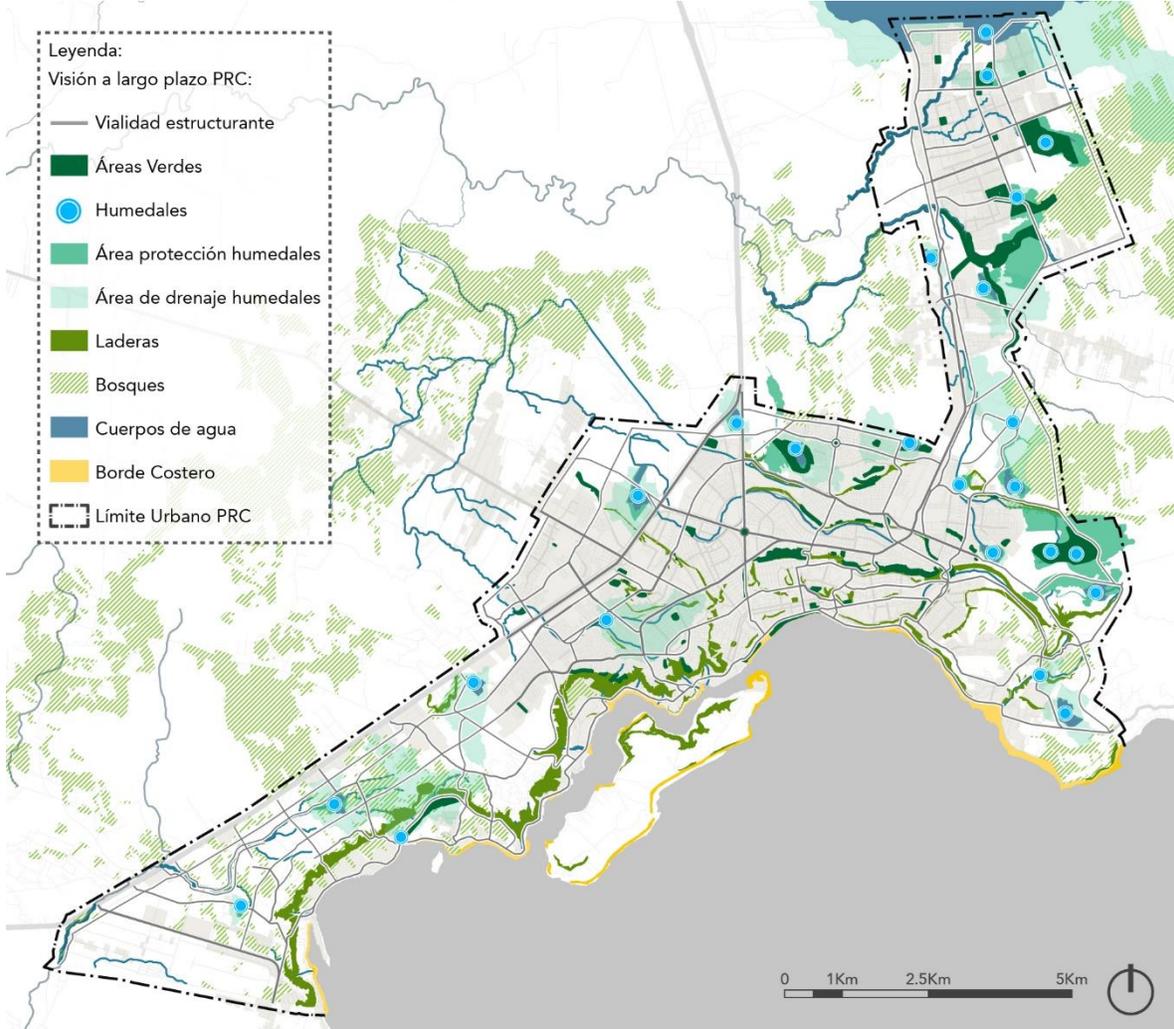
Fuente: Elaboración propia

1.9.3 Elaboración PIMEP 2033-2042

De acuerdo a la ley 20.958, los PIMEPs deberán actualizarse periódicamente en un plazo no mayor a diez años, lo que significaría que durante el año 2032 debiera elaborarse la actualización de instrumento, para el período 2033-2042. Considerando que, además, el PIMEP deba actualizarse cuando se apruebe el nuevo PRC, se estima que este periodo pueda postergarse a 2034 o 2035.

