



MODIFICACIÓN VIALIDAD METROPOLITANA MPRMS 104

5° INFORME AMBIENTAL COMPLEMENTARIO

Septiembre 2025

INDICE

1	<i>Resumen Ejecutivo</i>	9
1.1	Acerca de la Modificación 104	9
1.2	Marco del Problema	10
1.3	Necesidades de Participación	11
1.4	Resultado de la Coordinación y Consulta a los Organismos del Estado ...	13
1.5	Resultado de las Instancias de Participación Efectuadas	14
1.6	Políticas de Desarrollo Sustentable y Medio Ambiente	14
1.7	Consideraciones de Ambiente y Sustentabilidad	14
1.7.1	Objetivos Ambientales	15
1.7.2	Criterio de Desarrollo Sustentable.....	15
1.7.3	Prioridades de Ambiente y Sustentabilidad.....	15
1.7.4	Factor Crítico de Decisión	15
1.8	Diagnóstico Ambiental Estratégico	15
1.9	Identificación y Evaluación de la Modificación 104	20
1.10	Identificación de Medidas de Planificación, Gestión y Gobernabilidad	22
1.10.1	Medidas de Planificación:.....	22
1.10.2	Medidas de Gestión	23
1.10.3	Medidas de Gobernabilidad	23
1.11	Plan de Seguimiento	23
1.11.1	Indicadores de eficiencia.....	23
1.11.2	Indicadores de Seguimiento.....	24
2	<i>Acerca de la Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana</i>	26
2.1	Problema de Decisión	27
2.2	Identificación y Descripción del Objetivo de la Modificación 104	29
2.2.1	Objetivo General.....	29
2.2.2	Objetivos Específicos	30
2.3	Identificación y Descripción del Objeto de Evaluación	31
2.4	Ámbito Territorial y Temporal de la Modificación 104	32
3	<i>Marco del Problema</i>	33
3.1	Descripción Analítica Prospectiva del Sistema Territorial	33
3.1.1	Medio Físico	33
3.1.2	Medio Construido.....	38
3.1.3	Red Vial y Planificación Urbana	41
3.2	Valores de Ambiente y Sustentabilidad	47
3.3	Problemas y/o preocupaciones de ambiente y sustentabilidad	49
3.4	Conflictos socioambientales	52
4	<i>Identificación de las Necesidades de Participación</i>	54
4.1	Actores del Ámbito Público	54
4.2	Otros actores claves y del ámbito ciudadano	55

4.3	Marco de Gobernabilidad.....	57
4.4	Resultado de la Coordinación y Consulta a los Órganos de la Administración del Estado	62
4.4.1	Mesa de Coordinación Intersectorial	63
4.4.2	Taller de Trabajo con OAE - Modificación 104.....	79
4.4.3	Síntesis Resultado del Proceso de Coordinación OAE – Modificación 104	82
4.5	Resultado de las Instancias de Participación Ciudadana Efectuadas.....	88
4.5.1	Síntesis Resultado del Proceso de Participación – Modificación 104.....	96
5	Marco de Referencia Estratégica	116
5.1	Política Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU MINVU, 2014).	116
5.2	Política Nacional de Desarrollo Rural (COMICIVYT, 2020).	118
5.3	Política Nacional de Ordenamiento Territorial (Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2021).....	119
5.4	Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible (SUBTRANS, 2021).	120
5.5	Plan Nacional de Patrimonio Cultural (Ministerio de Las Culturas, las Artes y el Patrimonio, 2021 – 2026).	121
5.6	Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades 2018-2022	122
5.7	Estrategia Regional de Desarrollo (GORE RM, 2024).	123
5.8	Estrategia Regional de Biodiversidad (MMA, 2015 - 2025).	125
5.9	Síntesis Marco de Referencia Estratégica	125
6	Consideraciones de Ambiente y Sustentabilidad.....	128
6.1	Objetivos Ambientales	128
6.2	Criterio de Desarrollo Sustentable.....	130
6.3	Prioridades Ambientales y de Sustentabilidad	132
6.4	Definición de los Factores Críticos de Decisión (FCD).....	133
6.4.1	Definición del Marco de Evaluación Estratégica	134
7	Diagnóstico Ambiental Estratégico	136
7.1	Caracterización FCD: Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural	136
7.1.1	Resguardo de áreas de valor natural frente a la vialidad propuesta por el PRMS. ...	136
7.1.2	Resguardo del patrimonio cultural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.	159
7.2	Identificación de las Grandes Tendencias	179
8	Descripción de la Modificación 104	183
8.1	Fundamentos de la Modificación 104.	183
8.1.1	Zonas de Valor Patrimonial	183
8.1.2	Áreas de Valor Natural (AVN)	183
8.1.3	Solicitudes Municipales y OAE	183
8.1.4	Vialidades estructurantes existentes al margen de la planificación	184
8.1.5	Otros antecedentes:	184
8.2	Principales componentes que orientan la Modificación.....	185
8.2.1	Presencia de Zonas de Valor Patrimonial:	185

8.2.2	Presencia de Áreas de Valor Natural (AVN):	185
8.2.3	Presencia de Solicitudes Municipales y OAE:.....	185
8.2.4	Componentes que estructuran la red vial:.....	185
8.3	Criterios que definen la Modificación 104	187
8.3.1	Criterio ancho de vías para la definición de vías expresas	187
8.3.2	Criterio ancho de vías para la definición de vías troncales	187
8.3.3	Criterios de Regularización y adecuación de la Red.....	188
8.3.4	Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública.....	191
8.4	Descripción de la Modificación	193
8.4.1	Sistema de Vías Expresas:	193
8.4.2	Sistema de vías Troncales:	195
8.4.3	Resumen de la Modificación MPRMS-104.....	199
9	<i>Evaluación Ambiental Modificación 104.....</i>	201
10	<i>Identificación de Medidas de Planificación, Gestión y Gobernabilidad.....</i>	207
11	<i>Plan de Seguimiento y Criterios de Rediseño</i>	211
11.1	Indicadores de Eficacia y Criterios de Rediseño	211
11.2	Indicadores de Seguimiento de las Medidas.....	213
12	<i>Bibliografía</i>	217

Índice de Figuras

Figura 1: Ajuste de estructuración territorial	22
Figura 2: Esquema del Marco del Problema.....	28
Figura 3: Ámbito de Aplicación Territorial de la Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana	32
Figura 4: Áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el PRMS.....	39
Figura 5: Longitud de la Red Vial Nacional por región y tipo de capa de carpeta.....	42
Figura 6: Propuesta de Reestructuración Metodológica para Abordar 5º Informe Ambiental EAE	69
Figura 7: Prioridades de Ambiente y Sustentabilidad	132
Figura 8: Distribución espacial del Sistema Nacional de Áreas Protegidas y la red vial PRMS, escala regional.	147
Figura 9: Distribución espacial de los Santuarios de la Naturaleza y la red vial PRMS, escala regional.....	149
Figura 10: Humedales Urbanos declarados (A)	150
Figura 11: Humedales Urbanos declarados (B)	151
Figura 12: Distribución espacial de los Sitios Prioritarios y la red vial PRMS	154
Figura 13: Monumentos Históricos (MH), concentración en el casco histórico Regional.	168
Figura 14: Intersección de vías del PRMS y Zonas Típicas o Pintorescas del Gran Santiago, 2025.....	169
Figura 15: Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), concentración en el casco histórico Regional.....	172
Figura 16: Estructura espacial de la del Sistema Vial Metropolitano en la MPRMS-104.	186
Figura 17: Vías de Acceso Regional (color rojo).....	193
Figura 18: Anillo Américo Vespuccio(color rojo).....	193
Figura 19: Vías de conectividad regional (color rojo)	194
Figura 20: Resumen del sistema de vías expresas	194
<i>Figura 21: Vías troncales - Sector norte (color verde)</i>	195
Figura 22: Vías troncales - Sector sur. (color verde).....	195
Figura 23: Vías troncales – Sector oriente. (color verde)	195
Figura 24: Vías troncales - Sector poniente(color verde).....	196
Figura 25: Vías troncales - Sector centro (color verde).....	196
<i>Figura 26: Vías troncales - Sector centro norte (color verde)</i>	196
Figura 27: Vías troncales - Sector centro sur (color verde).....	197
Figura 28: Vías troncales – Anillo Intermedio (color verde).....	197
Figura 29: Resumen Vías troncales	198
Figura 30: Ajuste de estructuración territorial.....	200
Figura 31: Evaluación Ambiental Anteproyecto Modificación 104	202

Índice de Tablas

Tabla 1: Identificación de Tendencias de Desarrollo.....	16
Tabla 2: Ejes viales que forman parte de la MPRMS-104:	21
Tabla 3: Indicadores de Eficacia y Criterios de Rediseño.....	23
Tabla 4: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gestión	24
Tabla 5: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gobernabilidad.....	25
Tabla 6: Comunas de la Región Metropolitana sin Planes Reguladores Comunales	44
Tabla 7: Comunas de la Región Metropolitana con Planes Reguladores Comunales vigentes, con menos de 10 años.....	45
Tabla 8: Comunas de la Región Metropolitana con Planes Reguladores Comunales vigentes, con más de 10 años	45
Tabla 9. Valores de Ambiente y Sustentabilidad.....	47
Tabla 9. Problemas o preocupaciones de Ambiente y Sustentabilidad.....	50
Tabla 10: Marco de Gobernabilidad	57
Tabla 11: Reporte realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial - Período 2024...	64
Tabla 12: Síntesis de acuerdos para modificar el IAC de la MPRMS 104	65
Tabla 13: Síntesis del alcance de los acuerdos señalados por la SEREMI del Medio Ambiente.....	68
Tabla 14: Reporte realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial - Período 2025...	77
Tabla 15: Sistematización Taller con OAE	79
Tabla 16: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Objetivos de Planificación de la Modificación 104.....	83
Tabla 17: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Objetivos Ambientales.....	84
Tabla 18: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Criterios de Desarrollo Sustentable	85
Tabla 19: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Factores Críticos de Decisión	85
Tabla 20: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Marco del Problema	86
Tabla 21: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Marco de Referencia Estratégica.....	87
Tabla 22: Sistematización Taller 1: Municipalidades de Área Urbana Metropolitana.....	88
Tabla 23: Sistematización Taller 2: Municipalidades de Área Rural	93
Tabla 24: Resumen Vialidad Modificación PRMS 104	96
Tabla 25: Detalle Vialidad Modificación PRMS 104 – Vías o Tramos de Vías PRMS que se Modifican	97
Tabla 26: Detalle Vialidad Modificación PRMS 104 – Vías Nuevas o Tramos de Vías que se Agregan al PRMS	113
Tabla 27: Relación entre Política Nacional de Desarrollos Urbano y EAE.....	117
Tabla 28: Relación entre la Política Nacional de Desarrollo Rural y la Evaluación Ambiental Estratégica.....	118
Tabla 29: Relación entre la Política Nacional de Ordenamiento Territorial y la Evaluación Ambiental Estratégica	119
Tabla 30: Relación entre la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible y la Evaluación Ambiental Estratégica	120

Tabla 31: Relación entre el Plan Nacional de Patrimonio Cultural y la Evaluación Ambiental Estratégica.....	121
Tabla 32: Plan de Adaptación al Cambio Climático de Ciudades y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica.....	123
Tabla 33: Relación entre la Estrategia Regional de Desarrollo y la Evaluación Ambiental Estratégica.....	123
Tabla 34: Relación Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad y EAE.....	125
Tabla 35: Relación entre los Objetivos Ambientales y el Marco del Problema.....	129
Tabla 36: Criterio de Desarrollo Sustentable.....	131
Tabla 37: Identificación y descripción del Factor Crítico de Decisión.....	133
Tabla 38: Marco de Evaluación Ambiental Estratégica.....	134
Tabla 39: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Monumento Natural El Morado (San José de Maipo).....	139
Tabla 40: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Fundo Yerba Loca, vía metropolitana (Lo Barnechea).....	140
Tabla 41: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Fundo Yerba Loca, vía troncal (Lo Barnechea).....	141
Tabla 42: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Quebrada de la Plata (Maipú).....	142
Tabla 43: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Cordón de Cantillana o Altos de Cantillana (Paine).....	143
Tabla 44: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Río Mapocho, Talagante – El Monte (El Monte).....	143
Tabla 45: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Humedal Urbano Quilicura (Quilicura).....	145
Tabla 46: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Parque Mawida (La Reina).....	146
Tabla 47: Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) en la Región Metropolitana, 1970–2023.....	148
Tabla 48: Santuarios de la Naturaleza declarados en la Región Metropolitana (1973–2023).....	149
Tabla 49: Humedales Urbanos reconocidos en la Región Metropolitana bajo la Ley 21.202 (2021–2025).....	151
Tabla 50: Humedales Urbanos en proceso de análisis o postulación en la Región Metropolitana.....	152
Tabla 51: Reservas Naturales Municipales declaradas en la Región Metropolitana (2020–2025).....	153
Tabla 52: Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad en la Región Metropolitana reconocidos por la Ley N° 19.300 (2013–2025).....	155
Tabla 53: Síntesis de declaratorias de áreas de valor natural en la Región Metropolitana por periodos de modificación del PRMS.....	157
Tabla 54: Número de Áreas de Valor Natural en la Región Metropolitana según escala de protección y periodos de modificación del PRMS (1960–2025).....	158
Tabla 55: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Barrio Huemul (Santiago).....	161
Tabla 56: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Barrio Matta Sur (Santiago).....	162
Tabla 57: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Templo Votivo Nacional (Maipú).....	163
Tabla 58: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Parroquia San Saturnino.....	

(Santiago).....	164
Tabla 59: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Casa de Máquinas y Predio Central Hidroeléctrica de La Florida (La Florida)	165
Tabla 60: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Cerro Santa Lucía (Santiago)	166
Tabla 61: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Palacio de Justicia (Santiago)	167
Tabla 62: Evolución de las Zonas Típicas o Pintorescas en la Región Metropolitana (1976–2019)	171
Tabla 63: Evolución de las Zonas de Conservación Histórica en la Región Metropolitana entre 1989 y 2016	174
Tabla 64: Síntesis de declaratorias de elementos y zonas de valor patrimonial en la Región Metropolitana por periodos de modificación del PRMS	176
Tabla 65: Número de Elementos y Zonas de Valor Patrimonial en la Región Metropolitana según escala de protección y periodos de modificación del PRMS, (1960–2025)	178
Tabla 66: Identificación de Tendencias de Desarrollo	179
Tabla 67: Criterios generales para la definición de vías expresas	187
Tabla 68: Criterios generales para la definición de vías troncales	187
Tabla 69: Criterios de regularización y adecuación de la red	188
Tabla 70: Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública	191
Tabla 71: Ejes viales que forman parte de la MPRMS-104:	199
Tabla 72: Medidas de Planificación, Gestión y Gobernabilidad.....	208
Tabla 73: Indicadores de Eficacia y Criterios de Desarrollo – Objetivos de Planificación	211
Tabla 74: Indicadores de Eficacia y Criterios de Desarrollo – Objetivos Ambientales	212
Tabla 75: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gestión.....	213
Tabla 76: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gobernabilidad	213
Tabla 77: Indicadores de seguimiento – Medidas de Gestión.....	214
Tabla 78: Indicadores de seguimiento – Medidas de Gobernabilidad	216

1 RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe, da cuenta de la aplicación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, en adelante EAE, de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, según lo dispuesto en el Art. 7 bis de la Ley 19.300, el Decreto N° 32 de fecha 04/11/2015, que aprueba el Reglamento para la Evaluación Ambiental Estratégica, y las orientaciones metodológicas contenidas en la Guía de Orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile (MMA, 2015); y, el Manual de Contenidos y Procedimientos para la Aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica de los Instrumentos de Planificación (Circular DDU 430, MINVU, 2020), para la formulación del Informe; y, la Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para la Incorporación del Cambio Climático en Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial (MMA, 2023), en lo referido a la identificación de Medidas y elaboración del Plan de Seguimiento.

De acuerdo al artículo 21 del Reglamento de EAE, y en base a los contenidos abordados por la Guía de orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica (2015), el presente informe ambiental contiene los siguientes apartados: i) Acerca de la Modificación 104; ii) Marco del Problema; iii) Identificación de las Necesidades de Participación, donde se incluye el Marco de Gobernabilidad, el resultado de la coordinación y consulta a los Organismos del Estado y el resultado de la instancia de participación efectuada ; iv) Marco de Referencia Estratégica; v) Consideraciones de Ambiente y Sustentabilidad, donde se enuncian los Objetivos Ambientales y Criterios de Desarrollo Sustentable, las prioridades de ambiente y sustentabilidad, y se identifican los Factores Críticos de Decisión; vi) Diagnóstico Ambiental Estratégico; vii) Descripción y Evaluación Ambiental de la Modificación 104; viii) Identificación de las Medidas de Planificación, Gestión y Gobernabilidad; y, ix) Plan de Seguimiento.

1.1 ACERCA DE LA MODIFICACIÓN 104

La Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (MPRMS 104), impulsada por la SEREMI MINVU desde 2012, busca adaptar la normativa metropolitana a los cambios en la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), especialmente en lo que respecta a las declaratorias de utilidad pública, atendiendo los efectos de su obsolescencia normativa.

Desde el año 2012 a la fecha, el proceso se ha enfrentado desafíos de diversa índole, lo que impidió su aprobación. Debiendo ser reformulado y reiniciado en al menos 2 ocasiones.

En 2024, en consideración a los efectos que genera la red vial vigente, se formó una Mesa de Trabajo Intersectorial entre la SEREMI MINVU, la SEREMI de Medio Ambiente y el Gobierno Regional, con el objetivo de destrabar el avance de la Modificación. Como resultado, se acordó como nuevo enfoque que la Modificación 104 se centrara en la regularización del sistema vial metropolitano, donde aquellos temas que no fuesen incluidos en ella se abordarían en otras modificaciones o en la futura actualización integral del PRMS a cargo del Gobierno Regional.

Este nuevo enfoque busca finalmente resolver los problemas normativos y aprobar la Modificación 104 y su evaluación ambiental, superando el problema principal referido a la obsolescencia del PRMS en materia de vialidad.

Para ello, durante el proceso de Modificación 104 se establecieron los siguientes objetivos:

Objetivo General:

Reconocer las necesidades locales mediante la regularización y adecuación de las declaratorias a utilidad pública (DUP) del sistema vial metropolitano vigente en el PRMS.

Objetivos Específicos:

1. Desafectación de DUP por ensanche y apertura de vialidad PRMS, conforme a requerimientos normativos y solicitudes de escala local.
2. Incorporar al PRMS vialidades existentes definidas por otros organismos sectoriales con competencia en materias de vialidad.
3. Readequación y modificación de dimensión y emplazamiento del sistema vial.
4. Reclasificación y reorganización del sistema que integra la vialidad metropolitana vigente en el PMRS.

La temática abordada durante la Modificación 104, corresponde a la desafectación de declaratorias existentes y en menor medida, ajustes de trazado de vías ya consideradas en la planificación intercomunal y la incorporación a la planificación de vialidades ya existentes (materializadas), por solicitud municipal y de los Organismos de Administración del Estado (OAE), con el propósito de regularizar la red vial metropolitana ajustándose a las realidades locales, desde el reconocimiento del valor patrimonial y las áreas de valor natural.

El ámbito de aplicación territorial de la Modificación 104 es de carácter regional, incorporando las áreas urbanas y rurales reguladas por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

En términos de su ámbito de acción temporal, si bien, desde un punto de vista legal se espera que esta sea revisada y/o actualizada a los 10 años de su entrada en vigencia, se espera que esto suceda con anterioridad a dicho periodo, a través de un proceso de modificación integral del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

Por último, aun cuando esta modificación se inicia previo a la entrada en vigencia de Reglamento para la EAE, se opta por realizar un proceso de EAE en los términos en que esto lo indica por estimarse que se trata de una modificación sustancial, la cual establece nuevas declaratorias de utilidad pública para vías expresas y troncales, según lo señala el artículo 24 del Reglamento para la EAE en Chile, en su letra c), numeral iii).

1.2 MARCO DEL PROBLEMA

El análisis prospectivo del sistema territorial se realizó a través del marco del problema, a través de los siguientes componentes: medio físico, medio construido, red vial y planificación urbana.

A partir de este análisis, se relevan lo siguiente:

- **Medio Físico:** Se destacan las áreas de valor natural de la región, que son únicas y brindan servicios ecosistémicos esenciales para enfrentar los efectos del cambio climático.
- **Medio Construido:** Se identifican las zonas de valor patrimonial como elementos clave en la construcción de la identidad barrial y regional.
- **Red Vial y Planificación Urbana:** El estudio de estos elementos permitió comprender la interconexión del sistema vial a escala regional. Además, se analizó cómo los instrumentos de planificación urbana pueden adaptarse a los desafíos de un desarrollo territorial y normativo cada vez más dinámico.

Este análisis prospectivo no solo caracteriza los elementos del territorio, sino que también permite la identificación de valores ambientales, problemas y/o preocupaciones ambientales y conflictos socioambientales, garantizando que la planificación futura considere tanto la protección de los valores naturales y patrimoniales como la adaptación a las demandas de un crecimiento urbano constante.

Los **valores** de ambiente y sustentabilidad, identificados corresponden a: i) Presencia de barrios e inmuebles de valor patrimonial; ii) Áreas de valor natural con protección oficial; y, iii) Elementos naturales que otorgan servicios ambientales al área urbana metropolitana.