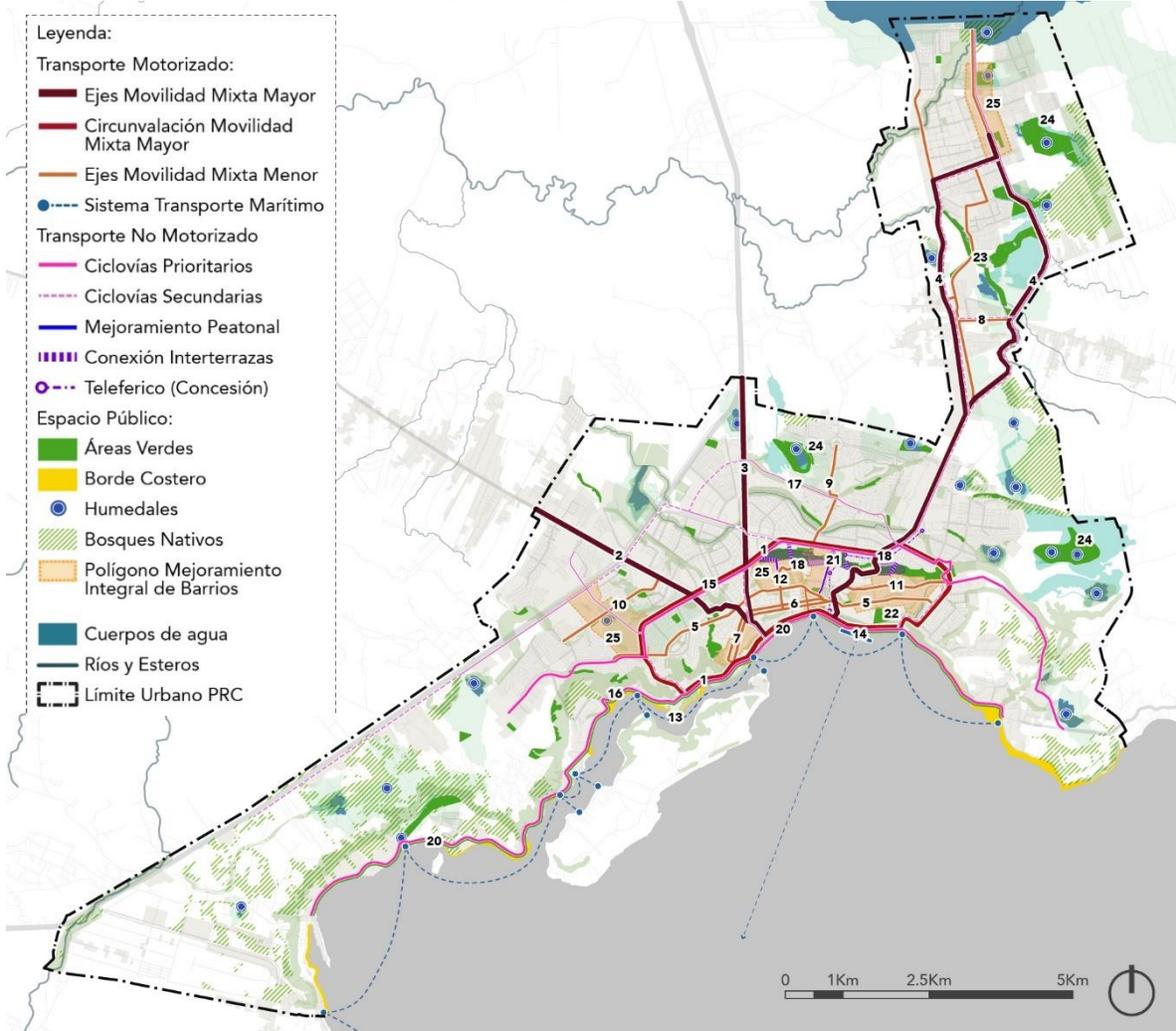
Si bien el nuevo PIMEP deberá realizar nuevamente un diagnóstico de las infraestructuras de movilidad y espacio público de la comuna, en atención a sus nuevas demandas, para enfrentar esta y otras futuras actualizaciones, se elaboró una propuesta a largo plazo, llamada Imagen Objetivo, que reúne, además de los proyectos contemplados en la cartera priorizada para el periodo 2023-2032, otras iniciativas a largo plazo, las que responden a la Visión del nuevo PRC.