Los **problemas y/o preocupaciones** ambientales reconocidos corresponden a: i) Afectación a escala local de propiedades públicas y privadas que cuentan con gravámenes (DUP) de escala metropolitana; ii) Desvaloración y deterioro de barrios e inmuebles de valor patrimonial afectos a gravámenes (DUP); y, iii) Detrimento del valor ecosistémico de elementos naturales afectos a declaratorias de vialidad (vigente) que requiere del reconocimiento de nuevo marco normativo que define figuras de protección oficial.

Por último, los **conflictos socioambientales** que se identifican son: i) Presión de las comunidades para desafectar predios afectos a gravámenes; ii) Solicitud expresa de municipios y comunidades de gravar nuevas afectaciones (déficit en conectividad y accesibilidad); y, iii) Afectación de áreas de valor natural y patrimonio construido por ejes pertenecientes a la infraestructura vial metropolitana.

1.3 NECESIDADES DE PARTICIPACIÓN

En el caso específico de esta modificación del PRMS, debido a la macroescala territorial que involucra, se han considerado criterios para la priorización de los actores clave centrados en:

- Aquellos actores de administración y gestión del territorio afecto a la modificación, con poder de decisión respecto del desarrollo urbano -representados por Órganos de Administración del Estado (OAE) y otras instituciones públicas;
- Aquellas entidades responsables de la administración de los territorios en la escala comunal, y que representan a los intereses de sus comunidades habitantes, referidas a los equipos técnicos municipales de cada comuna.

- Actores no pertenecientes a la Administración del Estado, vinculados a la administración, gestión, preservación o protección de áreas de valor natural, que podían verse afectadas por la presente modificación¹.

Los actores del ámbito público convocados al proceso de EAE corresponden a:

- 1) Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Órgano responsable de la modificación)
- 2) Ministerio del Medio Ambiente
- 3) Ministerio de Agricultura
- 4) Ministerio de Hacienda
- 5) Ministerio de Salud
- 6) Ministerio de Economía, Fomento y Turismo
- 7) Ministerio de Energía
- 8) Ministerio de Obras Públicas
- 9) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- 10) Ministerio de Minería
- 11) Ministerio de Desarrollo Social
- 12) Servicio Agrícola y Ganadero SAG
- 13) Dirección de Vialidad MOP
- 14) Dirección de Planeamiento MOP
- 15) Dirección General de Concesiones MOP
- 16) Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT MOP
- 17) Servicio de Vivienda y Urbanización SERVIU
- 18) Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA
- 19) Servicio Nacional de Minería y Geología SERNAGEOMIN
- 20) Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales
- 21) Consejo de Monumentos Nacionales

En relación a otros actores claves de la Sociedad Civil e instituciones:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1) Municipalidad de Cerrillos | 27) Municipalidad de Recoleta |
| 2) Municipalidad de Cerro Navia | 28) Municipalidad de Renca |
| 3) Municipalidad de Conchalí | 29) Municipalidad de San Bernardo |
| 4) Municipalidad de El Bosque | 30) Municipalidad de San Joaquín |
| 5) Municipalidad de Estación Central | 31) Municipalidad de San Miguel |
| 6) Municipalidad de Huechuraba | 32) Municipalidad de San Ramón |
| 7) Municipalidad de Independencia | 33) Municipalidad de Santiago |
| 8) Municipalidad de La Cisterna | 34) Municipalidad de Vitacura |
| 9) Municipalidad de La Florida | 35) Municipalidad de Alhué |
| 10) Municipalidad de La Granja | 36) Municipalidad de Buin |
| 11) Municipalidad de La Pintana | 37) Municipalidad de Calera de Tango |

¹ El criterio se incorpora para el periodo de participación 2019 – 2023, en consideración a los potenciales efectos ambientales de la alternativa 2, sobre los territorios que ellos administran o gestionan. Para el periodo 2024 – 2025 no son convocados, puesto que se eliminan los trazados que afectan dichos territorios.

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 12) Municipalidad de La Reina | 38) Municipalidad de Colina |
| 13) Municipalidad de Las Condes | 39) Municipalidad de Curacaví |
| 14) Municipalidad de Lo Barnechea | 40) Municipalidad de El Monte |
| 15) Municipalidad de Lo Espejo | 41) Municipalidad de Isla de Maipo |
| 16) Municipalidad de Lo Prado | 42) Municipalidad de Lampa |
| 17) Municipalidad de Macul | 43) Municipalidad de María Pinto |
| 18) Municipalidad de Maipú | 44) Municipalidad de Melipilla |
| 19) Municipalidad de Ñuñoa | 45) Municipalidad de Paine |
| 20) Municipalidad de P. Aguirre Cerda | 46) Municipalidad de Padre Hurtado |
| 21) Municipalidad de Peñalolén | 47) Municipalidad de Peñaflores |
| 22) Municipalidad de Providencia | 48) Municipalidad de Pirque |
| 23) Municipalidad de Pudahuel | 49) Municipalidad de S. J. de Maipo |
| 24) Municipalidad de Puente Alto | 50) Municipalidad de San Pedro |
| 25) Municipalidad de Quilicura | 51) Municipalidad de Talagante |
| 26) Municipalidad de Quinta Normal | 52) Municipalidad de Tiltil |

Para el proceso que se desarrolla durante el período de 2019- 2023, se decide incluir en la convocatoria a los representantes de áreas de interés y valor natural presentes en el área de la modificación, en consideración a lo que plantea la alternativa 2 en dicho momento. Los convocados fueron:

- 1) Corporación Reserva Natural Alto de Cantillana (Reserva Natural Privada Alto de Cantillana)
- 2) Fundación Roblería de Cantillana (Santuario de la Naturaleza San Juan de Piche)
- 3) Santuario de la Naturaleza el Ajjal
- 4) Santuario de la Naturaleza San Francisco de Lagunillas
- 5) Universidad de Chile (Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata)
- 6) Asociación de Comuneros de la Capilla de Caleu (Santuario de la Naturaleza El Roble)
- 7) Red de Parque Cordillera
- 8) Municipalidad de la Reina (Parque Mahuida)
- 9) Municipalidad de Peñalolén (Parque Quebrada de Macul)
- 10) Municipalidad de Lo Barnechea (Santuario Fundo Yerba Loca)
- 11) Anglo American - Predio Los Nogales (Santuario Predio Los Nogales)
- 12) Santuario Las Torcazas de Pirque
- 13) Santuario Cascadas de las Ánimas
- 14) Corporación Nacional Forestal (Parque Nacional Río Clarillo)
- 15) Fundación San Carlos (Santuario Laguna de Batuco)

1.4 RESULTADO DE LA COORDINACIÓN Y CONSULTA A LOS ORGANISMOS DEL ESTADO

Durante la elaboración del presente Informe Ambiental Complementario, la coordinación con los Organismos de la Administración del Estado se llevó a cabo a través de las siguientes instancias:

- Mesa de Coordinación Intersectorial
- Taller de Trabajo Modificación 104

La Mesa de Coordinación Intersectorial se implementa con el objetivo de poder dar continuidad a la Modificación 104 y así avanzar en su tramitación y aprobación. Dicha mesa fue integrada por el la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, en su calidad de organismo promotor de la modificación; la SEREMI del Medio Ambiente, que vela por la adecuada aplicación de la EAE; y, el Gobierno Regional, que aporta la EAE.

Como resultado del trabajo de la mesa de coordinación intersectorial, se alcanzan acuerdos que permiten dar continuidad a la Modificación y su evaluación ambiental, al definir las orientaciones y alcance que ésta tendrá.

El Taller de Trabajo correspondió a una instancia masiva, donde se convoca la totalidad de los actores claves del ámbito público a conocer los términos en los que se ha reanudado el proceso y se ha procedido a desarrollar la Modificación 104.

1.5 RESULTADO DE LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN EFECTUADAS

Las instancias de participación de los actores claves de la sociedad civil e instituciones efectuadas durante la elaboración del 5º Informe, correspondió al desarrollo de 2 Talleres enfocados en los 52 municipios de la Región Metropolitana, en su calidad de representantes de los intereses de la comunidad.

El primer taller fue convocado mediante ORD N° 2027 de fecha 28 de julio de 2025, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en su calidad de órgano responsable. A través de éste, se invita a participar a las 34 municipalidades que forman parte del Área Urbana Metropolitana del PRMS.

El segundo taller fue convocado a través del ORD N° 2028 de fecha 28 de julio de 2025, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en su calidad de órgano responsable. La convocatoria se centró en los 18 municipios que administran el área rural de la región.

Al igual que en el caso de los Organismos de la Administración del Estado, estas actividades tuvieron por objeto informar que esta Secretaría ha logrado avanzar con el proceso de EAE, dando cuenta de cómo se han subsanado las observaciones y recomendaciones tanto del Informe Ambiental Complementario como de la Modificación 104.

1.6 POLÍTICAS DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y MEDIO AMBIENTE

Las políticas medio ambientales y de sustentabilidad, identificadas son: i) Política Nacional de Desarrollo Urbano; ii) Política Nacional de Desarrollo Rural; iii) Política Nacional de Ordenamiento Territorial; iv) Estrategia Nacional de Movilidad; v) Plan Nacional de Patrimonio Cultural; vi) Plan Nacional de Adaptación de Cambio Climático para Ciudades; vii) Estrategia Regional de Desarrollo; y, viii) Estrategia Regional de Biodiversidad

1.7 CONSIDERACIONES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD

1.7.1 Objetivos Ambientales

Se identifican los siguientes objetivos ambientales:

- Reconocer y resguardar el patrimonio protegido de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.
- Reconocer las áreas de valor natural de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.

1.7.2 Criterio de Desarrollo Sustentable

Se identifica el siguiente criterio de desarrollo sustentable:

- Adecua la red vial metropolitana, considerando el patrimonio construido, las áreas de valor natural y el efecto sobre las distintas realidades locales

1.7.3 Prioridades de Ambiente y Sustentabilidad

Se identifican dos prioridades de ambiente y sustentabilidad:

- Resguardo del Patrimonio Cultural
- Resguardo de Áreas de Valor Natural

1.7.4 Factor Crítico de Decisión

Se identifica un factor crítico de decisión, el cual corresponde a:

- Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural

1.8 DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

A modo de síntesis del diagnóstico, a continuación, se presentan las principales tendencias:

Tabla 1: Identificación de Tendencias de Desarrollo

FCD: RECONOCE EL PATRIMONIO CONSTRUIDO Y LAS ÁREAS DE ÁREAS DE VALOR NATURAL	
Criterio de Evaluación 1: Resguardo de áreas de valor natural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.	
Indicador	Tendencia
Grado de consolidación de la vialidad del PRMS entorno a áreas de valor natural en la Región Metropolitana.	<p>Desde 2005 a 2025, la tendencia muestra que las vías proyectadas entorno a áreas de valor natural (AVN) no se consolidan en el territorio.</p> <p>Aunque cuentan con un ancho de faja definido en el PRMS, en la práctica no se han materializado, e incluso existen casos donde los tramos proyectados no coinciden con huellas, senderos o algún camino existente.</p> <p>Esto refleja que, en contextos de conservación o resguardo natural, la vialidad ha tendido a mantenerse en el plano normativo por sobre una ejecución real, evitándose la fragmentación de los ecosistemas presentes en estas áreas.</p> <p>Sin embargo, en tanto se mantengan las declaratorias vigentes, las vías pueden ser ejecutadas, generando efectos sobre el medio ambiente.</p>
Evolución de las áreas de valor natural: superficie y asignaciones de protección (1967–2025).	<p>Entre 1967 y 2020 se declararon 2 Parques Nacionales, 1 Monumento Natural y 1 Reserva Natural en la Región Metropolitana, totalizando cerca de 27.746 ha protegidas.</p> <p>Desde los años 70, los santuarios de la naturaleza sumaron más de 171.000 ha hasta 2023. Luego, entre 2021 y 2025 se reconocieron oficialmente más de 4.000 ha como Humedales Urbanos, a las cuales se analiza declarar otras 6.000 ha de nuevos humedales por solicitud municipal. A ello se suman las RENAMU's con al menos 228 ha formales y, desde 2013, los Sitios Prioritarios alcanzaron más de 1.000.000 ha.</p> <p>Esto refleja una expansión de áreas de valor natural bajo algún tipo de reconocimiento o grado de protección, pasando de 8.000 ha en 1967 a más de 1.279.526 ha en 2025, y aumentando de 4 asignaciones de resguardo antes de 1994 a 62 al año 2025.</p> <p>La tendencia nos indica que, independiente de la herramienta utilizada, cada vez hay más interés por reconocer y resguardar las funciones ecológicas que nos brinda las áreas de valor natural de la Región, siendo relevante que los instrumentos de planificación</p>

	logren adecuarse e incorporarlas, disminuyendo los potenciales efectos que puedan generar sobre ellas.
Número y superficie de áreas de valor natural declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS.	<p>La tendencia muestra que, en los periodos en que se realizaron las principales modificaciones al PRMS, también se registraron incrementos en las áreas de valor natural protegidas, primero de forma gradual y luego con un salto decisivo tras 2013.</p> <p>Aunque no existe una relación directa entre ambas dinámicas, la coincidencia temporal evidencia un interés creciente por incorporar la conservación ambiental en paralelo a procesos de expansión metropolitana y actualizaciones de la red vial regional, lo cual refleja por un lado una mayor atención institucional hacia el resguardo del territorio y sus ecosistemas, y por otro un desafío en la toma de decisiones de planificación de futura vialidad, sin que ello comprometa o genere conflictos con normativas de carácter ambiental en los diversos territorios de la región.</p>
Evolución de declaratorias de áreas de valor natural por escala (Nacional, Regional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.	<p>La tendencia evidencia que hasta antes de 2013 las declaratorias de valor natural fueron escasas y concentradas en la escala nacional, sin grandes variaciones entre periodos.</p> <p>El quiebre de la tendencia luego de 46 años de registro se dio en 2013, periodo correspondiente a la Modificación 100 del actual PRMS, con un salto exponencial en el número de áreas protegidas y, sobre todo, una diversificación hacia escalas regionales y comunales.</p> <p>Destacan los Humedales Urbanos y RENAMU, declarados en esta etapa, que refuerzan la escala comunal como agente de resguardo local y ponen en valor los componentes hídricos frente al cambio climático. A ello se suma la incorporación de 31 Sitios Prioritarios desde 2013, que por su extensión abarcan varias comunas en una sola asignación, consolidando en general, en los últimos doce años, una tendencia donde lo comunal y lo regional concentran el mayor dinamismo en la protección de áreas naturales.</p> <p>El incremento declaratorias de áreas de valor natural a escala comunal, pone en evidencia la necesidad de revisar los potenciales efectos que generan las normas de carácter intercomunal a una menor escala.</p>

Criterio de Evaluación 2: Resguardo del patrimonio cultural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.	
Indicador	Tendencia
Grado de consolidación de la vialidad del PRMS entorno a elementos y zonas de valor patrimonial en la Región Metropolitana.	<p>En contraste a lo observado en las AVN, los entornos urbanos asociados al patrimonio se concentran principalmente en comunas centrales, donde existe una trama vial consolidada y una alta concentración de vías normadas por el PRMS, presentando en su mayoría ensanches.</p> <p>En estos casos, para el periodo 2005 a 2025, se observa que éstos han tendido a no consolidarse.</p> <p>En el caso de potenciales afectaciones por aperturas, se advierte gravámenes como el de la Casa de Máquinas y el Predio de la Central Hidroeléctrica de La Florida (ICH), que enfrenta la vía T21S (Av. Las Perdices) de 50 m de ancho, donde parte de ésta se define sobre un acceso y otro simplemente se proyecta, el cual no se ha consolidado, y otros como el del Templo Votivo de Maipú (MH), donde se consolida el perfil de la vía que enfrenta dicho monumento, pasando de 15 m a 40 m. En estos casos, se advierte que las características del inmueble y/o elemento del objeto de protección permiten la ejecución del perfil, generando un menor efecto sobre éste.</p> <p>De este modo, se observa que el grado de consolidación de las vías que se emplazan entorno a elementos y zonas de valor patrimonial ha tendido a ser muy bajo, el cual, salvo contadas excepciones, podría haber sido nulo.</p> <p>Es importante señalar que en tanto se mantengan las declaratorias vigentes, las vías pueden ser ejecutadas, generando efectos sobre el patrimonio cultural protegido en la región.</p>
Número de declaratorias patrimoniales en la Región Metropolitana (MH, ZTP, ICH y ZCH).	<p>En la Región Metropolitana, las figuras de protección patrimonial, Monumentos Históricos, Zonas Típicas, Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica, presentan una tendencia sostenida al alza y con creciente diversificación, que pasa de un inicio centrado en Monumentos Históricos de escala nacional y ubicados principalmente en Santiago centro, hacia una expansión tipológica y territorial desde los años 90' s en adelante. El proceso destaca la incorporación masiva de ICH en 1996 y 2016, y un incremento de las otras asignaciones desde la década de 2000' s, con</p>

	<p>declaratorias que incluyen sitios de memoria, equipamientos, conjuntos habitacionales modernos y barrios históricos.</p> <p>En conjunto, la trayectoria refleja un tránsito desde la protección de hitos singulares de carácter nacional hacia la integración más diversa y comunal urbana, con una expansión leve hacia afuera del casco cívico tradicional.</p> <p>Por último, dentro de la tendencia al alza, se debe tener presente que el incremento de protecciones a escala comunal, así como la incorporación de patrimonio moderno emplazados fuera del centro histórico, suponen un desafío para el instrumento de escala intercomunal, respecto de identificar mecanismos que permitan su actualización o adecuación con miras a reconocer el valor cultural que significan las zonas o inmuebles protegidos.</p>
<p>Número y superficie de elementos y zonas de valor patrimonial declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS.</p>	<p>La tendencia patrimonial, en paralelo a las principales modificaciones del PRMS, muestra un aumento sostenido y diversificado de declaratorias. Desde un inicio se concentró la declaración de Monumentos Históricos, que son de carácter nacional. Luego esto tendió hacia una fuerte irrupción de Inmuebles de Conservación Histórica en los años 90 y, posteriormente, un equilibrio mayor entre escalas comunales y nacionales en la última etapa.</p> <p>Sin embargo, este resguardo se concentra en solo 12 de las 52 comunas, principalmente en cascos históricos consolidados, lo que genera una relación desigual entre patrimonio y vialidad.</p> <p>En las comunas con declaratorias de resguardo patrimonial las vías tienden a estar más restringidas por las figuras de protección, mientras que en gran parte del territorio regional la incidencia es menor y, por tanto, el patrimonio tiende a ser más susceptible a eventuales modificaciones viales.</p>
<p>Evolución de declaratorias de elementos y zonas de valor patrimonial por escala de protección (Nacional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.</p>	<p>La evolución patrimonial en la Región muestra un tránsito desde un inicio dominado por declaratorias de carácter nacional hacia un predominio marcado de tipo comunal por los Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica desde el periodo de la Modificación 2006. No obstante, estas declaratorias se concentran en apenas unas pocas comunas, principalmente en el casco histórico, lo que contrasta con la vocación metropolitana del PRMS, que planifica la vialidad para</p>

	<p>toda la región.</p> <p>En consecuencia, la interacción entre ambas dimensiones de análisis se concentra en un territorio urbano ya consolidado, donde los trazados viales ofrecen poco margen de cambio y cualquier ajuste genera tensiones puntuales, predominando, por tanto, el resguardo patrimonial de tipo comunal.</p>
--	--

Fuente: Elaboración Propia

1.9 IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA MODIFICACIÓN 104

La Modificación 104 se basa en el trabajo y los acuerdos tomados por la Mesa de Coordinación Intersectorial. A través de ella, se establecen orientaciones para seguir adelante con ésta y su Evaluación Ambiental Estratégica, adaptando y considerando el trabajo realizado desde el año 2012.

Es así como la propuesta de modificación incorpora antecedentes e insumos que fueron recabados desde distintas fuentes, como parte de elementos que la fundamentan. Dentro de ellos se encuentran: las zonas de valor patrimonial; las áreas de valor natural; las solicitudes emanadas por los municipios y los distintos organismos de la Administración del Estado; las vías estructurantes existentes que se han materializado al margen de la planificación, vale decir que no han contado con una declaratoria de utilidad pública previa; y, otros antecedentes vinculados a aspectos propios del PRMS, de carácter ineludible, como los efectos de la Modificación 100 del PRMS, que define vías condicionadas; los proyectos de desarrollo urbano condicionados, aprobados en los últimos años; los efectos que generó la ley 20.791 el año 2014, tras restablecer declaratorias de utilidad pública caducadas; y, las vialidades presentes en los artículos transitorios que requieren ser atendidas.

Luego, basados en los fundamentos y considerando que el objetivo general busca la regularización de la red vial metropolitana, se identificaron los componentes que orientarían la Modificación 104. De este modo y en coherencia con lo anterior, se identifica como un componente orientador: la presencia de zonas de valor patrimonial; la presencia de áreas de valor natural; la presencia de solicitudes municipales y de organismos de Administración del Estado; y, los componentes que estructuran la red vial, vale decir aquellas orientaciones tendientes a ordenar la red vial de escala metropolitana, donde se reconoce la necesidad de mantener una visión regional, un sistema jerarquizado, el concepto de red, de complementariedad y el definir nuevos códigos para las vías.

Por último, se describen los criterios de planificación, los cuales dan cuenta de los mecanismos utilizados para que la Modificación pudiera cumplir tanto con los objetivos de planificación, los fundamentos y componentes orientadores, como con los objetivos ambientales y criterios de desarrollo sustentable.

De este modo, los criterios utilizados, además de aludir a los anchos y jerarquía de la red, incorporan diversas estrategias destinadas al cumplimiento de las metas propuestas, tales como la eliminación de afectaciones de manera total o parcial; la identificación de pares viales; cambios en la jerarquía de las vías; definición de anchos y asimilación de vías;

supletoriedad; Homogeneidad o diversidad para la mantención o eliminación de ejes en el PRMS; por señalar algunas.

La siguiente tabla resume la propuesta:

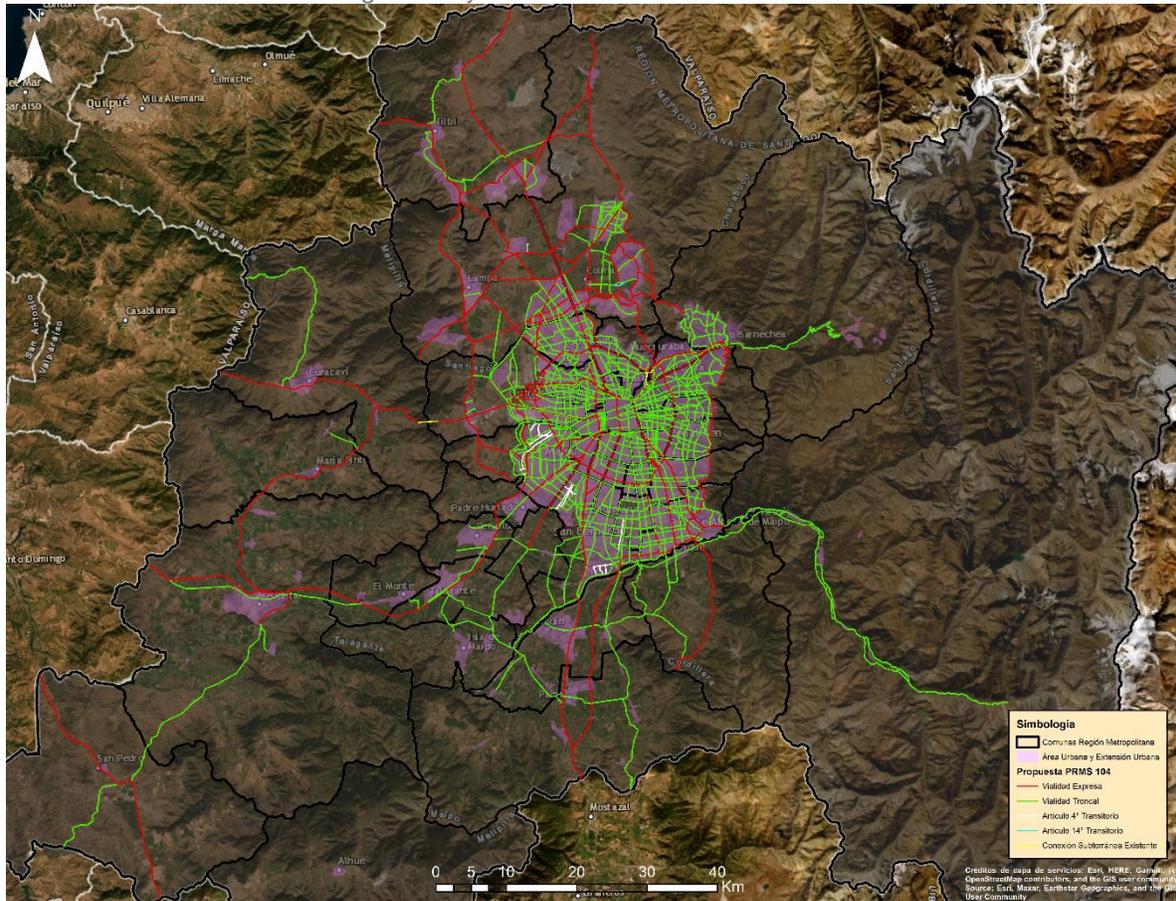
Tabla 2: Ejes viales que forman parte de la MPRMS-104:

Artículo Ordenanza PRMS	Cuadro N°	Nombre	Categoría	Ejes
7.1.1.1. Vialidad Expresa	1	Accesibilidad Regional	Expresa	7
	2	Anillo Circunvalación Américo Vespuccio	Expresa	1
	3	Conectividad Regional	Expresa	38
Subtotal				46
7.1.1.1. Vialidad Troncal	4	Norte	Troncal	51
	5	Sur	Troncal	51
	6	Oriente	Troncal	73
	7	Poniente	Troncal	27
	8	Central	Troncal	50
	8.1.	Centro Norte	Troncal	31
	8.2.	Centro Sur	Troncal	26
	9	Anillo Troncal Intermedio	Troncal	19
Subtotal				328
4° Transitorio				16
Total Ejes Consolidado PRMS				390

Ejes PRMS que se eliminan	200
Ejes que se agregan al PRMS	33
N° de ejes que se disminuyen de la red vial metropolitana	167
Vías PRMS que se modifican	214

Fuente: Elaboración propia

Figura 1: Ajuste de estructuración territorial



Fuente: Elaboración propia

Como resultado de la evaluación se concluye que, pese a que se identifican riesgos, las **oportunidades superan significativamente las amenazas**, alineándose con los objetivos ambientales y de desarrollo sustentable. La aprobación de la modificación por sí sola representa una oportunidad para mitigar los riesgos generados por la normativa actual.

1.10 IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y GOBERNABILIDAD

Se definen las siguientes medidas de Planificación, Gestión y Gobernabilidad

1.10.1 Medidas de Planificación:

- Ensanches de vías que enfrentan y/o atraviesan inmuebles o zonas de valor patrimonial.
- Definición y/o modificación de trazados en áreas de valor natural.

En zonas patrimoniales o contiguo a inmuebles protegidos:

- Rectificación de trazados.
- Disminución de ancho entre líneas oficiales.
- Asimilación a ancho existente.
- Eliminación de la declaratoria de utilidad pública.

- Definición de par vial

En áreas de valor patrimonial:

- Reconocimiento de vías existentes
- Disminución de ancho entre líneas oficiales.
- Eliminación de la declaratoria de utilidad pública.
- Definición de par vial.
- Definición del costado de la vía existente donde se produce el ensanche

1.10.2 Medidas de Gestión

- Elaboración de instructivos para el resguardo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial
- Elaboración de instructivos para el resguardo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.

1.10.3 Medidas de Gobernabilidad

- Coordinación interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial.
- Coordinación interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.

1.11 PLAN DE SEGUIMIENTO

Se definen indicadores de eficiencia, con sus respectivos criterios de rediseño, e indicadores de seguimiento, los cuales está asociados a las medidas de gestión y gobernabilidad:

1.11.1 Indicadores de eficiencia

Se identifican los siguientes indicadores de eficiencia y criterios de rediseño:

Tabla 3: Indicadores de Eficacia y Criterios de Rediseño

OBJETIVO DE PLANIFICACIÓN	
Objetivo de Planificación	Reconocer las necesidades locales mediante la regularización y adecuación de las declaratorias a utilidad pública (DUP) del sistema vial metropolitano vigente en el PRMS.
Criterio de Seguimiento	Requerimientos de adecuación de la red vial metropolitana por necesidades sectoriales (Ej: adecuación normativa o modificaciones al PRMS); intersectoriales (Ej: modificación de PRC's o diseño y ejecución de proyectos viales de escala metropolitana, no contemplados en la red); o, personas u organizaciones de la sociedad civil afectadas.
Indicador	Porcentaje de solicitud de interpretaciones o actualizaciones del PRMS referidas a declaratorias de utilidad pública
Criterio de Rediseño	Aumento de solicitudes de interpretaciones o actualizaciones del PRMS referidas a declaratorias de utilidad pública

OBJETIVOS AMBIENTALES	
Objetivo Ambiental 1	Reconocer y resguardar el patrimonio protegido de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.
Criterio de Seguimiento	Protección del Patrimonio (Declaratorias de Zonas Típicas y/o Monumentos Históricos, y de aprobaciones de PRC's que definan Inmuebles y/o Zonas de Conservación Históricas)
Indicador	Porcentaje del patrimonio protegido sobre declaratorias de utilidad pública
Criterio de Rediseño	Aumento del patrimonio protegido sobre declaratorias de utilidad pública vigentes tras la Modificación 104.
Objetivo Ambiental 2	Reconocer las áreas de valor natural de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.
Criterio de Seguimiento	Protección o Resguardo de Áreas de Valor Natural (Humedales Urbanos, Santuarios de la Naturaleza, Parques Nacionales, u otras.)
Indicador	Porcentaje de áreas de valor natural protegidas o resguardadas sobre declaratorias de utilidad pública
Criterio de Rediseño	Aumento del resguardo o protección de áreas de valor natural, sobre declaratorias de utilidad pública definidas tras la Modificación 104.

Fuente: Elaboración propia

1.11.2 Indicadores de Seguimiento

Se identifican los siguientes indicadores de seguimiento:

Tabla 4: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gestión

Medidas de Gestión	Indicadores de Seguimiento
Elaboración de instructivos para el resguardo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial	Instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las zonas de protección patrimonial.
	Instructivos para precisar ensanches viales en zonas con protección patrimonial, a través de los PRC.
	Instructivo para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos.
Elaboración de instructivos para el resguardo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.	Instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las áreas de valor natural.
	Instructivo para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en áreas de valor natural.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gobernabilidad

Medidas de Gobernabilidad	Indicadores de Seguimiento
Coordinación interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial.	Implementación de una mesa de trabajo interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial.
Coordinación interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.	Implementación de una mesa de trabajo interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.

Fuente: Elaboración propia

2 ACERCA DE LA MODIFICACIÓN MPRMS 104 VIALIDAD METROPOLITANA

La Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (MPRMS 104) ha sido desarrollada por la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU), basándose en las atribuciones que le confiere la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), principalmente a través de sus artículos 34, 36 y 59.

El proceso comenzó en marzo de 2012, cuando la SEREMI MINVU informó a los 52 municipios de la Región sobre la modificación del Título 7, Capítulo 7.1 del PRMS, invitándolos a pronunciarse, tal como lo estipula el artículo 36 de la LGUC. A través de éste, se busca atenuar los efectos generado por la modificación del artículo 59 de la LGUC, aprobadas los años 2004² y 2009³, referidos tanto a la caducidad de las declaratorias de utilidad pública, como al ámbito de aplicación de éstas (urbano - rural).

En diciembre del 2012, atendiendo a los cambios en la legislación ambiental introducidos por la Ley 20.417 que hizo obligatoria la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para los instrumentos de planificación territorial, la SEREMI MINVU ingresa⁴ a la Subsecretaría del Medio Ambiente, la Evaluación Ambiental Estratégica de la propuesta de Modificación 104, iniciando con ello un proceso de revisión y subsanación de observaciones.

Sin embargo, el proceso se vio interrumpido en 2014 por la entrada en vigencia de la Ley 20.791⁵, que modificó por tercera vez el artículo 59 de la LGUC. Esta nueva legislación obligó a la SEREMI a suspender el proceso de EAE y a reformular el anteproyecto que ya se estaba evaluando.

Los siguientes años, se continuó trabajando en la adaptación de la propuesta, consultándose nuevamente a los municipios. Esto, permitió reanudar el proceso de EAE en 2019, según consta en la Resolución Ex. N° 1283/2019, con fecha del 9 de mayo de ese año.

Durante el 2020 y 2021 se trabajó en conjunto con distintos Servicios Públicos, así como también con los Municipios y representantes de organizaciones ambientales de la Región. Finalmente, en febrero del 2022, la SEREMI MINVU ingresa el 3° Informe Ambiental Complementario a la SEREMI del Medio Ambiente, y en junio de 2023 un 4° Informe, los cuales presentaron observaciones, no consiguiendo aplicar adecuadamente la metodología EAE (Para más detalle de los procesos de participación ver los Anexos 1, 2 y 3).

Tras el último pronunciamiento de la SEREMI del Medio Ambiente y atendiendo la necesidad sentida de llevar a cabo la Modificación 104, el año 2024 se conforma una Mesa de Trabajo Intersectorial entre la SEREMI MINVU, la SEREMI de Medio Ambiente y el Gobierno Regional,

²Ley 19.939: Modifica el Art. 59 de la LGUC. Instaura la caducidad de las declaratorias de utilidad pública; Impide generar D.U.P en área rural; y, establece en artículo transitorio, un plazo de duración de las D.U.P vigentes (al momento de la publicación de la Ley) de 5 años, período en el cual podían ser prorrogadas por única vez.

³ Ley 20.331: Renueva la vigencia de las declaratorias de utilidad pública que se entendían derogadas, por 5 años más.

⁴ ORD. N°5642 de fecha 21.12.2012 de la SEREMI MINVU a Subsecretario de Medio Ambiente

⁵ Ley 20.791: Modifica el Art. 59 de la LGUC eliminando la caducidad de las declaratorias y reestableciendo las declaratorias y la facultad planificadora de definir dichos gravámenes en el área rural.

con el objetivo de poder establecer los acuerdos necesarios que permitan avanzar en ésta.

Como resultado de esta instancia, se define una opción de desarrollo que se centra en la regularización y adecuación normativa del sistema vial. De este modo, aquellos temas que no fueran considerados por la Modificación 104, serían atendidos a través de otras modificaciones que hoy está tramitando la SEREMI MINVU, o bien, pasarían a ser parte del proceso de actualización del PRMS que plantea llevar a cabo el Gobierno Regional, en el marco del traspaso de competencias.

Por último, cabe señalar que al priorizar una opción de desarrollo que busca la regularización y adecuación normativa, se genera nuevo marco tanto para el desarrollo de la Modificación 104, como para su evaluación ambiental, siendo ambos documentos adecuados a este nuevo propósito o enfoque, según se advierte a continuación:

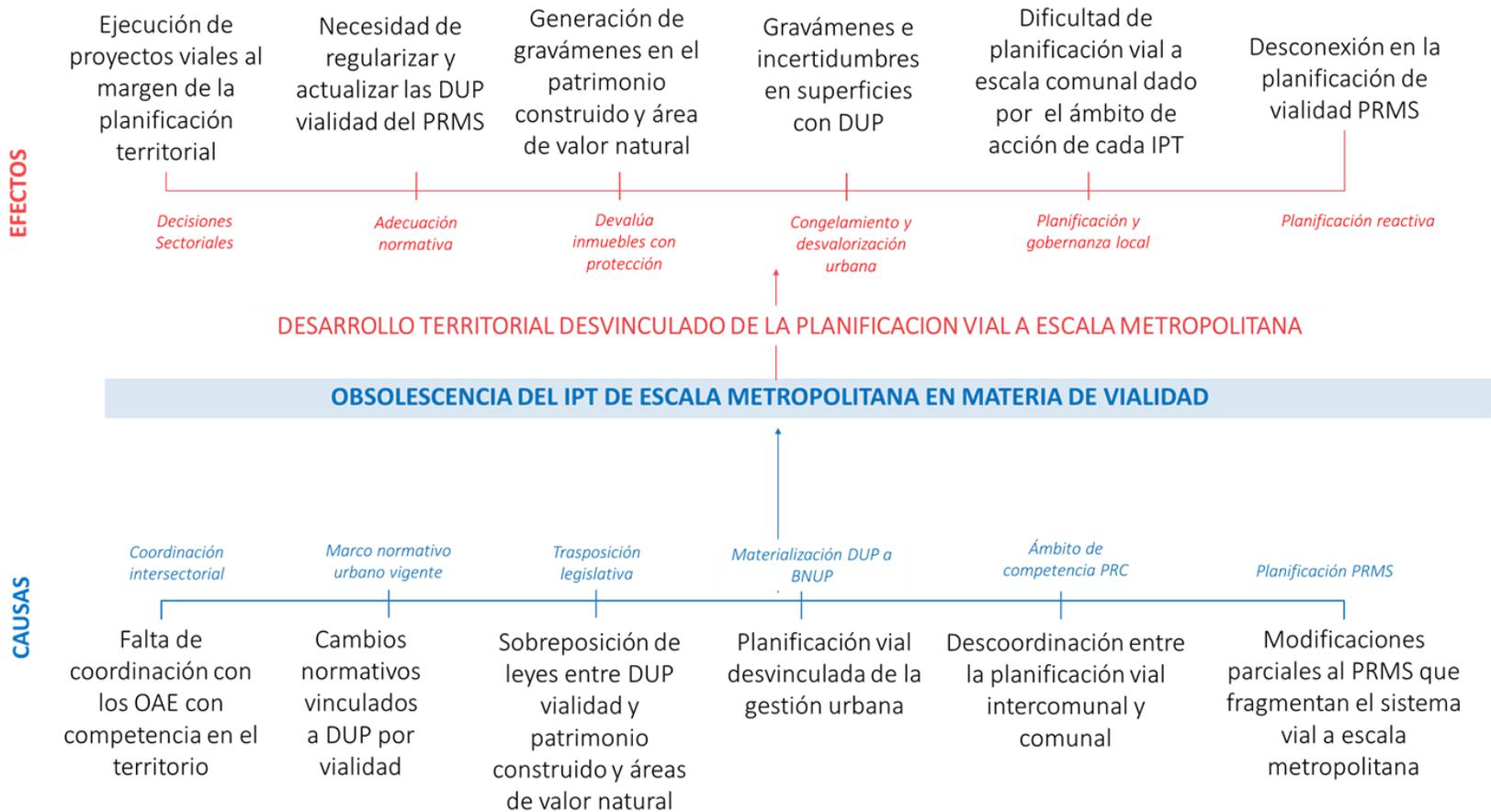
2.1 PROBLEMA DE DECISIÓN

Se identifica un desarrollo territorial en la región metropolitana que ha ocurrido de manera independiente de la planificación intercomunal. Como consecuencia, se reconoce la obsolescencia de dicho instrumento en materia de vialidad, constituyéndose esto como problema central. Esta obsolescencia se debe a múltiples factores:

- Coordinación intersectorial: Se reconoce una desconexión en las acciones que desarrollan los distintos Órganos de Administración del Estado (OAE) con competencia en el territorio en materias de vialidad por lo cual se identifica la ejecución de proyectos viales al margen de la planificación.
- Marco normativo urbano vigente: Se identifican cambios normativos incidentes en materias de DUP por vialidad, los cuales no se reconocen en el instrumento vigente, por lo cual se advierte la necesidad de regularizar y actualizar el instrumento.
- Trasposición legislativa: Coexiste una sobreposición de leyes, en lo relacionado a DUP por vialidad metropolitana y aquellas relacionadas a patrimonio construido y áreas de recurso de valor natural, por lo cual en muchas áreas urbanas existe un doble gravamen, lo cual ha sido levantado como problemática por los actores clave, tanto municipios como OAE.
- Materialización de DUP a bien nacional de uso público: Se identifica una planificación vial desvinculada de la gestión urbana, dado que dichos gravámenes generan incertidumbre al momento de proponer proyectos de inversión pública.
- Ámbito de competencia del IPT: Se reconoce una descoordinación entre la planificación vial intercomunal y comunal, debido a que cada IPT tiene su propio ámbito de acción. Por lo cual, los PRC no pueden resolver materias de vialidad que son propias del instrumento de mayor jerarquía.
- Planificación del PRMS: Debido a que el PRMS cuenta con diversas modificaciones parciales y a los cambios en la normativa (ya detallada en el presente documento), se identifica un sistema vial metropolitano fragmentado y desconectado de la planificación del PRMS.

A continuación, se presenta un esquema del problema de planificación:

Figura 2: Esquema del Marco del Problema



Fuente: Memoria Explicativa Modificación MPRMS 104, 2025

Desde el punto de vista de los efectos sobre el medio ambiente y la sustentabilidad, la presente modificación requiere realizar una Evaluación Ambiental Estratégica, por estimarse que se trata de una modificación sustancial, la cual establece nuevas declaratorias de utilidad pública para vías expresas y troncales, según lo señala el artículo 24 del Reglamento para la EAE en Chile, en su letra c), numeral iii).

2.2 IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL OBJETIVO DE LA MODIFICACIÓN 104

Los objetivos de la MPRMS-104 que se presentan a continuación han sido precisados respecto de los considerados el año 2012, cuando se dio inició el proceso de la EAE de la modificación. Si bien, éstos se mantuvieron al momento en que se reinició dicho proceso en el año 2019, aun cuando había habido cambios a la LGUC el año 2014, tras el análisis detallado, la opinión de los actores claves y la incorporación de nuevas temáticas, se procedió a su actualización y ajuste.

Como ya se indicó al inicio del documento, durante el año 2024, producto de las observaciones emanadas a la propuesta durante el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ingresada a la SEREMI de Medio Ambiente el año 2023, se conformó una mesa de trabajo intersectorial en la cual participó la SEREMI del Medio Ambiente RM, el Gobierno Regional Metropolitano y esta Secretaría Ministerial, con el propósito de resolver dichas observaciones, de manera de habilitar la continuidad del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica y por tanto de esta modificación al PRMS.

Se tuvo en cuenta durante dicha instancia, la intención del Gobierno Regional Metropolitano del traslado a dicho órgano de la competencia del PRMS y de su actualización en un futuro próximo de dicho instrumento. Por lo cual, todos los cambios al instrumento que no pudieron ser considerados en esta modificación, podrán ser evaluados para su incorporación en ese futuro proceso de actualización.

En virtud de lo anterior, es que se han ajustado los objetivos de la modificación con el propósito de resolver problemáticas relacionadas con la vialidad metropolitana identificadas a una escala más cercana al territorio, a objeto de otorgar coherencia entre el marco del problema y el sentido que orienta las decisiones a una escala más local, por lo tanto, ésta se aborda como una regularización y adecuación normativa al instrumento.