Figura 9 Visión a largo plazo PRC



Fuente: elaboración propia.

Figura 10 Imagen Objetivo PIMEP



Fuente: elaboración propia.



1.10 Programación PIMEP 2023-2032 (Carta Gantt) y fuentes de financiamiento

Tabla 17 Carta Gantt y fuentes de financiamiento por etapa, PIMEP 2023-2032 (ver en Anexos)

N°	PROYECTO	DESCRIPCIÓN TRAMO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ENTIDAD FINANCIERA	MONTO (UF) PREFACTIB	MONTO (UF) DISEÑO	MONTO (UF) EJECUCION	CÓD. BIP	ESTADO SOLICITUD BIP		
1.1	Mejoramiento Integral Av. Presidente Ibáñez	Tramo Portales - Cardonal						SECTORIAL																				MINVU		16.014		30124781	Aprobado (RS)		
		Tramo Cardonal - Allende						SECTORIAL																					MINVU		973.421		Propuesta PIIMEP	N/A	
		Tramos Los Notros - Cardonal / Industrial - Chacabuco / Camino Alerce - Regimiento																											MINVU		16.189		30100380	Aprobado (RS)	
1.2	Construcción Ciclovía Av. Presidente Ibáñez	Tramo Cardonal - Industrial																										MINVU				1.023.771	30283474	Aprobado (RS)	
		Tramos Los Notros - Cardonal / Industrial - Chacabuco / Camino Alerce - Regimiento																											MINVU		434		30283474	Aprobado (RS)	
2.1	Mejoramiento integral Av. Diego Portales (Costanera)	Avenida Costanera																										SECTRA	5.842			30287974	Aprobado (RS)		
		Tramo Juan Soler Manfredini - Embarcadero Puntilla Tego																											GORE		7.418		30287974	Aprobado (RS)	
2.2	Construcción Ciclovía Costanera	Tramo Juan Soler Manfredini - Embarcadero Puntilla Tego																										MINVU		520.000		Propuesta PIIMEP	N/A		
		Tramo Embarcadero Puntilla Tego - Bañero Chingihue																											MINVU		449.011		40012220	Aprobado (RS)	
2.3	Construcción By pass Angelmó (tunel)	By Pass Angelmó																										GORE		1.733		Propuesta PIIMEP	N/A		
		By Pass Angelmó																											MINVU		60.000		Propuesta PIIMEP	N/A	
2.4	Mejoramiento espacio público Bañero Chingihue	Bañero Chingihue																										GORE		700		23.400	Propuesta PIIMEP	N/A	
2.5	Construcción estaciones intermodales de transporte marítimo	Construcción embarcadero Centro y Pichipelluco																										GORE		3.000		90.000	Propuesta PIIMEP	N/A	
2.6	Mejoramiento de embarcaderos de transporte marítimo	Mejoramiento 5 embarcaderos																										GORE		700		22.000	Propuesta PIIMEP	N/A	
3.1	Mejoramiento integral Camino a Alerce (V-505) y ciclovía	Camino a Alerce																										SECTRA	6.230			88.000	40014850	Aprobado (RS)	
3.2	Construcción interconexión vial Alerce-Puerto Montt (V-629) y ciclovía	Alerce - Puerto Montt y ciclovía																										MINVU				2.916.000	482.007	30291173	Con Observaciones
3.3	Construcción Parque humedal Mar y Cielo	Parque Humedal																										MINVU		6.000		175.000	Propuesta PIIMEP	N/A	
4.1	Construcción Sistema de Conectividad Interterrazas	Ascensor Quillota																										GORE		32.477		59.346	30437675	Aprobado (RS)	
		Ascensor O'Higgins																											GORE		17.448		59.346	Propuesta PIIMEP	N/A
		Interterrazas (2 Rampas y 1 Funicular)																											GORE		5.421		11.000	40026872	Aprobado (RS)
5.1	Mejoramiento integral par vial Ecuador-Chorrillos	Ecuador - Chorrillos																										GORE		11.000		360.000	Propuesta PIIMEP	N/A	
5.2	Mejoramiento escalera Linares	Escaleras Linares																										GORE		60		2.000	Propuesta PIIMEP	N/A	
5.3	Mejoramiento plaza Miramar	Plaza Miramar																										GORE		60		2.000	Propuesta PIIMEP	N/A	