2.2.1 Objetivo General

Tras un análisis de los puntos observados en el proceso de EAE y conforme a los ajustes realizados producto de la mesa de trabajo intersectorial, se identifica el siguiente objetivo general:

Reconocer las necesidades locales mediante la regularización y adecuación de las declaratorias a utilidad pública (DUP) del sistema vial metropolitano vigente en el PRMS.

Esta Modificación al PRMS, da cuenta de un proceso de revisión y ajustes de las vías contenidas en el PRMS, de manera de hacerse cargo de las problemáticas territoriales locales que han sido relevadas a través de la participación de actores clave (municipios y otros Órganos de Administración del Estado) dentro del proceso que ha tenido esta modificación. Estas problemáticas, por su naturaleza, exceden el ámbito de gestión local y requieren ser abordadas por el PRMS.

Por otra parte, obedece a una regularización y no a una planificación territorial, por lo tanto, su alcance es limitado, de manera que sólo podrá dar respuesta a problemáticas desde esa perspectiva, y se deja para un futuro proceso de modificación o actualización del instrumento, materias que requieren análisis a un mayor nivel de profundidad y, por lo tanto, el desarrollo de otros estudios no considerados dentro de esta modificación.

2.2.2 Objetivos Específicos

De igual manera, los objetivos específicos se revisaron y rectificaron con el objetivo de mejorar su alcance, y coherencia con el proceso EAE. A través de ellos se busca alcanzar las metas identificadas:

1. **Desafectación de DUP** por ensanche y apertura de vialidad PRMS, conforme a requerimientos normativos y solicitudes de escala local.
2. **Incorporar al PRMS vialidades existentes** definidas por otros organismos sectoriales con competencia en materias de vialidad.
3. **Readecuación y modificación** de dimensión y emplazamiento del sistema vial.
4. **Reclasificación y reorganización** del sistema que integra la vialidad metropolitana vigente en el PMRS.

En concordancia con el objetivo general, cada objetivo específico aborda la necesidad de reconocer condiciones existentes en el territorio, incidentes en la escala local, pero de manera acotada.

En el primer objetivo específico, se abordan las problemáticas de escala local relevadas por los municipios, que deben ser resueltas en este instrumento de mayor jerarquía. Por lo cual, y luego de una revisión del rol que cada vía posee en la red vial metropolitana, se propone la desafectación a DUP en lo relacionado a aperturas o disminución de ancho entre líneas oficiales, en concordancia a lo dispuesto en el Art. 2.3.2. de la OGUC.

El segundo objetivo específico, tiene como propósito de reconocer las dinámicas propias del territorio, ya sea incorporando al instrumento vías existentes que generan conexión entre localidades urbanas, o vías existentes de rol intercomunal e interregional.

El tercer objetivo específico, tiene directa relación al ajuste que requiere el instrumento ya sea para reconocer situaciones existentes y/o precisar trazados establecidos el año 1994 y 2010.

Por último, el cuarto objetivo específico establece que tanto las adecuaciones de la presente modificación, como la evolución del instrumento desde su promulgación en año 1994, exigen la actualización de la ordenanza y la reorganización de cuadros y códigos del Título 7.

2.3 IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DE EVALUACIÓN

A través de la modificación se estudia la desafectación de declaratorias existentes y en menor medida, ajustes de trazado de vías ya consideradas en la planificación intercomunal y la incorporación a la planificación de vialidades ya existentes (materializadas), por solicitud municipal y de los Organismos de Administración del Estado (OAE), con el propósito de regularizar la red vial metropolitana ajustándose a las realidades locales, desde el reconocimiento del valor patrimonial y las áreas de valor natural.

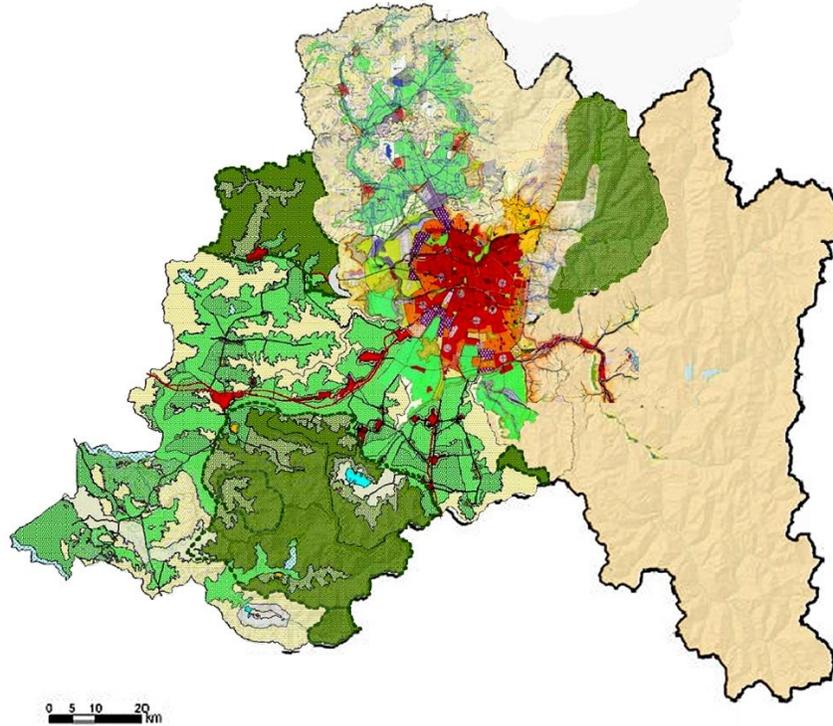
Desde un punto de vista normativo, se modifica el PRMS en los siguientes artículos:

- **Artículo 1.1**, cambio de definiciones y denominaciones en el cuadro que acompaña.
- **Artículo 2.2**, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.1.1.1**, Zonas Habitacionales Mixtas, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.1.1.2**, Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.1.1.3**, Zonas de Actividades Productivas y de Servicio de Carácter Industrial denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.6**, ZUDC denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.7**, ZUC y ZURC, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.8**, ZIEDC, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.11**, ZEU y PDUC, denominaciones de planos en los cuadros que acompaña.
- **Artículos 4.3 y 4.9**, vialidad condicionada en el texto y cuadros que acompaña.
- **Artículo 7.1.1**, vialidad expresa (7.1.1.1) y la vialidad troncal (7.1.1.2) en los cuadros que acompaña.
- **Artículo 8.4.1.3**. De Aeropuertos, Aeródromos y Radio Ayudas, denominaciones de planos.
- **Artículos 8.4.1.5 y 7.1.1.4**, se eliminan.
- **Artículo 4° Transitorio**, vialidad supletoria y cuadro que acompaña.
- **Artículo 7° Transitorio** - La Platina, cambios de códigos de vías en plano aprobados
- **Artículo 11° Transitorio**, Normas urbanísticas ZUC y ZURC, denominaciones de planos.
- **Artículo 12° Transitorio**, normas, Cerrillos cambios de códigos de vías en plano aprobados
- **Artículo 13° Transitorio**, Normas Urbanísticas PDUC y cuadros que acompaña.
- **Artículo 14° Transitorio** - Camino a Chicureo, Normas Urbanísticas y cuadros que acompaña.

2.4 ÁMBITO TERRITORIAL Y TEMPORAL DE LA MODIFICACIÓN 104

El territorio que abarca la Modificación al Plan Regulador Metropolitano de Santiago MPRMS-104 Vialidad Metropolitana, contempla a las 52 comunas que conforman la Región Metropolitana de Santiago tanto en su área urbana como rural. Por lo cual, el área que en la cual incide la MPRMS-104 corresponde a los 15.403,20 km² del territorio regional.

Figura 3: Ámbito de Aplicación Territorial de la Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana



Fuente: Archivo SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM

En términos de su ámbito de acción temporal, si bien, desde un punto de vista legal se espera que esta sea revisada y/o actualizada a los 10 años de su entrada en vigencia, se espera que esto suceda con anterioridad a dicho periodo, a través de un proceso de modificación integral del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

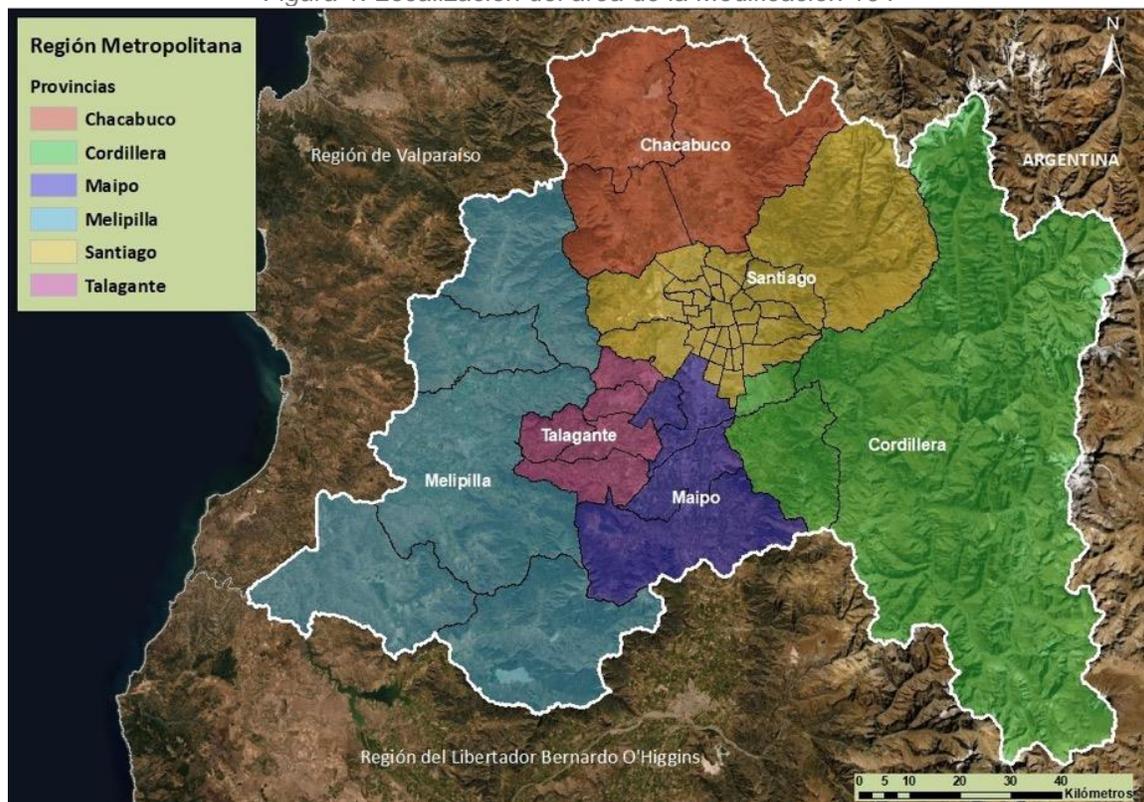
3 MARCO DEL PROBLEMA

El marco del problema de la Modificación MPRMS 104 da cuenta de manera de las principales características (potencialidades y dificultades) del ambiente y territorio en torno a vialidad de la región en virtud del ámbito de competencia del instrumento de planificación del PRMS.

3.1 DESCRIPCIÓN ANALÍTICA PROSPECTIVA DEL SISTEMA TERRITORIAL

La Región Metropolitana se localiza en 33°28'21,68"S de longitud y 70° 38' 50,06"O de longitud, limita al norte y oeste con la Región de Valparaíso, al sur la Región Libertador Bernardo O'Higgins y al oriente con el límite internacional de la República de Argentina en la Cordillera de los Andes.

Figura 1: Localización del área de la Modificación 104



Fuente: Elaboración propia.

El territorio regional metropolitano posee 15.403 km² correspondiente al 2% la superficie del país, la configuración territorial político-administrativo de la región se compone de 6 provincias y 52 comunas, destacando la provincia de Santiago donde se localiza la capital nacional, con la mayor concentración de población.

En términos demográficos la región tiene 7.400.741 habitantes (Censo 2024), siendo la región más poblada equivalente al 40 % del total del país (Instituto Nacional de Estadística, 2025).

3.1.1 Medio Físico

3.1.1.1 Clima

La Región Metropolitana se caracteriza por un clima mediterráneo de verano cálido (Csb), con una estación seca y cálida prolongada por 8 a 9 meses, e inviernos fríos con precipitaciones durante 3 a 4 meses. Las temperaturas medias anuales alcanzan los 13,9°C, siendo enero el mes más cálido con una temperatura promedio de 22°C, y en invierno con 7,7°C en promedio en julio.

Existente un clima frío en el territorio establecido en el sector de alta montaña de la Cordillera de los Andes sobre los 3.000 m.s.n.m. Se caracteriza por bajas temperaturas y precipitaciones sólidas en invierno en las cumbres, laderas y quebradas, permitiendo la acumulación de nieve y campos de hielo permanentes (MOP & CADE-IDEPE, 2004).

En la última década, el país ha sufrido los efectos del cambio climático, con una mega sequía que abarca desde la región de Coquimbo hasta la región de la Araucanía, afectando las fuentes hídricas, ecosistemas y amenazando a diversas especies endémicas, en donde la Región Metropolitana no ha sido la excepción.

Entre algunas de las consecuencias de este fenómeno en el territorio metropolitano, han sido la desaparición de lagos y reducción de las fuentes hídricas que abastecen la cuenca del río Maipo, provenientes de los cuerpos sólidos de agua de la alta montaña andina. Un antecedente de ello lo indica el promedio estadístico histórico de las precipitaciones en el territorio, evidenciando una reducción de precipitaciones entre un 50% y un 60% en la actualidad (DGA, 2020).

3.1.1.2 Geomorfología y Geología

La Región Metropolitana de Santiago se caracteriza por tener una superficie 15.554 km² equivalente al 2% de territorio nacional, y en donde el 85,7% de su composición es montañosa. Se evidencia tres unidades morfoestructurales que configuran el territorio regional de oriente a poniente, la Cordillera de los Andes, la Depresión Intermedia y la Cordillera de la Costa.

En el caso de la Cordillera de los Andes, este cordón montañoso con altitudes capaces de sobrepasar los 6.000 m.s.n.m en la zona central, producto de los procesos tectónicos entre placas, contiene una amplia diversidad de formaciones geomorfológicas y geológicas como valles fluviales y glaciares, terrazas, fallas geológicas, formaciones glaciológicas y volcánicas activas, entre otras.

Debido a la complejidad del relieve en este sector de la región, la existencia de caminos entre los valles montañosos es significativamente inferior al resto del territorio, destacando solo algunas alternativas viales como el camino G-345 hacia el sector Alfalfal, el trayecto G-27 desde la comuna de Pirque hasta el sector de El Toyo, y el camino G-25 proveniente del cruce con el anillo circunvalación de Américo Vespucio sur hacia el sector de los Baños Morales al suroriente cordillerano.

La segunda unidad, la Depresión Intermedia o Cuenca de Santiago, como transición entre la Cordillera Andina y Costera, tiene una longitud de 80 km en sentido norte-sur y 35 km de

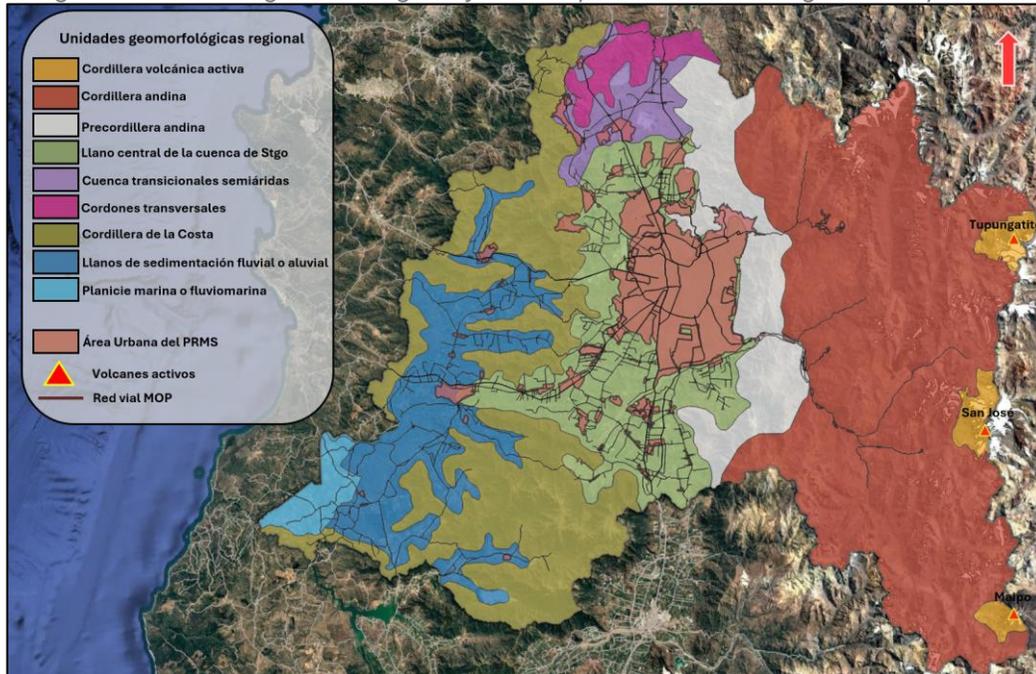
ancho este-oeste. Está compuesta por un relleno sedimentario de depósitos del Cuaternario de tipo aluvial, fluvial y coluvial. En los sectores en donde estos rellenos no están consolidados y sobresalen de la cuenca son conocidos como "cerros islas", con un total de 26 de ellos inmersos en la trama urbana, algunos de ellos son el cerro Chena, Santa Lucía o el cerro Renca (DGA & SGA S.A, 2016).

Por otra parte, es en este sector en donde se concentra la mayor parte de la población y comunas, destacando además como el lugar donde se localiza la ciudad capital del país. Ante estas características, es posible evidenciar una mayor densidad de la configuración de la red vial regional, con una trama vial más diversa y compleja, otorgando niveles de conectividad y accesibilidad diversos a gran parte de los asentamientos urbanos y rurales.

Finalmente, la Cordillera de Costa, situada al poniente de la cuenca de Santiago, corresponde a un cordón montañoso longitudinal con altitudes cercanas a los 2.000 m.s.n.m. Su composición geológica occidental es de granitoides del Paleozoico Superior y en su flanco oriental por secuencias volcánicas y sedimentarias marinas del Jurásico y Cretácico.

Esta unidad geomorfológica, es interrumpida por dos vías expresas que permiten conectar al territorio con las regiones y poblados de la quinta y sexta región. Estas rutas son la 68, la cual pasa por comunas como Pudahuel y Curacaví en dirección a la ciudad de Valparaíso, y la ruta 78 que cruza el sector sureste del cordón montañoso, específicamente por el valle del río Maipo, en dirección a la comuna de San Antonio sexta región, conectando comunas metropolitanas como Maipú, Padre Hurtado, Peñaflor, Isla de Maipo, El Monte y finalmente Melipilla.

Figura 2: Unidades geomorfológicas y red vial presentes en la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas del MOP (2020) y CEDEUS (2019).

3.1.1.3 Recursos Hídricos

El principal colector natural de aguas superficiales en la región corresponde a la Cuenca del Río Maipo, cuenca hidrológica de 15.274 km², que nace de las laderas del volcán Maipo, y abarca gran parte del territorio. Su red hidrográfica está compuesta por los ríos Volcán, Yeso y Colorado en la zona alta de la cuenca, y su afluente principal en la parte media corresponde al río Mapocho con sus respectivos afluentes. En la zona media y baja entre los cauces existentes destacan el río Angostura, el estero de Lampa, Puangue y Colina.

El río Maipo es su principal curso de agua, con una longitud de 250 km desembocando en el Océano Pacífico, y el cual abastece cerca del 70% de la demanda del agua potable y el 90% para el regadío del territorio metropolitano (MOP & CADE-IDEPE, 2004).

En este contexto, la vialidad regional se ha configurado respetando el curso de los principales caudales como el río Maipo y Mapocho. En el caso del primero, existen caminos pavimentados como los Morros (G-45H) en Pirque, hacia el sector de Melosas (G-25) en José de Maipo, al Romeral (G-455), los cruces G-46 y G-40 de San Antonio de Naltahua, ambos en Isla de Maipo. En el río Mapocho por su parte, tiene como infraestructura vial circundante o próxima a su cauce la Costanera Norte cruzando comunas como Cerro Navia, Recoleta, Santiago y Providencia, al poniente el cruce av. Las Condes camino a Farellones, al oriente la ruta G-68 (El Guanaco) en Peñaflor y/o parte de la ruta 78 en el sector superior de Malloco en Talagante.

Por otro lado, en el sector precordillerano se localizan fuentes hídricas como nieve perenne y glaciares identificados y clasificados por la Dirección General de Agua (DGA), los cuales en sus periodos de deshielo abastecen las tierras abajo y a los principales ríos.

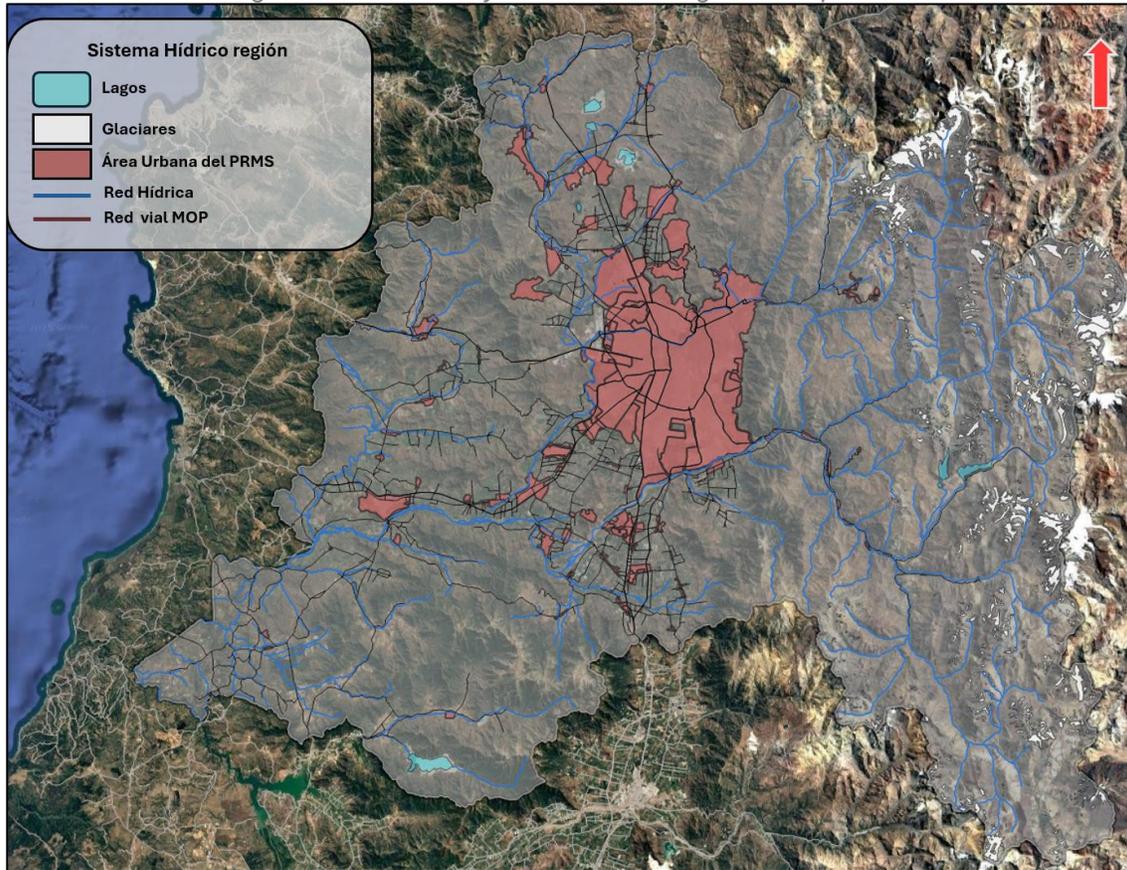
Entre las rutas que permiten el acceso a estos sectores montañosos destacan la ruta G-25 desde el anillo de circunvalación Américo Vespucio hasta Baños Morales, el Romeral (G-455) hacia el Embalse el Yeso, Camino los Maitenes (G-345), entre otros.

Finalmente, en el caso de los cuerpos lacustres y embalses, la accesibilidad vial es baja ya que, su localización se da en las comunas más alejadas de la ciudad como Paine (Laguna de Aculeo), Alhué (Embalse Carén), Lampa (Humedal Batuco) o San José de Maipo (Laguna Negra o el Embalse el Yeso).

Debido al bajo desarrollo de las áreas urbanas de algunas de estas comunas, las principales vías existentes se concentran dentro y cercas de la trama urbana, conectando con las vías expresas de la región, no obstante, en el resto del territorio rural, la presencia de caminos pavimentados es escasa.

Esta situación dificulta, en parte el desarrollo de actividades económicas alternativas, como, por ejemplo, el Turismo de Intereses Especiales (TIE) en comunas rurales poseedoras de estas fuentes hídricas, lo que no fomenta una mayor valorización de estos territorios por parte de la población regional y la creación de nuevas medidas de protección o conservación de aquellos ecosistemas dependientes de estos cuerpos de agua.

Figura 3: Red hídrica y red vial de la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas de MOP y DGA 2020.

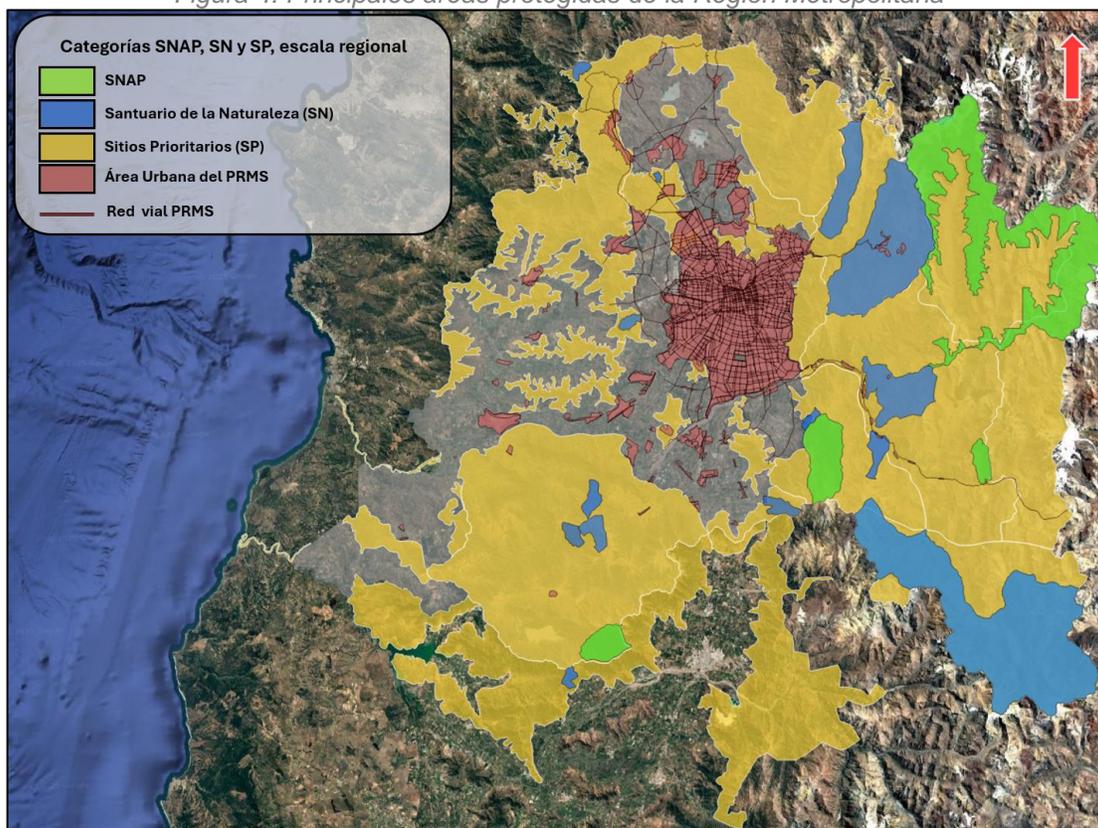
3.1.1.4 Áreas de Valor Natural

Durante este informe se entenderán como Áreas de Valor Natural (AVN) aquellas superficies del territorio que protegidas o no, cuentan con algún tipo de reconocimiento oficial por su relevancia ecológica, paisajística o ecosistémica. Estas incluyen figuras de escala nacional, como los Parques Nacionales (PN), Reservas Nacionales (RN), Monumentos Naturales (MN) y Santuarios de la Naturaleza (SN); de escala regional, como los Sitios Prioritarios para la Conservación (SP). A escala comunal, existen los Humedales Urbanos y las RENAMU, generalmente respaldados por decretos municipales y normativa específica.

La biodiversidad del territorio regional, entendida como un patrimonio natural único en el mundo (*hotspot* de biodiversidad), de una gran variedad de especies animales, plantas, algas, hongos y bacterias, han permitido, en conjunto con las singularidades climáticas y geomorfológicas del territorio, generar diversos ecosistemas de una gran riqueza biológica y grados de endemismo muy importantes.

En este contexto, es posible identificar a grandes rasgos, tres ecosistemas característicos de la región que destacan por su biodiversidad y fragilidad ante los efectos del cambio climático y presiones antrópicas. Estos ecosistemas corresponden al terrestre, montaña y acuático.

Figura 4: Principales áreas protegidas de la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas obtenidas de MMA (2023) y MINVU (2025)

Como se indicó anteriormente las principales AVN están resguardados por el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) que termina con la dispersión en la administración de las áreas protegidas nacionales. El SNAP incluye las categorías ex SNASPE de: Parque Nacionales, Reservas Nacionales, Monumentos Naturales, además de los Santuarios de la Naturaleza que a futuro deberán someterse a un proceso de homologación de las categorías de protección. Se consideran, además, como AVN los definidos como Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad, Humedales Urbanos y Reservas Naturales Municipales (RENAMU). Estas categorías serán revisadas en mayor detalle en la sección del DAE.

En este contexto la red vial actual vinculada a vías expresas y troncales representan los principales accesos a estas áreas, siendo rutas de conectividad a los distintos atractivos naturales y turísticos que estas ofrecen, apoyadas además por las vías estructurantes que definen cada municipio en sus Planos Reguladores Comunales.

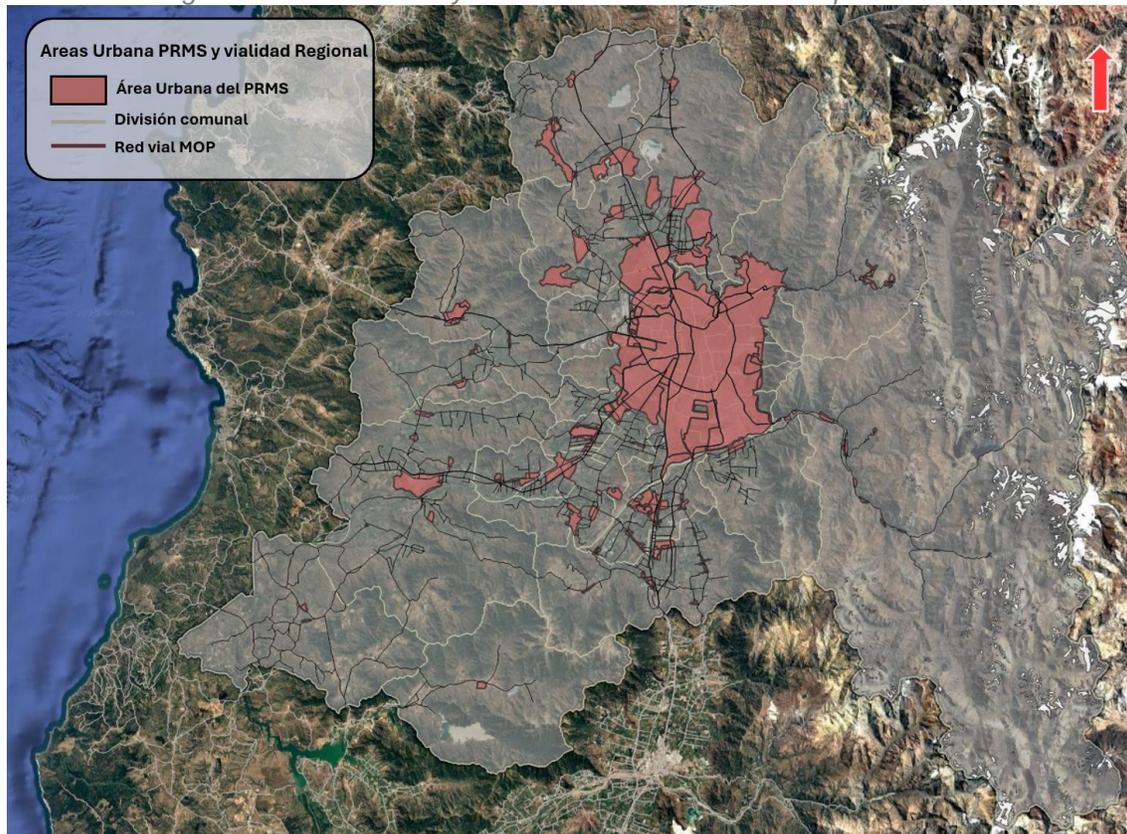
3.1.2 Medio Construido

3.1.2.1 Crecimiento y Distribución Espacial de la Población

Pese a la diversidad geográfica del territorio, la población que habita en la región se concentra principalmente en las áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el PRMS (ver Figura 4) o bien contiguas a dichas áreas, a través de parcelas de agrado u otro tipo de

asentamientos, que se concentran en torno a los principales accesos viales⁶, dando un patrón de continuidad urbana.

Figura 4: Áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el PRMS



Fuente: Elaboración propia a partir del PRMS (1994) Y MOP.

En el Censo 2024 (INE, 2020) se registraron 2.499.530 viviendas con moradores presentes en la Región Metropolitana, con un total de 2.599.621 hogares con un promedio de 2,8 personas por hogar. Las provincias con el mayor número de viviendas censadas correspondieron a Santiago con 1.791.719 viviendas, Cordillera con 186.745 viviendas y Melipilla con un registro de 66.896 viviendas según Censo 2017 (datos provinciales aún no están disponibles para Censo 2024).

Gran parte de las comunas con el mayor número de viviendas se localizan en la zona central de la región específicamente, dentro y alrededor del anillo circunvalación Américo Vespucio, el cual se ha convertido en una de las alternativas de conectividad más relevantes entre las comunas, así como una oportunidad para el crecimiento de asentamientos entorno a él.

La distribución espacial de las nuevas edificaciones a escala comunal muestra que el mayor número de permisos de edificación otorgados para el año 2023, se sitúan en las comunas de San Bernardo, Colina y Vitacura, con 109.762, 38.799 y 22.689 m², respectivamente (INE, 2025). Estas dos primeras comunas han tenido un progresivo desarrollo industrial en las

⁶ Los accesos viales a los que se alude corresponden a Vías Públicas del Ministerio de Obras Públicas.

últimas décadas, lo que ha permitido un aumento de la extensión urbana, siguiendo los procesos antes experimentados por las comunas del Gran Santiago. Por ello, también exigen una mayor conectividad lo cual hoy es representado por vías troncales y expresas intercomunales.

En el caso del resto de las comunas rurales, la mayoría ha tenido una configuración territorial de desarrollo urbano e industrial menor, reflejado también en un bajo número de permisos de edificación, en efecto la comuna con menor superficie corresponde a Tiltil con solo 65 m2 aprobados (INE, 2025).

Esto en parte, se entiende debido a que los habitantes de estas áreas tienden a desplazarse hacia las comunas del Gran Santiago, que cuentan con una mayor oferta de empleo.

En relación a la población localizada en áreas rurales o de extensión urbana, esta representa un 4% de la región con 263.498 habitantes (Censo 2017), en donde comunas como Melipilla con 38.903 habitantes (15%), Colina con 28.189 habitantes (11%) y Paine con 26.006 habitantes (10%) son las comunas con la mayor población rural a nivel regional.

En las áreas rurales a diferencia de las urbanas consolidadas del Gran Santiago, la población se encuentra más dispersa en el territorio, generando numerosos asentamientos menores o iguales a 1.000 habitantes, las cuales ya para el 2017 el INE las estimaba en 2.209 entidades rurales, con un predominio de Parcelas de Agrado, Parcelas-Hijuelas y Caseríos.

3.1.2.2 Configuración de sistemas poblados a nivel regional

Desde la creación del PRMS en 1994 y sus posteriores modificaciones, se ha planificado la configuración de las áreas urbanas del Gran Santiago desde el centro hacia la periferia, ampliando y proyectando su extensión hacia las zonas norte, sur y poniente de la región.

De igual modo, la red vial metropolitana se ha ido adaptando al comportamiento dinámico de las zonas urbanas en constante crecimiento, a través del trazado y consolidación de vías bajo declaratorias de utilidad pública, con la finalidad de absorber la demanda de transporte de la población, con mayores niveles de conectividad y accesibilidad.

Principalmente, son las comunas centrales de la provincia de Santiago las que albergan una mayor densidad vial y alternativas más amplias de modos de transporte, al abarcar un mayor número de asentamientos residenciales, comerciales, bienes y servicios, espacios culturales y actividades económicas.

3.1.2.3 Zonas de Valor Patrimonial

La Región Metropolitana cuenta con zonas de valor patrimonial protegidas tanto por Ley de Monumentos Nacionales como por la Ley General de urbanismo y Construcciones. Las primeras corresponden a Monumentos Históricos (MH) y Zonas Típicas o Pintorescas (ZTP), a través de las cuales se protegen bienes inmuebles, espacios urbanos o sectores de la ciudad reconocidos por su relevancia histórica, cultural y arquitectónica.

Las segundas, corresponden a Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) y las Zonas de Conservación Histórica (ZCH), definidas por los instrumentos de planificación territorial y de

acuerdo al Art. 60 de la LGUC, no podrán ser demolidos o refaccionados sin previa autorización de la Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo correspondiente. Los ICH y las ZCH promueven la preservación de barrios, conjuntos y edificaciones que conforman la identidad local. Esta clasificación permite articular la protección del patrimonio desde lo nacional, centrado en hitos de alto valor simbólico, hasta lo comunal.

A nivel regional, existen 49 Zonas Típicas (ZT) y 288 Monumentos Históricos. Estas zonas y edificaciones se caracterizan por su antigüedad e inmuebles patrimoniales de alto valor cultural, destacados por su unidad estilística, materialidad o técnica de construcción, las que van influyendo en las identidades de la población local y regional. Hay ZT que comparten su superficie entre dos o más comunas como es el caso de la ZT de Maestranza de Ferrocarriles San Eugenio, la cual se establece entre las comunas de Santiago y Estación Central. La mayor parte de los Monumentos Históricos se ubican en la comuna de Santiago.

En general, las ZT se localizan al interior de las comunas de la Provincia de Santiago, siendo la comuna homónima la que posee el mayor número de ZT (o secciones) con un total de 26.

Por otro lado, según los registros del portal www.patrimoniourbano.cl del MINVU, la Región Metropolitana cuenta con 64 Zonas de Conservación Histórica y 1.618 Inmuebles de Conservación Histórica.

Ahora bien, aun cuando estos elementos o zonas patrimoniales tienen una expresión territorial y son considerados por los instrumentos de planificación territorial, su valor se ve amenazado por la definición de declaratorias a utilidad pública destinadas a circulaciones. El gravamen de propiedades, actualización de anchos de fajas, pérdida de espacios arbolados y paisaje son algunas de las tensiones que se manifiestan entre la normativa, la población local y de tránsito en estos lugares.

3.1.3 Red Vial y Planificación Urbana

3.1.3.1 Infraestructura Vial

La Región Metropolitana, posee la más compleja red de transporte y vialidad de todo el territorio pese a ser una de las regiones con menos superficie.

De acuerdo con lo señalado por el informe anual que realiza la Dirección de Vialidad del MOP, sobre la "Red Vial Nacional Dimensionamiento y Características" periodo 2022, publicada en el año 2023, la longitud vial Metropolitana alcanza los 2.894 km, con un 51% de sus caminos pavimentados, los cuales están compuestos principalmente de capas de rodadura de Asfalto y Soluciones Básicas⁷.

⁷ Tipo de intervención en la capa de rodadura de un camino, generalmente de tierra, mediante alguna solución sin mejorar su geometría, pero que permite disminuir significativamente o eliminar la emisión de polvo de los vehículos, además de mejorar la durabilidad del trazado, su confortabilidad e incluso evitar extracción de áridos de otras fuentes por la pérdida de material de la carpeta.

Figura 5: Longitud de la Red Vial Nacional por región y tipo de capa de carpeta

LONGITUD DE CAMINOS RED VIAL NACIONAL, SEGUN REGION Y CAPA DE RODADURA - DIC. 2022

(Longitud en km.)

Región	Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
	Asfalto	Hormigón	Asf./Horm.	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
Tarapacá	1.141,396	30,030	0,000	0,000	659,050	429,436	238,950	1.323,266	3.822,128
Antofagasta	1.921,780	4,955	0,000	0,000	722,979	991,829	376,942	2.354,528	6.372,793
Atacama	1.196,895	2,648	0,030	46,000	1.430,324	2.331,204	955,052	1.761,888	7.724,041
Coquimbo	1.393,852	26,222	14,720	170,512	1.001,038	595,274	1.349,448	850,794	5.401,858
Valparaíso	1.222,824	153,098	48,497	5,581	1.898,145	0,000	310,284	222,993	3.861,422
Libertador General Bernardo O'Higgins	1.356,856	47,865	47,433	52,852	1.444,909	35,561	1.382,305	476,969	4.844,350
Maule	1.633,049	186,647	74,433	100,596	1.294,674	175,985	2.067,247	1.492,597	7.025,228
Biobío	1.438,330	120,362	35,278	16,762	562,540	32,440	3.302,851	1.005,018	6.603,581
Araucanía	1.618,990	88,088	102,122	114,846	703,103	305,380	6.574,489	2.485,082	11.992,100
Los Lagos	1.693,533	228,580	54,245	5,800	1.189,781	12,793	5.530,955	238,465	8.954,132
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	317,417	162,885	0,163	0,000	14,381	480,442	2.511,853	114,042	3.580,983
Magallanes y La Antártica Chilena	10,077	802,021	1,302	0,000	179,720	142,253	2.016,670	309,392	3.461,435
Metropolitana de Santiago	1.481,369	98,316	85,128	33,721	893,078	0,540	191,673	111,019	2.894,842
Los Ríos	863,221	57,714	102,055	53,529	852,899	4,929	2.449,743	318,373	4.702,463
Arica y Parinacota	439,330	0,013	0,000	0,000	834,154	152,583	177,998	713,837	2.317,515
Ñuble	849,227	29,832	6,529	7,420	476,462	15,948	2.821,715	444,403	4.651,536
Total	18.578,126	2.039,076	571,933	607,419	14.157,217	5.686,397	32.347,573	14.222,666	88.210,407

Notas: - Los Caminos Pavimentados son aquellos que se realizan mediante proyectos específicos y/o poseen diseño de ingeniería.
- Información a Diciembre del año 2022.