Año y etapa a financiar
 PREFACTIBILIDAD DISEÑO EJECUCION



PLAN COMUNAL DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE PUERTO MONTT



N°	PROYECTO	DESCRIPCIÓN TRAMO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ENTIDAD FINANCIERA	MONTO (UF) PREFACTIB	MONTO (UF) DISEÑO	MONTO (UF) EJECUCION	CÓD. BIP	ESTADO SOLICITUD BIP	
6.1	Mejoramiento integral par vial Urmeneta-Benavente	Urmeneta-Benavente																				Aportes Ley 20.958							GORE		15.000		Propuesta PIIMEP	N/A
																						F.N.D.R										490.000	Propuesta PIIMEP	N/A
6.2	Construcción paseo peatonal Rancagua y escalera	Rancagua																				Aportes Ley 20.958							GORE		4.000		Propuesta PIIMEP	N/A
																						F.N.D.R										130.000	Propuesta PIIMEP	N/A
6.3	Mejoramiento integral Padre Harter-Balmaceda	Padre Harter y Balmaceda (hasta Encalada)				F.N.D.R																							GORE			82.840	20195455	Aprobado (RS)
		Balmaceda Tramo Encalada - Urmeneta																					Aportes Ley 20.958						GORE		1.060		Propuesta PIIMEP	N/A
																						F.N.D.R										34.450	Propuesta PIIMEP	N/A
6.4	Mejoramiento calles población Modelo	Calles Población Modelo																				Aportes Ley 20.958							SUBDERE		200		Propuesta PIIMEP	N/A
																						SECTORIAL (PMU)										7.400	Propuesta PIIMEP	N/A
6.5	Mejoramiento escaleras Michaeli y Brahm	Escaleras Michaeli y Brahm																				MUNICIPAL							MUNICIPALIDAD		20		Propuesta PIIMEP	N/A
																						F.R.I.L.							GORE		600		Propuesta PIIMEP	N/A
6.6	Mejoramiento plaza sector Santa María	Plaza Santa María																					Aportes Ley 20.958						GORE		50		Propuesta PIIMEP	N/A
																						F.R.I.L.										1.800	Propuesta PIIMEP	N/A
6.7	Mejoramiento integral Egaña	Egaña				F.N.D.R																							GORE	3.293			30100195	Aprobado (RS)
																							Aportes Ley 20.958						MINVU		10.800		Propuesta PIIMEP	N/A
																						SECTORIAL										360.000	Propuesta PIIMEP	N/A
6.8	Mejoramiento integral Regimiento	Regimiento																					SECTORIAL						MINVU		10.000		Propuesta PIIMEP	N/A
																						SECTORIAL										333.000	Propuesta PIIMEP	N/A
6.9	Mejoramiento calles sector 18 de Septiembre	Reposicion Veredas Población 18 de Septiembre																				F.N.D.R										2.146	40039000	No evaluado
		Calzadas 18 de Septiembre																					Aportes Ley 20.958						MINVU		100		Propuesta PIIMEP	N/A
																						SECTORIAL (PAV. PARTICIP.)									4.400	Propuesta PIIMEP	N/A	
6.10	Mejoramiento plazas barrio Lintz	Plaza Inclusiva 18 de Septiembre																				F.N.D.R							GORE			2.947	40022442	No evaluado
		4 plazas restantes																					Aportes Ley 20.958						SUBDERE		633		Propuesta PIIMEP	N/A
																						SECTORIAL (PMU)										20.241	Propuesta PIIMEP	N/A
7.1	Mejoramiento Integral Eje Los Notros - Crucero - Santa María	Los Notros Tramo Pto Natales - Presidente Ibañez																				SECTORIAL							MINVU			304.225	40005113	Con Observaciones
		Crucero				SECTORIAL																	SECTORIAL						MINVU		16.455		30092104	Aprobado (RS)
		Los Notros tramo Ibañez-Crucero y Santa María																					SECTORIAL						MINVU		5.411		Propuesta PIIMEP	N/A
		Los Notros tramo entre Av. Presidente Ibañez y Crucero, Crucero y Santa María																					SECTORIAL						MINVU		413.405		Propuesta PIIMEP	N/A
7.2	Mejoramiento pasajes adoquines población Padre Hurtado	Pasajes adoquines Padre Hurtado																					Aportes Ley 20.958						MUNICIPAL			17.200	Propuesta PIIMEP	N/A
7.3	Mejoramiento veredas población Padre Hurtado	Veredas Padre Hurtado																					Aportes Ley 20.958						MINVU		500		Propuesta PIIMEP	N/A
																							SECTORIAL (PAV. PARTICIP.)									17.200	Propuesta PIIMEP	N/A
7.4	Mejoramiento plazas barrio Mirasol	Parque Mirasol																					SECTORIAL						MINVU			5.247	40034915	No evaluado
		2 plazas restantes																					Aportes Ley 20.958						SUBDERE		303	9.874	Propuesta PIIMEP	N/A
																						SECTORIAL (PMU)											Propuesta PIIMEP	N/A

Año y etapa a financiar
 PREFACTIBILIDAD
 DISEÑO
 EJECUCIÓN

Fuente: Elaboración Propia



ANEXOS

1.11 Anexos 14º Expediente PIMEP

1.11.1 Brochure (Formato PDF)

1.11.2 Video Informativo (Formato MP4)

1.11.3 Anexos Comentarios y Observaciones Consulta Pública

A continuación, se exponen todos los comentarios recibidos durante la consulta pública, organizados por sector u organización:

Sector Población Modelo:

- *Proyectos y proyección de nuevos centros de salud de acuerdo al crecimiento de la población, remodelación y mantención de los centros de salud existentes.*

Sector Mirasol:

- *Una buena medida será arreglar y pintar las falladas de consultorio Angelmo, está a la entrada de la ciudad y en una calle muy transitada. Mientras construyen el nuevo edificio.*
- *Agradecer la información del proceso, y espero que sea posible todo lo proyectado por los vecinos y sus necesidades*
- *Mejoramiento vial urgente el parque automotriz sigue subiendo y las vías se quedaron en el pasado 1 pte. ibañez 2 los otros*

Sector Jardín Austral:

- *Necesitamos que se realicen nuevos cesfam el de Carmela Carvajal y cesfam Angelmo las cantidades de gente ingresadas a cada centro estamos hacinados verlo por las personas y darles un servicio digno para las familias verlo con urgencia.*

Sector Lenca (carretera austral):

- *Me gustaría que existiese un proyecto de ciclovía para la carretera Austral, que llegue de Pelluco a Caleta la Arena.*

Sector Piedra Azul (comunidad indígena lof mochulla kallfu kurra v.r.):

- *La comuna de Puerto Montt debería crear más espacios con áreas verdes tales como plazoletas, parques etc... Que permitan a las familias en general tener lugares de recreación, de interacción social, y que a su vez traerá enormes beneficios a nuestra salud, reduciendo las enfermedades respiratorias, combatiendo el estrés y la depresión y también algo que no es menor la reducción de efecto isla de calor. Sin lugar a dudas pienso que cada uno de nosotros*



quiere una ciudad más hermosa en todo el sentido de la palabra. Hoy en día los únicos lugares de encuentro son los malls en nuestra comuna y región, no estoy en contra de estos, sino que deberíamos ser más consientes en privilegiar las áreas verdes y parques.

- *Todas las veredas de nuestras calles que tengan acceso a entradas de los edificios públicos y privados deberían contar con acceso para personas con movilidad reducida.*
- *Las calles de nuestra ciudad sobre todo las del centro están en muy mal estado las baldosas que se colocaron, se sugiere ver la posibilidad de colocar cemento y no seguir instalando estas baldosas que dieron muy mal resultado. Dificultando el desplazamiento de adultos mayores, personas con movilidad reducida, y personas no videntes.*
- *Los paraderos de buses y colectivos deben ser construidos de acorde al clima de nuestra región y comuna, pensando primeramente en la inmensa mayoría que a diario hacemos uso de estos, y que sirvan de resguardo de la lluvia y no solo del sol, que dicho sea de paso tenemos muy poco en nuestra región.*
- *El terminal de buses de nuestra comuna le falta mantención, y carece de aseo e higiene sobre todo en la parte de los andenes, también faltan más asientos para los adultos mayores que muchas veces deben esperar más de 20 minutos que salga su bus.*
- *La calle Illapel donde se construyó el mall costanera hoy esta intransitable por la gran cantidad de vendedores ambulantes que allí se concentran, debería estar despejada para el libre tránsito de las personas, primero se construye un mall, luego se construye una especie de pirámide y más tarde en el mismo lugar se construye un rectángulo gigante para que tenga conectividad el mall con la calle Illapel, al día de hoy se encuentra cerrado. No puede ser que un privado se haya apoderado de un bien de uso público de todas y todos los puertomontinos.*

Sector Valle volcanes:

- *No se aprecia inversión respecto a conectividad con zona centro y demás terrazas. Por qué se dejó fuera a este sector donde se están desarrollando innumerables proyectos inmobiliarios que han mermado la calidad de vida de los que aquí habitamos. No contamos con locomoción de calidad por lo que estamos obligados a hacer uso de automóvil, no hay paraderos en buenas condiciones, la iluminación es deficiente, nos faltan reductores de velocidad, han autorizado demasiados comercios que merman áreas verdes para estacionamientos y generan atochamiento en vías principales, no tenemos punto limpio, no contamos con sede comunitaria, hay mantención deficitaria en laderas y áreas verdes ...este sector aporta de manera relevante a las arcas municipales, sin embargo se lo deja fuera.*
- *Se sigue autorizando construcciones en sector Valle volcanes, sin mejoramiento de accesos y salidas al sector. Las vías se encuentran saturadas, lo que se encuentra en preparación para ser declarado judicialmente, dado a que las autoridades no les interesa. Se vislumbra un grado de populismo al invertir en adornos y no en aspectos de fondo en su proyecto.*