Fuente: Elaborado por la Dirección de Vialidad (2023).

En este contexto, según la Red Caminera de Chile generada por el MOP, la vialidad oficial presente en la región se encuentra dividida en cuatro categorías (pavimento doble calzada, pavimento, pavimento básico y ripio), con un 70% de ellas enroladas, las cuales permiten orientar e identificar la configuración de las principales vías y alcances territoriales.

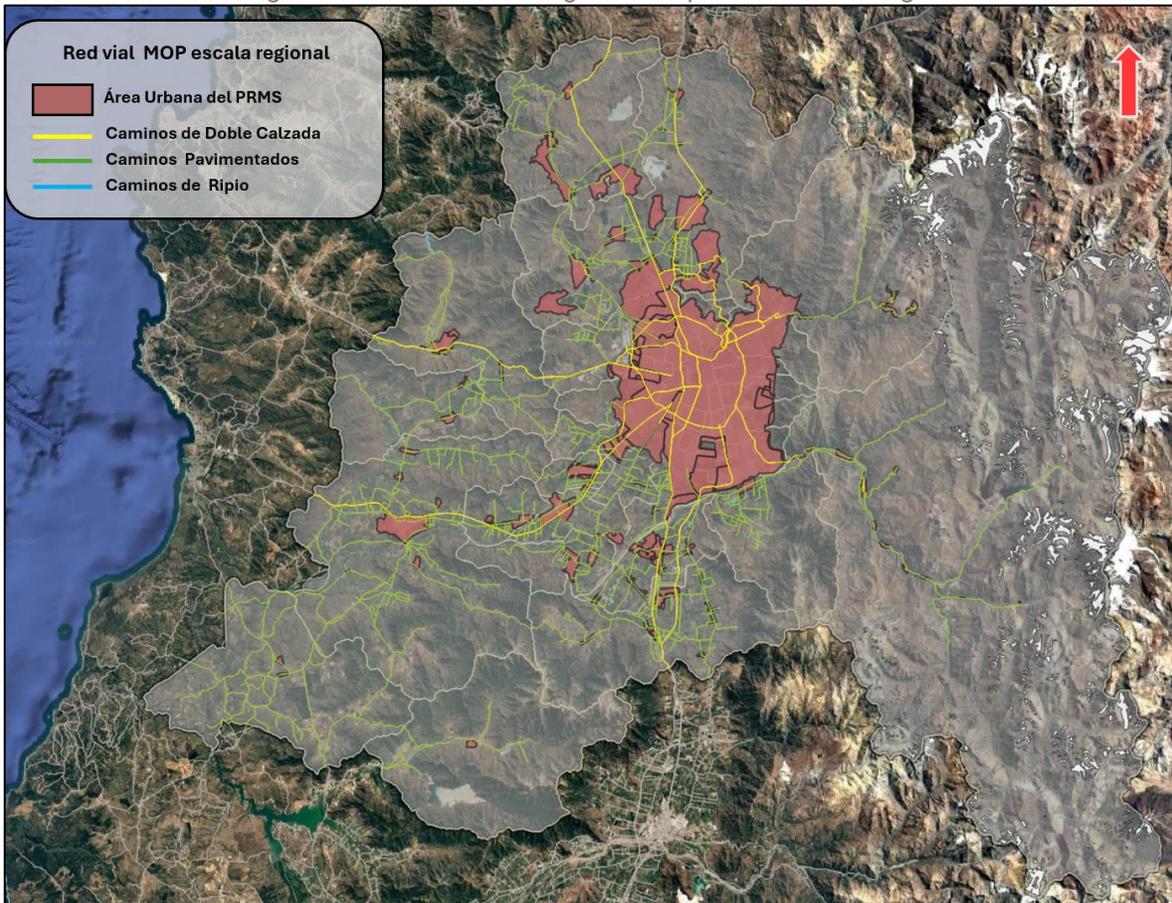
Vías como las Pavimentadas de Doble Calzada o Vías Expresas según el PRMS, permiten otorgar conectividad intercomunal entre áreas urbanas a nivel regional, con un diseño de faja sobre los 50 m, y un flujo vehicular diverso y significativo, con importantes velocidades de desplazamientos.

Entre las estas vías destacan el anillo circunvalación Américo Vespucio (Ruta 70) creado en 1950, el cual permite conectar las comunas periféricas con las presentes en el Gran Santiago. Además, de ser un elemento que ha fomentado la expansión urbana adyacente, ampliando la trama urbana del centro de la región.

Por otro lado, el anillo ha cumplido otros roles funcionales, ya sea como autopista, límite urbano, e incluso una limitante en la movilidad urbana a pie o bicicleta, debido al intenso flujo vehicular que presenta, como también en su intervención espacial en el relieve con zonas de elevación y hundimiento que complejizan su cruce.

Otras vías de esta categoría son las Rutas 5 norte y 57, las cuales interceptan las comunas rurales de la provincia de Chacabuco con el centro de la región, fomentando, en comunas como Lampa y Colina, un aumento de población y desarrollo industrial significativo en las últimas décadas, mejorando la accesibilidad y el flujo de bienes y servicios que abastecen a ambas comunas.

Figura 6: Red Vial de la Región Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas obtenidas del (MOP, 2020).

Las Rutas 68 y 78, también favorecen el acceso y conectividad con comunas rurales del sector ponientes de la región correspondientes a las provincias de Talagante y Melipilla. Al Sur la Ruta 5 sur y 79, que conectan con el anillo circunvalación Américo Vespucio también permiten ser una alternativa de acceso para el territorio sur de la región donde se localizan las comunas de la Provincia de Maipo y algunas de Cordillera.

Finalmente, vías como la ruta 70 o Anillo Circunvalación Américo Vespucio, G-21 desde el cruce Av. Las Condes hacia el camino a Farellones, y G-25 desde cruce de la ruta 70 hacia la comuna de San José de Maipo, representan los principales trazados viales de conectividad al oriente de la región.

Los caminos pavimentados de menor jerarquía a escala regional, localizados mayormente en las zonas poniente y sur de la región, han permitido la conectividad intercomunal, favoreciendo el acceso a vías de mayor jerarquía, conectividad al interior y entre comunas rurales, las cuales basan su desarrollo económico en actividades como la agricultura y/o turismo.

En el caso del territorio oriental de la región, la presencia de caminos es menor, comunas como Lo Barnechea y San José de Maipo posean pocas alternativas de conectividad debido

a la complejidad del relieve montañoso andino, siendo sus valles los principales ejes referenciales para la creación de las actuales y futuras rutas viales.

En síntesis, el crecimiento y mejoramiento de la red vial MOP se mantiene como una oportunidad para la movilidad de la población, complementado la red vial del PRMS.

3.1.3.2 Planificación Comunal y actualización del PRMS

La Región Metropolitana es la única del país que tiene la totalidad de las comunas que integran su territorio normadas bajo un instrumento de planificación de escala intercomunal, permitiendo normar de manera supletoria, el desarrollo urbano de las comunas que no tienen PRC, y guiar el desarrollo de aquellas que han iniciado procesos de actualización de sus planes, después de la entrada en vigencia del PRMS.

A la fecha, se identifican 9 comunas de la Región Metropolitana de Santiago que no cuentan con un Plan Regulador Comunal (PRC) y 5 que tienen normas heredadas de los PRC de las comunas de donde provienen, siendo anteriores a la entrada en vigencia del PRMS (1994), lo que equivale al 27% de las 52 comunas de la región.

Tabla 6: Comunas de la Región Metropolitana sin Planes Reguladores Comunales

PROVINCIA	COMUNA	SITUACIÓN
MELIPILLA	ALHUE	No Tiene PRC
MELIPILLA	MARIA PINTO	No Tiene PRC
MELIPILLA	SAN PEDRO	No Tiene PRC
CHACABUCO	LAMPA	No Tiene PRC
CHACABUCO	TILTI	No Tiene PRC
CORDILLERA	SAN JOSE DE MAIPO	No Tiene PRC
MAIPO	BUIN	No Tiene PRC
MAIPO	CALERA DE TANGO	No Tiene PRC
TALAGANTE	EL MONTE	No Tiene PRC
SANTIAGO	CERRILLOS	No Tiene PRC Propio
SANTIAGO	EL BOSQUE	No Tiene PRC Propio
SANTIAGO	LA PINTANA	No Tiene PRC Propio
SANTIAGO	LO ESPEJO	No Tiene PRC Propio
SANTIAGO	SAN RAMON	No Tiene PRC Propio

Fuente: Elaboración propia.

La ausencia de planificación local significa que dichos territorios se rigen las disposiciones del PRMS vigente, siendo muy susceptibles a las modificaciones o bien, como en este caso, a la obsolescencia de este instrumento de escala superior.

En particular, preocupan las provincias de Melipilla, Chacabuco y Maipo, donde más del 50%

de sus comunas se encuentran en esta situación, lo que evidencia una aplicación desigual de los instrumentos normativos y limita la capacidad de orientar el crecimiento urbano regional bajo criterios homogéneos de ordenamiento territorial.

En contraste, existen 14 comunas de la Región Metropolitana que cuentan con Plan Regulador Comunal (PRC) aprobado y con menos de 10 años de vigencia, lo que corresponde también a alrededor del 27% del total comunal. A diferencia de los casos sin PRC, estas comunas sí han incorporado en sus normativas locales todas las modificaciones del PRMS vigente, asegurando una actualización más coherente con los lineamientos metropolitanos.

Tabla 7: Comunas de la Región Metropolitana con Planes Reguladores Comunales vigentes, con menos de 10 años

PROVINCIA	COMUNA	SITUACIÓN
CORDILLERA	PIRQUE	PRC Vigencia -10 años
MAIPO	PAINE	PRC Vigencia -10 años
TALAGANTE	TALAGANTE	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	CERRO NAVIA	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	ESTACION CENTRAL	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	INDEPENDENCIA	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	LA FLORIDA	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	MACUL	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	PEDRO AGUIRRE CERDA	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	PUDAHUEL	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	QUINTA NORMAL	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	RENCA	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	SAN JOAQUIN	PRC Vigencia -10 años
SANTIAGO	SAN MIGUEL	PRC Vigencia -10 años

Fuente: Elaboración propia.

Cabe destacar que 11 de las 14 comunas en esta condición, pertenecen a la provincia de Santiago, lo que refleja una concentración significativa de instrumentos de planificación recientes en el área urbana central de la región, mientras que en provincias periféricas su presencia es más limitada.

Finalmente, las 24 comunas restantes cuentan con Plan Regulador Comunal (PRC) vigente con más de 10 años de antigüedad, representando el 46% del total regional.

Tabla 8: Comunas de la Región Metropolitana con Planes Reguladores Comunales vigentes, con

más de 10 años

PROVINCIA	COMUNA	SITUACIÓN	INCORPORA DISPOSICIONES DEL PRMS EN EL PRC
MELIPILLA	CURACAVI	PRC Vigencia +10 años	No
MELIPILLA	MELIPILLA	PRC Vigencia +10 años	No
CHACABUCO	COLINA	PRC Vigencia +10 años	Si
CORDILLERA	PUENTE ALTO	PRC Vigencia +10 años	Si
MAIPO	SAN BERNARDO	PRC Vigencia +10 años	Si
TALAGANTE	ISLA DE MAIPO	PRC Vigencia +10 años	No
TALAGANTE	PADRE HURTADO	PRC Vigencia +10 años	No
TALAGANTE	PEÑAFLORES	PRC Vigencia +10 años	No
SANTIAGO	CONCHALI	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	HUECHURABA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	LA CISTERNA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	LA GRANJA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	LA REINA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	LAS CONDES	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	LO BARNECHEA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	LO PRADO	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	MAIPU	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	ÑUÑO A	PRC Vigencia +10 años	No
SANTIAGO	PEÑALOEN	PRC Vigencia +10 años	No
SANTIAGO	PROVIDENCIA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	QUILICURA	PRC Vigencia +10 años	No
SANTIAGO	RECOLETA	PRC Vigencia +10 años	Si
SANTIAGO	SANTIAGO	PRC Vigencia +10 años	No
SANTIAGO	VITACURA	PRC Vigencia +10 años	Si

Fuente: Elaboración propia.

De este grupo, 15 comunas aprobaron sus PRC después de la entrada en vigencia del PRMS en sus territorios. Ello hace suponer, que aun cuando son instrumentos que requieren ser actualizados por su data, han incorporado las disposiciones de carácter intercomunal de manera más coherente. Las 9 comunas restantes, elaboraron sus respectivos PRC antes de la entrada en vigencia del PRMS en su territorio, por lo que dichos planes no han realizado un proceso de actualización que permita la incorporación de dichas disposiciones.

En síntesis, de las 52 comunas de la Región Metropolitana, 38 cuentan con Plan Regulador Comunal (PRC) vigente, aunque con distinta antigüedad: 24 tienen más de diez años y 14 menos de una década, mientras otras 14 comunas (27%) aún carecen de este instrumento. Esta distribución evidencia que, si bien la mayoría del territorio dispone de marcos comunales de planificación, una parte importante opera con normativas desactualizadas o

supletorias, lo que genera tensiones a nivel local respecto de las disposiciones normativas del PRMS.

3.2 VALORES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD

Los valores de ambiente y sustentabilidad de la región corresponden a los aspectos, atributos, componentes y elementos ambientales que son reconocidos en el territorio de la modificación, tanto por los actores claves como desde una perspectiva técnica por ser un atributo positivo, desde un punto de vista ambiental (MMA, 2015).

En el caso de la Modificación Vialidad Metropolitana MPRMS 104, se han identificado los siguientes valores ambientales.

Tabla 9. Valores de Ambiente y Sustentabilidad

Valor N°1 Áreas de valor natural con protección oficial.
Ventajas: <ul style="list-style-type: none">- Ecosistemas frágiles y únicos como lo son los humedales, bosques esclerófilos y de robles los que debido a su alto endemismo son de gran valor natural- Corredores ecológicos e hídricos que conectan espacios naturales con espacios agrícolas y urbanos- Cuerpos de agua relevantes para la regulación térmica, la mitigación de inundaciones y anegamientos- Brindan servicios ecosistémicos que favorecen la regulación climática, la erosión y mejoran la calidad del aire al captar CO2.- Brindan servicios ecosistémicos culturales estéticos, de recreación, ecoturismo y en algunos casos, espirituales.- Brindan servicios ecosistémicos de soporte, aportando al ciclo de nutrientes y la formación de suelos.
Amenazas: <ul style="list-style-type: none">- Pérdida de los servicios ecosistémicos que brindan, por la ejecución de nuevos trazados viales en ecosistemas sensibles a modificaciones, que puedan fragmentar los ecosistemas resguardados.- Intensificación de la fragmentación del paisaje, segmentación de corredores ecológicos y amenaza de pérdida de importantes áreas de valor natural debido a la expansión residencial producto de la generación de nuevas vías.
Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento: <ul style="list-style-type: none">- Protección oficial de las áreas de valor natural que requieran un mayor resguardo:- Identificación y declaración de humedales asociados a cursos hídricos como áreas protegidas bajo la Ley de Humedales Urbanos.- Declaración de Reservas Naturales Municipales en comunas que presenten áreas de alto valor natural.- Santuario de la Naturaleza, que reconozca aquellos ecosistemas de interés científico y cultural.

Mecanismos de prevención de amenazas:

- Modificación de los instrumentos de planificación territorial, eliminando o cambiando el trazado de vías que ingresan en áreas de valor natural con protección oficial.
- Declarar de utilidad pública las fajas viales existentes, y con ello regularizar a escala regional su función y diseño con el fin de reducir nuevos efectos próximos a áreas de valor natural y corredores ecológicos.
- Generar alternativas viales que permitan evitar daños en la flora y fauna y disminuir los riesgos de origen natural.

Valor N°2: Presencia de barrios e inmuebles de valor patrimonial.

Ventajas:

- Presencia de edificios y barrios patrimoniales generan alta valorización sociocultural en las comunas en la región.
- Fortalecen la identidad comunal, regional y nacional.
- Conservación de espacios patrimoniales.

Amenazas:

- Demolición o pérdida de valor por demoliciones parciales asociadas a la ejecución de proyectos viales en fajas con declaratoria de utilidad pública.
- Deterioro y pérdida de valor patrimonial en zonas e inmuebles que no pueden ser restaurados por encontrarse afectados a declaratorias de utilidad pública.

Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento:

- Dejar sin efecto fajas de expropiación en el instrumento de planificación
- Considerar medidas alternativas como pares viales, soterramiento o alzamiento de vías que impidan la alteración de barrios y edificios patrimoniales.

Mecanismos de prevención de amenazas:

- Modificación de los instrumentos de planificación territorial, incorporando estrategias normativas como la eliminación de la declaratoria de utilidad pública, la adecuación del ancho entre líneas oficiales, o la definición de par vial, entre otras, que permitan desafectar los sectores que cuenten con patrimonio protegido.
- Fortalecer ejes viales que no limiten o atraviesen elementos del patrimonio protegido.

Valor N°3: Elementos naturales que otorgan servicios ambientales al área urbana metropolitana.
<p>Ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumentan la biodiversidad al interior de las áreas urbanas, a través de corredores ecológicos. - Brindan servicios ecosistémicos que favorecen la regulación climática y mejoran la calidad del aire al captar CO₂, favoreciendo la implementación de medidas de mitigación y adaptación ante el cambio climático al interior de las áreas urbanas. - Brindan servicios ecosistémicos culturales estéticos y de recreación, aportando al paisaje urbano y sentido de pertenencia en los barrios dónde se emplazan.
<p>Amenazas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pérdida de los servicios ecosistémicos que brindan, por la construcción de vías que atraviesan o colindan elementos naturales al interior del área urbana. - Ampliación de fajas viales en sectores que colindan con elementos naturales de valor, por no presentar una consolidación urbana (edificaciones).
<p>Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modificación de los instrumentos de planificación, reconociendo e incorporando usos de suelo ad hoc al valor ambiental que dichos elementos representan para el área urbana, como por ejemplos áreas adyacentes a cauces o cerros islas. - Definición de fajas viales que permitan incluir en sus diseños bandejones o calzadas con vegetación de manera de configurar y articular corredores ecológicos e infraestructura verde.
<p>Mecanismos de prevención de amenazas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modificación de los instrumentos de planificación territorial, eliminando o cambiando el trazado de vías que afectan total o parcialmente elementos naturales al interior de las áreas urbanas. - Definir declaratorias de utilidad pública que permitan a través de su diseño, incorporar y/o reconocer corredores ecológicos en las áreas urbanas.

Fuente: Elaboración propia.

En síntesis, se puede concluir que existen valores ambientales y de sustentabilidad asociado a una importante presencia de barrios e inmuebles de valor patrimonial. Por otro lado, se observa áreas de valor natural con protección oficial de gran importancia junto con elementos naturales que otorgan servicios ambientales al área urbana metropolitana.

3.3 PROBLEMAS Y/O PREOCUPACIONES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD

La Guía de Orientación para el Uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile (MMA, 2015) define el problema ambiental como *"una influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conduce a una limitación, reducción o incluso a la eliminación de su funcionamiento"*. Por otro lado, una preocupación ambiental *"se relaciona con los sentimientos o las emociones asociados a los problemas ambientales, como la disponibilidad de recursos, la accesibilidad y la calidad ambiental"*.