Sector Av. Presidente Ibáñez

- *Considero que se deben desarrollar aquellos proyectos que son más económicos y rápidos de realizar.(Alternativa 3). Además, se debe tomar en cuenta el resultado del Plebiscito Constitucional 2022 del pasado 4 de septiembre, Plebiscito en que el 69% de la comuna de Puerto Montt votó Rechazo a la propuesta de nueva constitución. Los puertomontinos le dijeron No a la integración social a través de expropiaciones masivas para generar un Sistema Integrado de Suelos Públicos, a la expropiación a “justo precio” y a la vivienda digna en*



arriendo en zonas urbanas bien ubicadas. Como ya he expresado en otras observaciones al Plan Regulador de Puerto Montt, este instrumento de planificación territorial debe generar las condiciones para la expropiación del Aeródromo La Paloma para la construcción de viviendas de integración social. De esta forma, la Avenida Presidente Ibáñez evitaría ser una zona de sacrificio para el beneficio de las inmobiliarias. Ya he solicitado 12 reuniones con el alcalde de Puerto Montt, Gervoy Paredes y todas las solicitudes han sido rechazadas. Como ciudadano de Puerto Montt he participado en todas las etapas de participación ciudadana de la actualización del PRC y ahora del PIMEP de Pto. Montt. Espero mi opinión sea tomada en cuenta.

Sector Pichi Pelluco / Centro:

- *Felicitaciones. Me parece genial la cantidad de proyectos que hay para la renovación del centro de la ciudad. Muchas gracias*
- *Por favor que se prioriza solucionar tema de vialidad y mirada urbana completa y principalmente la urgencia de solucionar conexión segura e innovador entre terrazas. Estaremos felices en asesorar y dar consultas. También que se preocupa de erradicar el narcotráfico*

Diego de Almagro oriente:

- *Seguridad ciudadana, es preocupante el aumento de robos y asaltos tanto en las calles, cómo en el mismo domicilio.*

GORE Los Lagos (DIPLADER):

- *Generales: En primera instancia, y con el fin de comprender integralmente el proceso metodológico que enmarca esta cartera de priorización, es que se solicita puedan compartir el detalle de los criterios bajo los cuales se define la selección de los proyectos a realizar por tipo de macro proyecto, entendiendo que estos últimos responden a un proceso de Consulta Pública previa, y que es parte del interés del Gobierno Regional dimensionar el alcance de esta metodología. Todo ello, con el objeto de facilitar cómo se estructura la imagen objetivo a nivel global de la comuna y de cada uno de los proyectos, e incluyendo los objetivos u objetivo a los cuales estos apuntan resolver.*
- *De formulación: Para colaborar oportunamente acerca de las dinámicas de logística al interior de la comuna, se solicita visualizar la relevancia estratégica de la solución vial presentada para el Mejoramiento Integral Par Vial Urmeneta – Benavente (código 6.1), en la totalidad del sistema de movilidad, el cual se posiciona como un eje preponderante que conecta longitudinalmente el sector céntrico de Puerto Montt y se extiende hacia el eje Ecuador – Chorrillos. Dentro de un contexto en el que se reconoce que esta propuesta es una oportunidad para regenerar la imagen de la comuna, resulta de especial atención para el Gobierno Regional, conocer las medidas que apoyarán la gestión de esta modificación al modelo vial existente.*
- *De programación: En cuanto al desarrollo temporal de los proyectos formulados, es de interés solicitar, en caso de que se encuentre definida, la ponderación con la que se integrarán las alternativas de programación para la posterior ejecución de la cartera priorizada, entendiendo que en la propuesta final influyen diversos aspectos que deben ser evaluados y coordinados en pos de una planificación que prevea y sostenga la gestión multidimensional del área de intervención.*



1.12 Anexos 15º Expediente PIMEP

1.13 Anexos 16º Expediente PIMEP

1.13.1 Planos Oficiales PIMEP Puerto Montt (PDF)

1.13.2 Programación PIMEP 2023-2032: Carta Gantt