En el caso de la MPRMS 104, se han identificado los siguiente Problemas y/o Preocupaciones Ambientales y de Sustentabilidad:

Tabla 10. Problemas o preocupaciones de Ambiente y Sustentabilidad

Problemas Ambientales	Descripción
<p>Afectación a escala local de propiedades públicas y privadas que cuentan con gravámenes (DUP) de escala metropolitana</p>	<p>El problema que ha generado la afectación a escala local de propiedades públicas y privadas con gravámenes de escala metropolitana se explica tanto por las dificultades que enfrentan los instrumentos de escala intercomunal, cuando deben trazar vías que requieren una mayor precisión en su trazo, y como por la baja o nula respuesta de los municipios de poder precisar los trazados a través de actualización o modificaciones de sus planes reguladores comunales.</p> <p>Para mayor abundamiento, se debe considerar la antigüedad en la definición de algunas declaratorias, las que en algunos casos vienen desde los años 60, tras ser establecidas por el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS).</p> <p>En este contexto, las reiteradas modificaciones a las que se somete el artículo 59 de la LUGC, relativo a la vigencia de las vías de utilidad pública, generaron un escenario desfavorable, profundizando el problema.</p> <p>Las implicancias de esta afectación tienen relación con la incertidumbre legal y financiera que genera para los propietarios de los inmuebles o propiedades afectas, sean estos públicos o privados.</p> <p>Ello repercute en un menoscabo de los entornos urbanos, ya que afecta directamente la inversión en las propiedades involucradas. La solución requiere de la modificación del instrumento de planificación que genera las afectaciones.</p>
<p>Desvaloración y deterioro de barrios e inmuebles de valor patrimonial afectos a gravámenes (DUP)</p>	<p>Similar a lo ocurrido en el caso anterior, uno de los problemas ambientales que surgen de la vialidad en la región consiste en la pérdida de valor de inmuebles o barrios patrimoniales, debido a la Declaración de Utilidad Pública que se realizan en sus alrededores e interiores, para la modificación de las fajas viales actualmente saturadas por el transporte público y particular.</p> <p>El atractivo cultural, patrimonial y turístico que generan estos territorios aumentan la demanda de viviendas generalmente en altura, aumentando la densidad de población en estos barrios, dificultando la expropiación de propiedades para ensanchar fajas viales debido a la presencia de edificios, lo que se refleja en una congestión vial, acentuada además por el uso de las pistas como estacionamiento.</p>

	<p>Por otro lado, al ser barrios patrimoniales, el ensanche de algunas fajas viales saturadas imposibilita la expropiación debido a la calidad cultural e histórica que representan, causando una disyuntiva en la toma de decisiones ya que, estos territorios también exigen una mejor accesibilidad y movilidad debido a la congestión vehicular que presentan, lo que debilita su desarrollo económico y social.</p> <p>Como efecto de las declaratorias, se congelan las iniciativas tendientes a la conservación, restauración y/o puesta en valor del patrimonio, contribuyendo a la obsolescencia de los barrios históricos de la ciudad.</p> <p>La solución requiere de la modificación del instrumento de planificación que genera las afectaciones.</p>
<p>Detrimento del valor ecosistémico de elementos naturales afectos a declaratorias de vialidad (vigente)</p>	<p>Consiste en la afectación de los servicios ecosistémicos de los espacios urbanos y rurales en donde existe una pérdida de elementos naturales que permiten mejorar la calidad de vida de la población local y flotante. Esta situación reduce la capacidad de ciertos sectores de entregar espacios de recreación y la conservación del paisaje, como un recurso natural indispensable en los territorios con poca vegetación.</p> <p>Esta situación se acentúa, cuando la intervención o propuestas de vialidad están trazadas dentro de áreas de valor natural, en donde la flora nativa también es amenazada por nuevas vías o ampliaciones, alterando el equilibrio de los ecosistemas que las sustentan.</p> <p>La urbanización de cuencas y subcuencas del piedemonte andino de la ciudad de Santiago (por ejemplo, cuencas de Macul-San Ramón, de Arrayán-Las Gualtatas, de Chicureo), generan efectos sobre los ecosistemas, principalmente sobre la productividad vegetal, biomasa, permeabilidad del suelo, temperatura urbana, cambios en la estética de los paisajes, entre otros efectos ecosistémicos.</p> <p>Mismo efecto se advierte sobre ecosistemas de humedales urbanos o aquellos contiguos a los ríos Mapocho y Maipo, donde se advierte la definición de declaratorias de utilidad pública.</p> <p>El detrimento del valor ecosistémico de áreas de valor natural requiere de la modificación de los instrumentos de planificación territorial, que incorporen criterios de planificación que reconozcan las áreas de valor natural y los servicios que brinda, disminuyendo su afectación.</p>

Fuente: Elaboración propia

3.4 CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES

Los conflictos socioambientales en el contexto de la EAE aluden a ciertas prácticas de uso y explotación de los recursos de la naturaleza que, al degradar los ecosistemas, pueden conducir a movimientos, modificaciones, cambios y/o desarticulación en la estructura de las relaciones entre diversos actores al interior de las sociedades (Guía EAE, 2015).

En este sentido, y fundamentalmente en base a de los talleres participativos realizados con los actores claves de esta modificación y revisión de antecedentes en fuentes disponibles, se pueden establecer los siguientes conflictos en la región asociadas a esta modificación del PRMS.

A continuación, se presentan los conflictos socioambientales identificados en el territorio considerado por el instrumento de planificación territorial, conforme a lo establecido en el reglamento de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE):

Presión de las comunidades para desafectar predios afectos a gravámenes: Uno de los conflictos socioambientales que pueden tener una repercusión social importante, es la falta de materialización por varias décadas de las Declaratorias de Utilidad Pública en materia de vialidad.

Entre algunos inconvenientes que causa esta situación, es la pérdida de valorización patrimonial de las familias a las que se les afectó sus terrenos con la declaratoria a utilidad pública, mediante el instrumento de planificación territorial (PRMS) para ser destinados a un futuro ensanche o apertura de caminos, calles, avenidas o parques público, los cuales nunca se concretaron. Esto les dificulta vender a un precio de mercado lo cual perjudica a los propietarios.

Por otro lado, también está la pérdida para la ciudad el no materializarse la DUP o solo parcialmente, ya que no se logra mejorar la conectividad vial y de esta forma mejorar las velocidades de desplazamiento, congestión y otros beneficios urbanos asociados. Al caducar la DUP se produce por tanto un perjuicio para los privados que quedaron gravados por años con una franja de expropiación, como el sector público que no pudo materializar la DUP y posterior construcción de las vías estructurantes planificadas.

Solicitud expresa de municipios y comunidades de gravar nuevas afectaciones:

El conflicto se encuentra asociado a los tiempos de tramitación de los instrumentos de planificación territorial de distintas escalas puntos según se advierte en el marco del problema, sólo 14 municipios han podido actualizar sus planes reguladores comunales como ha precisado los ensanches que generan los gravámenes de utilidad pública de escala metropolitana.

Desde el año 94 al 2006, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago planifica la red vial de escala metropolitana, generando afectaciones de utilidad pública que en algunos casos se han mantenido desde los años 60, provenientes del Plan Regulador Intercomunal de Santiago. Durante estos años, distintos municipios y particulares, han manifestado a la

Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo los conflictos que generan determinadas declaratorias de utilidad pública y la necesidad de adecuar el sistema vial disminuyendo los efectos que ésta genera a escala local.

En algunos casos, los conflictos han podido ser atendidos a partir de modificaciones puntuales o interpretaciones del PRMS. En otros, se ha logrado sortear dichos efectos a través de la actualización o elaboración de los Planes Reguladores Comunales, donde se han precisado ensanches, aportando mayor certeza en la definición de los trazados.

Sin embargo, aun cuando en casos puntuales, se han podido atender conflictos, se requiere dejar de hacer intervenciones puntuales y atender una modificación de carácter regional que permita acoger estas solicitudes y permita regularizar esta red vial.

Afectación de áreas de valor natural y patrimonio construido por ejes pertenecientes a la infraestructura vial metropolitana: Otro conflicto socioambiental que se advierte son aquellas DUP que se asignan en zonas patrimoniales, las cuales tienen como efecto inmediato una pérdida del valor de los inmuebles en la zona afectada.

En este contexto, la ejecución de la vía, la cual busca otorgar una mejora a la red de vialidad mediante la modificación en los anchos de fajas por medio de la expropiación de terrenos privados, representa en ocasiones una amenaza en la conservación del patrimonio y espacios verdes que se ven afectados por las declaratorias.

En las zonas y edificios patrimoniales oficialmente protegidas no se puede hacer restauración de fachadas de edificaciones o para hacer modificaciones es necesario tener autorización y recursos que muchas veces el propietario no tiene, y con ello, se va deteriorando el patrimonio urbano.

También un conflicto indirecto corresponde a la tramitación ambiental de los proyectos, asociados a obras se emplazan sobre elementos patrimoniales o áreas protegidas o colocadas bajo protección oficial. Esto, además del mayor costo asociado a la ejecución del proyecto, incrementa los tiempos ya que debe tramitarse su aprobación en el SEIA.

Desde el punto de vista de las áreas de valor natural, uno de los principales conflictos corresponde a la DUP que afectan a los humedales urbanos y otros ecosistemas valiosos que serían fragmentados por la vialidad proyectada. Esto se aprecia fundamentalmente el piedemonte de Santiago.

4 IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE PARTICIPACIÓN

Tras la construcción del marco del problema, surge la necesidad de convocar a participar del proceso de la EAE a aquellos actores clave que *se estima son relevantes para el adecuado desarrollo del Plan, considerando como criterio de selección ser representativos de la comunidad o parte de ella, cuya opinión es validada y técnicamente informada, cuentan con antecedentes significativos, son gestores o tomadores de decisión respecto de temas o áreas sensibles del territorio a planificar, o representan un segmento significativo de la población habitante o que ocupa de alguna manera particular el territorio, entre otros criterios* (Manual de Contenidos y Procedimientos para la Aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en los Instrumentos de Planificación Territorial. División de Desarrollo Urbano MINVU, 2020).

En el caso específico de esta modificación del PRMS, debido a la macroescala territorial que involucra, se han considerado criterios para la priorización de los actores clave centrados en:

- Aquellos actores de administración y gestión del territorio afecto a la modificación, con poder de decisión respecto del desarrollo urbano -representados por Órganos de Administración del Estado (OAE) y otras instituciones públicas;
- Aquellas entidades responsables de la administración de los territorios en la escala comunal, y que representan a los intereses de sus comunidades habitantes, referidas a los equipos técnicos municipales de cada comuna.
- Actores no pertenecientes a la Administración del Estado, vinculados a la administración, gestión, preservación o protección de áreas de valor natural, que podían verse afectadas por la presente modificación⁸.

4.1 ACTORES DEL ÁMBITO PÚBLICO

Los actores del ámbito público convocados al proceso de EAE corresponden, en primer lugar, a los Órganos de la Administración de Estado que integran el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales (SEREMI), conforme señala el Artículo 9 y el Artículo 10 del Reglamento para la Evaluación Ambiental Estratégica, a saber:

- 1) Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Órgano responsable de la modificación)
- 2) Ministerio del Medio Ambiente
- 3) Ministerio de Agricultura
- 4) Ministerio de Hacienda
- 5) Ministerio de Salud
- 6) Ministerio de Economía, Fomento y Turismo
- 7) Ministerio de Energía

⁸ El criterio se incorpora para el periodo de participación 2019 – 2023, en consideración a los potenciales efectos ambientales de la alternativa 2, sobre los territorios que ellos administran o gestionan. Para el periodo 2024 – 2025 no son convocados, puesto que se eliminan los trazados que afectan dichos territorios.

- 8) Ministerio de Obras Públicas
- 9) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- 10) Ministerio de Minería
- 11) Ministerio de Desarrollo Social

Dentro de estos ministerios, se reconocen como relevantes además de las respectivas Secretarías Regionales Ministeriales, las siguientes unidades:

- 1) Servicio Agrícola y Ganadero SAG
- 2) Dirección de Vialidad MOP
- 3) Dirección de Planeamiento MOP
- 4) Dirección General de Concesiones MOP
- 5) Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT MOP
- 6) Servicio de Vivienda y Urbanización SERVIU
- 7) Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA
- 8) Servicio Nacional de Minería y Geología SERNAGEOMIN

Además, se convocó a participar del proceso a los siguientes organismos públicos, vinculados con las temáticas ambientales y/o con el territorio a intervenir por la modificación. Dichas instituciones corresponden a:

- 1) Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales
- 2) Consejo de Monumentos Nacionales

4.2 OTROS ACTORES CLAVES Y DEL ÁMBITO CIUDADANO

En relación a otros actores claves de la Sociedad Civil e instituciones, dada la escala de planificación de esta modificación se aplicó el criterio de tener una representación de los intereses de la comunidad habitante a través de los municipios, en el entendido de su rol de administradores de los territorios comunales que componen la región. Esta representación se enfocó a través de la convocatoria a los secretarios de planificación comunal y a los asesores urbanistas, o en su ausencia, a los directores de obras.

En concordancia, los 52 municipios considerados en el proceso de EAE fueron los siguientes:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 53) Municipalidad de Cerrillos | 79) Municipalidad de Recoleta |
| 54) Municipalidad de Cerro Navia | 80) Municipalidad de Renca |
| 55) Municipalidad de Conchalí | 81) Municipalidad de San Bernardo |
| 56) Municipalidad de El Bosque | 82) Municipalidad de San Joaquín |
| 57) Municipalidad de Estación Central | 83) Municipalidad de San Miguel |

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 58) Municipalidad de Huechuraba | 84) Municipalidad de San Ramón |
| 59) Municipalidad de Independencia | 85) Municipalidad de Santiago |
| 60) Municipalidad de La Cisterna | 86) Municipalidad de Vitacura |
| 61) Municipalidad de La Florida | 87) Municipalidad de Alhué |
| 62) Municipalidad de La Granja | 88) Municipalidad de Buin |
| 63) Municipalidad de La Pintana | 89) Municipalidad de Calera de Tango |
| 64) Municipalidad de La Reina | 90) Municipalidad de Colina |
| 65) Municipalidad de Las Condes | 91) Municipalidad de Curacaví |
| 66) Municipalidad de Lo Barnechea | 92) Municipalidad de El Monte |
| 67) Municipalidad de Lo Espejo | 93) Municipalidad de Isla de Maipo |
| 68) Municipalidad de Lo Prado | 94) Municipalidad de Lampa |
| 69) Municipalidad de Macul | 95) Municipalidad de María Pinto |
| 70) Municipalidad de Maipú | 96) Municipalidad de Melipilla |
| 71) Municipalidad de Ñuñoa | 97) Municipalidad de Paine |
| 72) Municipalidad de P. Aguirre Cerda | 98) Municipalidad de Padre Hurtado |
| 73) Municipalidad de Peñalolén | 99) Municipalidad de Peñaflores |
| 74) Municipalidad de Providencia | 100) Municipalidad de Pirque |
| 75) Municipalidad de Pudahuel | 101) Municipalidad de S. J. de Maipo |
| 76) Municipalidad de Puente Alto | 102) Municipalidad de San Pedro |
| 77) Municipalidad de Quilicura | 103) Municipalidad de Talagante |
| 78) Municipalidad de Quinta Normal | 104) Municipalidad de Tiltil |

Para el proceso que se desarrolla durante el período de 2019- 2023, se decide incluir en la convocatoria a los representantes de áreas de interés y valor natural presentes en el área de la modificación, en consideración a lo que plantea la alternativa 2 en dicho momento. Los convocados fueron:

- 1) Corporación Reserva Natural Alto de Cantillana (Reserva Natural Privada Alto de Cantillana)
- 2) Fundación Roblería de Cantillana (Santuario de la Naturaleza San Juan de Piche)
- 3) Santuario de la Naturaleza el Ajjal
- 4) Santuario de la Naturaleza San Francisco de Lagunillas
- 5) Universidad de Chile (Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata)
- 6) Asociación de Comuneros de la Capilla de Caleu (Santuario de la Naturaleza El Roble)
- 7) Red de Parque Cordillera
- 8) Municipalidad de la Reina (Parque Mahuida)
- 9) Municipalidad de Peñalolén (Parque Quebrada de Macul)
- 10) Municipalidad de Lo Barnechea (Santuario Fundo Yerba Loca)

- 11) Angloamerican - Predio Los Nogales (Santuario Predio Los Nogales)
- 12) Santuario Las Torcaza de Pirque
- 13) Santuario Cascadas de las Ánimas
- 14) Corporación Nacional Forestal (Parque Nacional Rio Clarillo)
- 15) Fundación San Carlos (Santuario Laguna de Batuco)

Una vez descritos los distintos actores que han sido parte del proceso desde el 2012 a la fecha, a continuación se procede a desarrollar el Marco de Gobernabilidad, y posteriormente se da cuenta del resultado de los procesos de participación desarrollados durante el 5° Informe.

A través de los Anexos de Participación 1 y 2, se puede acceder al resultado de los distintos procesos que se han llevado a cabo desde el 2012 al 2023. Por su parte, el Anexo 3 complementa la información relativa al último proceso desarrollado durante el periodo 2024 – 2025.

4.3 MARCO DE GOBERNABILIDAD

La definición del Marco de Gobernabilidad de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana permite identificar y caracterizar a los servicios públicos convocados e involucrados en las distintas fases del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

Tabla 11: Marco de Gobernabilidad

Institución Pública	Descripción y Roles
Ministerio de Medio Ambiente	<p>Descripción: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad; aplica políticas, planes y programas en materia ambiental; y, le corresponde verificar la correcta aplicación de Evaluación Ambiental Estratégica, durante la actualización del Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Velando por la integración de la sustentabilidad y el componente ambiental en el proceso.</p> <p>Rol Territorial: En términos territoriales, se encarga de aplicar el componente ambiental a los ámbitos de desarrollo del territorio.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Durante la fase de diseño, esta institución acompaña la adecuada aplicación del proceso de evaluación ambiental estratégica.</p>
SEREMI de Vivienda y Urbanismo	<p>Descripción: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad; aplica políticas, planes y programas en materia vivienda y urbanismo. Es el órgano responsable de la modificación.</p> <p>Rol Territorial: En términos territoriales, se encarga de planificar el desarrollo urbano, velar por la calidad de vida urbana y habitacional.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Es la institución responsable de aprobar la modificación y luego implementar las disposiciones de la LGUC.</p>
SEREMI de Agricultura	<p>Descripción: Se encarga de fomentar, orientar y coordinar las actividades silvícolas, agrícolas y pecuarias del territorio regional. De manera de incrementar la producción, conservar y proteger los recursos naturales renovables. Impulsando procesos de mejoramiento tecnológico del agro, innovación productiva, resguardo de los trabajadores y la cultura agrícola.</p>

Institución Pública	Descripción y Roles
	<p>Rol Territorial: El territorio cuenta con una vocación agrícola histórica dentro de ello la institución permite el desarrollo de esta actividad y entrega apoyo a quienes la llevan a cabo.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Generar las condiciones necesarias para la protección del suelo agrícola, a través de la aplicación del Art. 55 de la LGUC, junto a la Seremi de Vivienda y Urbanismo.</p>
SEREMI de Energía	<p>Descripción: Esta institución tiene como principal misión promover, elaborar y coordinar planes, políticas y normas del sector energético que permitan asegurar el acceso a energía de toda la población a través de una matriz equilibrada, diversificada y sustentable.</p> <p>Rol Territorial: En el territorio se encuentra a cargo de velar por el acceso a la energía y de encauzar los proyectos para la generación de esta.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Dentro de la implementación del plan y posterior materialización de la modificación es importante considerar el Plan Energético Regional de la Región Metropolitana, que considera el potencial solar de la zona y que puede tener un rol importante en la iluminación de las vías.</p>
SEREMI de Salud	<p>Descripción: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Fiscaliza y vela el cumplimiento de las normas, planes, programas y políticas nacionales de salud y ejecuta las acciones que correspondan para la protección de la salud de la población de los riesgos producidos por el medio ambiente y para la conservación.</p> <p>Rol Territorial: Dentro del territorio se encarga de administrar y velar por el acceso a la salud por parte de la población que habita en las comunas rurales.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: En la fase de diseño, la SEREMI de Salud proporciona información respecto de problemas identificados en el territorio.</p> <p>Durante la fase de implementación del instrumento esta institución fiscaliza y fomenta la resolución de conflictos y problemas en materia de salud de la población.</p>
SEREMI de Economía, Fomento y Turismo	<p>Descripción: Organismo que forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Tiene por objetivo promover la modernización y competitividad de la estructura productiva, la iniciativa privada y la acción eficiente de los mercados, el desarrollo de la innovación y la consolidación de la inserción regional de la economía en el país a fin de lograr un crecimiento sostenido, sustentable y con equidad.</p> <p>Rol Territorial: Cumple una importante función en apoyar a pequeños empresarios que enfrentan el desafío de actuar con éxito en los mercados, así como a los emprendedores que buscan concretar sus proyectos de negocio.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Apoyo a pequeños propietarios eventualmente afectados por las expropiaciones asociadas a la modificación del PRMS.</p>
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	<p>Descripción: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Coordina, promueve, fomenta, desarrolla y potencia el transporte y las telecomunicaciones en la región.</p> <p>Rol Territorial: En el territorio se vincula a la implementación de la planificación de transporte y sistema vial.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Cuenta con un rol relevante en cuanto a la movilidad de la población en la región. Le corresponderá liderar los</p>

Institución Pública	Descripción y Roles
	procesos vinculados a la movilidad urbana y rural.
SEREMI de Bienes Nacionales	<p>Descripción: Orienta y ejecuta las políticas del gobierno en materia de gestión y disposiciones de bienes nacionales a nivel regional.</p> <p>Rol Territorial: En términos territoriales existen bienes nacionales protegidos que se encuentran bajo la tutela de esta institución.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Se vincula a la fase de planificación e implementación del instrumento, en relación a otorgar concesiones de uso y también sobre los bienes nacionales protegidos que se encuentran en las comunas que integran el PRMS.</p>
SEREMI de Minería	<p>Descripción: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Desarrolla las políticas públicas de minería, las que están orientadas a elevar la contribución de la actividad minera al desarrollo nacional y regional.</p> <p>Rol Territorial: En rol territorial que posee esta institución se asocia la diversificación de la actividad minera.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: En relación con el IPT, es necesario reconocer aquellos espacios que se encuentran bajo concesión minera y si esta actividad genera conflictos con la vialidad en las comunas involucradas.</p>
SEREMI de Hacienda	<p>Descripción: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. El rol de esta institución, corresponde a gestionar eficientemente los recursos públicos a través de un Estado moderno al Servicio de la ciudadanía, generando condiciones de estabilidad, transparencia y competitividad.</p> <p>Rol Territorial: Existe exigencia del reglamento de EAE respecto de su convocatoria, pero su rol en el territorio es más transversal.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: La institución cuenta con un rol vinculado a la aprobación de fondos públicos que permitan la materialización de proyectos contemplados en el IPT a través de la aprobación y gestión de otras instituciones y agencias públicas.</p>
SEREMI de Obras Públicas	<p>Descripción: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. El rol de esta institución es dirigir las acciones públicas, o de origen público, destinadas a dotar de infraestructura adecuada a la Región Metropolitana para el logro de los objetivos establecidos en la Estrategia de Desarrollo Regional.</p> <p>Rol Territorial: Dentro del territorio, planifica, proyecta y construye obras de infraestructura pública, así como la conservación, explotación y administración de las mismas. Además, le corresponde ejercer la administración del recurso agua a nivel nacional, en relación con su distribución, conocimiento, asignación, uso, conservación y preservación.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: En relación al IPT, es el organismo relacionado con las materias de inversión de infraestructura pública.</p>
SEREMI de Desarrollo Social	<p>Descripción: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. El rol de esta institución, se asocia a la ejecución de políticas, planes y programas en materia de desarrollo social, en especial aquellas destinadas a erradicar la pobreza y brindar protección social a las personas o grupos vulnerables, promoviendo la movilidad e integración social.</p> <p>Rol Territorial: Dentro del territorio, permite fortalecer y entregar protección a los grupos sociales más desfavorecidos.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: En relación al IPT, la institución cuenta con un rol importante a la hora de evaluar los proyectos necesarios para</p>

Institución Pública	Descripción y Roles
	<p>implementar la modificación propuesta, en términos de rentabilidad social y económica. De este modo, durante la fase de implementación, las comunas o bien los distintos servicios regionales, podrán postular fondos públicos que permitan la materialización de obras de infraestructuras u otras que permitan materializar aspectos del Plan como lo son la regularización de campamentos en las declaratorias de utilidad pública de las vías en modificación.</p>
<p>Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, GORE</p>	<p>Descripción: Tiene como rol elaborar y aprobar las políticas, planes y programas de desarrollo de la región. Rol Territorial: Distribuye presupuestos e inversión pública dentro del territorio. Permitiendo el desarrollo de proyectos que entregan mayor acceso a servicios por parte de la población. Rol en el diseño y/o implementación: Asociado al IPT, cuenta con el proyecto de presupuesto, que resguarda los fondos públicos que permitirán el desarrollo de las iniciativas de inversión que ayuden a la implementación del plan.</p>
<p>Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), MINAGRI</p>	<p>Descripción: Servicio dependiente de Ministerio de Agricultura. Es el organismo oficial del Estado de Chile, encargado de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de los animales y vegetales. Rol Territorial: Su convocatoria se relaciona con el conocimiento referido a las capacidades agrícolas de los suelos y el valor ambiental de la comuna. Rol en el diseño y/o implementación: Cuenta con las facultades para otorgar permisos ambientales sectoriales como cambio de uso de suelo en espacios rurales.</p>
<p>Dirección Regional de Vialidad, MOP</p>	<p>Descripción: Se encarga de proveer la infraestructura vial. Rol Territorial: Su rol es relevante en términos de planificación e implementación del sistema vial comunal y regional. Rol en el diseño y/o implementación: En el diagnóstico de la modificación al PRMS, contribuye al diagnóstico de las vías de la región. En relación a la implementación del IPT, permite la materialización de vías que mejoren la conectividad regional.</p>
<p>Dirección Regional de Planeamiento, MOP</p>	<p>Descripción: Instancia asesora estratégica del MOP, en materias de planificación, definición de políticas, coordinación general y priorización de planes de estudios, proyectos y ejecución de las obras, de acuerdo a las necesidades del país, los programas gubernamentales y los objetivos de los distintos Servicios y Unidades que comprende el quehacer ministerial. Rol Territorial: Su rol es relevante en términos de planificación del Ministerio de Obras Públicas. Rol en el diseño y/o implementación: En el diagnóstico de la modificación al PRMS, proporciona información relevante para el desarrollo de infraestructura de la región.</p>
<p>Dirección General de Concesiones, MOP</p>	<p>Descripción: Este organismo busca proveer, resguardar y mejorar las obras y servicios de infraestructura pública, dentro del marco de la asociación público privada. Rol Territorial: La institución impulsa el desarrollo económico, social, cultural, sustentable y equitativo del país, promoviendo la integración territorial para una mejor calidad de vida. Rol en el diseño y/o implementación: Las obras concesionadas son de gran relevancia para impulsar los objetivos de esta modificación del PRMS.</p>

Institución Pública	Descripción y Roles
<p>Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT, MOP</p>	<p>Descripción: Este organismo prestar asesoría técnica a la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas en materias ambientales, territoriales y de participación ciudadana, relacionadas con la Infraestructura Pública y Recurso Hídrico en la región.</p> <p>Rol Territorial: Es una unidad que da soporte ambiental y territorial a los proyectos que realiza el MOP.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Las obras viales asociadas a la presente modificación del PRMS, asociadas al ámbito de competencia del MOP deben ser evaluadas ambientalmente.</p>
<p>Servicio de Vivienda y Urbanización, SERVIU</p>	<p>Descripción: Organismo a cargo de materializar en el territorio los planes y programas definidos por la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo.</p> <p>Rol Territorial: Es la institución a que implementa la política habitacional en la región; revisa y autoriza proyectos urbanización en espacios públicos, de vialidad y áreas verdes, y define del sistema secundario de evacuación de aguas lluvias.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Este organismo es relevante en la implementación del plan, particularmente en lo referido a la implementación de programas de urbanización y la construcción de condominios de viviendas sociales y de erradicación de campamentos en franjas viales.</p>
<p>Secretaría de Planificación de Transporte, SECTRA</p>	<p>Descripción: Organismo vinculado al diseño de los planes de transporte y su evaluación.</p> <p>Rol Territorial: El territorio cuenta con una serie de infraestructura vial y servicios de movilidad, por lo cual, esta institución permite ordenar el sistema de transporte.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Con relación al IPT, se vincula en la fase de diseño e implementación, en cuanto la vialidad y de movilidad entre las comunas que integran el PRMS.</p>
<p>Servicio Nacional de Geología y Minería, SERNAGEOMIN</p>	<p>Descripción: Cuenta con un rol relevante en la identificación de riesgos de origen natural, tales como el riesgo de origen volcánico y de remoción en masa en la región.</p> <p>Rol Territorial: En el territorio permite identificar aquellos elementos asociados a riesgos naturales que son relevantes de considerar para la prevención y protección de los asentamientos humanos.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Las comunas que integran el IPT cuentan con características geológicas y la presencia de elementos naturales que generan riesgos naturales. Particularmente importante se consideran los futuros proyectos viales, donde se deberá trabajar en la prevención de riesgos naturales asociados a las amenazas naturales de la región.</p>
<p>SEREMI de Bienes Nacionales</p>	<p>Descripción: Orienta y ejecuta las políticas del gobierno en materia de gestión y disposiciones de bienes nacionales.</p> <p>Rol Territorial: En términos territoriales revisa las intervenciones sobre los bienes nacionales de uso público que se encuentra bajo la tutela de esta institución.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: Se vincula a la fase de planificación e implementación del instrumento, especialmente en lo que se refiere a la propiedad fiscal.</p>
<p>Consejo de Monumentos</p>	<p>Descripción: Ejerce la tuición y protección del patrimonio cultural y natural.</p> <p>Rol Territorial: En el territorio existe la presencia de diversos elementos</p>

Institución Pública	Descripción y Roles
Nacionales	<p>patrimoniales bajo categoría de protección que se encuentran bajo la tuición de esta institución.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: El IPT permite reconocer el patrimonio protegido en especial las Zonas Típicas, por lo cual, esta institución tiene un rol relevante en el reconocimiento del patrimonio y la identidad cultural.</p>
Municipalidades Región Metropolitana	<p>Descripción: Estos organismos desconcentrados de la Administración del Estado cuentan con las competencias de generar la planificación de carácter comunal y velar por el desarrollo de la comuna y el bienestar de sus habitantes.</p> <p>Rol Territorial: Dentro del territorio cuenta con un rol relevante a la hora de dar solución y generar las condiciones para el desarrollo de la comuna que administra.</p> <p>Rol en el diseño y/o implementación: En relación a la modificación del PRMS, cuenta con un rol relevante en término de integrar la planificación vial en el territorio a escala comunal mediante los planes reguladores comunales.</p>

Fuente: Elaboración propia.

4.4 RESULTADO DE LA COORDINACIÓN Y CONSULTA A LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO⁹

Durante la elaboración del presente Informe Ambiental Complementario, la coordinación con los Organismos de la Administración del Estado se llevó a cabo a través de las siguientes instancias:

- Mesa de Coordinación Intersectorial
- Taller de Trabajo Modificación 104

La Mesa de Coordinación Intersectorial se implementa con el objetivo de poder dar continuidad a la Modificación 104 y así avanzar en su tramitación y aprobación. Dicha mesa fue integrada por el la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, en su calidad de organismo promotor de la modificación; la SEREMI del Medio Ambiente, que vela por la adecuada aplicación de la EAE; y, el Gobierno Regional, que aporta la EAE.

El Taller de Trabajo correspondió a una instancia masiva, donde se convoca la totalidad de los actores claves del ámbito público a conocer los términos en los que se ha reanudado el proceso y se ha procedido a desarrollar la Modificación 104.

Sin perjuicio de lo anterior, es preciso reconocer el trabajo de coordinación con los Organismos de la Administración del Estado, realizado desde el inicio del proceso de planificación (2012), ya que ha contribuido de manera directa o indirecta en la Modificación 104. Ello se realiza incorporando al presente IAC dos anexos de participación donde se da

⁹ Se recuerda que a través de los Anexos de Participación 1 y 2, se puede acceder al resultado de los distintos procesos que se han llevado a cabo desde el 2012 al 2023. Por su parte, el Anexo 3 complementa la información relativa al último proceso desarrollado durante el periodo 2024 – 2025.

cuenta del trabajo realizado con los actores claves del proceso. El primero anexo, contiene las instancias y el trabajo realizado entre los años 2012 y 2018, mientras que el segundo, da cuenta del proceso realizado para el período 2019 – 2021.

El anexo de participación 2012 – 2018, aborda las instancias de consulta a los municipios y el proceso de trabajo con actores claves de la Administración del Estado, representados por el Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Obras Públicas. El trabajo realizado durante el periodo, si bien, desarrolla una propuesta normativa bajo un marco legal ya caduco para la vialidad, sirve de base para la consulta realizada el año 2018, la cual permite reanudar el proceso de EAE y formular las alternativas evaluadas.

Por su parte, el anexo de participación elaborado para el período 2019 – 2021, da cuenta de un trabajo realizado al amparo de lo establecido en el Reglamento para la EAE (2015), ampliando su alcance, por lo que durante el período se desarrollan un mayor número de instancias y se incrementa el número de actores convocados.

En una primera fase, las actividades desarrolladas apuntaron a definir la fase de contexto y enfoque de la EAE, levantándose información relevante para la elaboración del marco del problema, el de referencia estratégica, la identificación de iniciativas o proyectos en estudio o ejecución, la opinión sobre valores, problemas y conflictos socioambientales, y la validación de objetivos ambientales, criterios de desarrollo sustentable y factores críticos de decisión. Luego, en una segunda fase, se desarrollaron instancias vinculadas a la socialización y consulta de las alternativas de desarrollo, hasta la identificación de la alternativa u opción seleccionada.

La información recabada y el trabajo desarrollado con los distintos actores durante el periodo 2019 – 2021, aun cuando es parte de una propuesta y un IAC que no aplican adecuadamente la EAE, se utiliza como antecedente para el trabajo que desarrolla la Mesa de Coordinación Intersectorial durante los años 2024 - 2025.

A continuación, se describen y sintetizan los resultados de las instancias desarrolladas durante la elaboración del presente Informe Ambiental y posterior a ello, se incorpora una síntesis de cómo los distintos procesos realizados del 2012 a la fecha han contribuido al proceso. Para mayor información respecto de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial, ver el Anexo N°3 Participación EAE Período 2024 – 2025.

4.4.1 Mesa de Coordinación Intersectorial

La mesa de trabajo intersectorial, también conocida como la mesa de trabajo, se divide en dos períodos. El primero corresponde a las instancias desarrolladas durante el año 2024, el cual busca llegar a acuerdos técnicos y administrativos que permitan reanudar la Modificación 104 y su respectiva evaluación ambiental.

El segundo período se desarrolla principalmente durante el año 2025, iniciándose tras establecer los acuerdos de cómo proseguir. Durante éste, se trabajan los alcances e implicancias metodológicas que los acuerdos sostenidos tienen sobre la modificación y su evaluación ambiental.

A continuación, se presenta una síntesis del resultado de la mesa de trabajo para cada periodo señalado:

4.4.1.1 Instancias Mesa de Coordinación Intersectorial - Período 2024

La Mesa sostuvo varias reuniones de trabajo, las cuales se extendieron desde principios de marzo hasta a fines de agosto del 2024. A continuación, se expone una síntesis del trabajo realizado y los acuerdos tomados:

Tabla 12: Reporte realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial - Período 2024

Instancia	Trabajo Realizado	Principales Acuerdos
1° Reunión (06.03.2024)	Se discute respecto de cómo reanudar la tramitación de la Modificación 104 en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).	La SEREMI de Vivienda y Urbanismo presentaría los temas clave para la próxima reunión.
2° Reunión (17.04.2024)	Se acota el alcance de la Modificación 104 y se presenta como una regularización normativa de vialidad, sin incorporar nuevas decisiones de planificación.	Se acordó presentar un 5° Informe Ambiental Complementario con los ajustes y contenidos consensuados con la SEREMI de Medio Ambiente.
3° Reunión (17.06.2024)	Se discuten los pasos a seguir para la aprobación de la EAE.	La SEREMI de Vivienda y Urbanismo enviará un Oficio a la SEREMI de Medio Ambiente, que incluirá un informe con lo avanzado y propondrá cambios al anteproyecto y a la metodología. Esto será un paso previo al 5° Informe Ambiental Complementario.
4° Reunión (25.07.2024)	Se presentan los ajustes de contenido y las correcciones metodológicas a la EAE. Se readecuó el anteproyecto (Modificación 104).	Se definieron las metas ambientales y se acordó que sólo se presentará una nueva alternativa para ser evaluada. Se incluirá un informe de la mesa de trabajo en el oficio a la SEREMI de Medio Ambiente.
5° Reunión (07.08.2024)	Se revisan las observaciones a la metodología de la EAE y se presentaron ajustes a las variables ambientales.	Quedó pendiente la revisión del análisis base para definir la alternativa. Se estableció que las nuevas vialidades deben justificarse con base en las solicitudes de los gobiernos locales.
6° Reunión (26.08.2024)	Se presenta la base de análisis para conformar la alternativa a evaluar, con detalles de las vías existentes y las proyectadas.	Se acordó que el esquema propuesto tendrá un énfasis en la regularización de la vialidad existente en el PRMS, con ajustes puntuales que responden a

Instancia	Trabajo Realizado	Principales Acuerdos
		demandas locales.

Fuente: Elaboración propia en base a Actas de Reunión y ORD. N° 2308 de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, de fecha 13 de septiembre de 2024

Como resultado de dichas instancias, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo de la RM, según lo acordado en la 3° Reunión, elabora un oficio¹⁰ donde envía a la SEREMI del Medio Ambiente una síntesis de las 6 reuniones sostenidas y una propuesta para llevar a cabo los ajustes del Informe Ambiental Complementario. A través de éste, además, de dar cuenta del trabajo realizado en las instancias señaladas, las modificaciones y ajustes al Informe Ambiental de la MPRMS 104, a fin de dar respuesta adecuadamente a las observaciones y recomendaciones efectuadas la SEREMI del Medio Ambiente, al pronunciarse respecto del 4° Informe Ambiental Complementario.

A continuación, se presenta una síntesis de los acuerdos respecto de las modificaciones al Informe Ambiental de la Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (MPRMS) 104, logrados en la Mesa de Coordinación Intersectorial.

Tabla 13: Síntesis de acuerdos para modificar el IAC de la MPRMS 104

Materia acordada	Ajustes y Justificación	Acuerdos Destacados
Justificación del Instrumento	Se plantea abordar el problema de la obsolescencia del IPT de vialidad metropolitana a través de seis ejes centrales.	Se acordó enfocar el problema en la obsolescencia de la vialidad metropolitana para facilitar la comprensión de la planificación.
Objetivos de la Planificación	Se ajustan los objetivos para dar coherencia a las decisiones de regularización, siguiendo las recomendaciones de la SEREMI de Medio Ambiente.	<p>Objetivo General preliminar:</p> <p>“Regularización de las Declaratorias a Utilidad Pública (DUP) destinadas a vialidad vigentes en el PRMS (por ensanches de vías existentes y/o aperturas de vías proyectadas) de estándar Expresas y/o Troncales”</p> <p>Objetivos Específicos preliminares:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualización normativa mediante la regularización por desafectación de DUP destinadas

¹⁰ ORD. N° 2308 de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, de fecha 13 de septiembre de 2024 que Responde a observaciones y propone ajustes al Informe Ambiental Complementario para la continuidad del proceso de la EAE de la modificación MPRMS 104// Ingreso OFPA N° 3300, de fecha 26.12.2023

Materia acordada	Ajustes y Justificación	Acuerdos Destacados
		<p>a vialidad por ensanche y apertura en vías existentes y proyectadas vigentes en el PRMS.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualización normativa mediante la regularización por afectación de DUP destinadas a vialidad por ensanche y apertura en vías existentes y proyectadas vigentes en el PRMS. - Readecuación y modificación de dimensión y emplazamiento de trazados viales para optimizar el sistema metropolitano. - Adecuación de forma (memoria, ordenanza y planos), en la clasificación que define el sistema y trazados que integran la vialidad metropolitana vigente en el PRMS.
Marco del Problema Ambiental	Se ajustan los valores de ambiente y sustentabilidad, así como los problemas y conflictos ambientales, para que sean coherentes con la regularización propuesta.	Se acordó abordar las causas profundas de los problemas ambientales detectados, en línea con el enfoque de regularización.
Consideraciones de Ambiente y Sustentabilidad	Se propone integrar y ajustar los contenidos estructurantes de la EAE, redefiniendo los objetivos ambientales y el Criterio de Desarrollo Sustentable (CDS). Tanto los objetivos como el criterio deberán ser ajustados en la medida que avanza el proceso metodológico.	<p>Objetivos ambientales preliminares:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribuir a una mayor cohesión socio territorial; - Integrar las áreas de valor natural y reconocer el patrimonio construido de la región; - Favorecer procesos de coordinación intersectorial y gestión integrada en la planificación vial y la movilidad de la región. <p>CDS preliminar: La MPRMS-104 busca impulsar procesos de revitalización urbana que permitan reconocer una red vial</p>

Materia acordada	Ajustes y Justificación	Acuerdos Destacados
		integrada, mediante regularizaciones normativas orientadas hacia la cohesión socio territorial, la integración con el patrimonio y las áreas de valor natural, y favorecer procesos de coordinación intersectorial enfocadas hacia la movilidad sustentable
Diagnóstico Ambiental Estratégico (DAE)	Se propone abordar el DAE en coherencia con los objetivos y el marco del problema, con una visión prospectiva y estratégica.	Se acordó que el DAE se orientará por los contenidos estructurantes de la EAE y los objetivos del plan de regularización.
Esquema Territorial	Se define una alternativa simplificada que aborda principalmente procesos de regularización y adecuación normativa.	Para el área urbana se plantean como mecanismos: Desafectación de DUP en predios con ICH, ZT o MH y de DUP no materializadas. Para el área rural: Reconocimiento de vías existentes con ensanche y priorización de vías nuevas por solicitudes de gobiernos locales.
Participación de Actores Clave	Se propone una ronda de participación con los actores clave (municipios y Órganos de la Administración del Estado) para validar el proceso de la EAE.	Se acordó realizar una nueva ronda de participación para validar la metodología y la alternativa definitiva con los actores relevantes.

Fuente: Elaboración propia en base a Actas de reunión y ORD. N° 2308 de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, de fecha 13 de septiembre de 2024

En respuesta a la solicitud realizada por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, la SEREMI del Medio Ambiente, a través del ORD. N° 245119/2024 de fecha 11 de octubre de 2024, reconoce los resultados obtenidos durante las seis reuniones de la mesa de trabajo, permitiendo que se pueda continuar con la tramitación de la Modificación 104 en el marco del desarrollo y avance de la EAE (Para más antecedentes ver el Anexo N°3 Participación EAE Período 2024 – 2025).

A través del oficio, dicha Secretaría vuelve a indicar los acuerdos sostenidos en las reuniones de trabajo. A partir de su lectura, es posible identificar alcances o presiones respecto de lo señalado por la Secretaría de Vivienda, según se indica a continuación:

Tabla 14: Síntesis del alcance de los acuerdos señalados por la SEREMI del Medio Ambiente

Acuerdo	Alcance
Ajustes a los Objetivos de la Planificación	Se ajustan los objetivos del plan para resolver problemáticas a escala local, buscando coherencia entre el problema y las decisiones de regularización.
Revisión de la Metodología de la EAE	Se revisarán los resultados de la metodología de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para fundamentar las decisiones. Se ajustarán los Objetivos Ambientales, Criterios de Desarrollo Sustentable y Factores Críticos de Decisión para que el Diagnóstico Ambiental Estratégico (DAE) sea coherente con los objetivos del plan.
Definición de un Esquema Territorial Base	Se definirá un esquema base para una nueva alternativa de desarrollo que abordará procesos de regularización y adecuación normativa.
Criterios de Desafectación (Área Urbana)	Se desafectarán las Declaratorias a Utilidad Pública (DUP) que afecten a predios con Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), Zonas de Turismo (ZT) o Monumentos Históricos (MH). También se desafectarán las DUP no materializadas y se regularizarán los cambios normativos vinculados al Art. 59° de la LGUC.
Criterios para Ajustes Viales (Área Rural)	Se considerarán dos puntos principales: el reconocimiento de vías existentes con un ensanche adecuado (como las de tuición del MOP) y la priorización de nuevas vías propuestas por solicitudes fundadas de gobiernos locales.
Realización de Ronda de Participación	Se llevará a cabo una nueva ronda de participación con los actores clave (municipios de la Región Metropolitana y Órganos de Administración del Estado) para validar el proceso de la EAE.

Fuente: Elaboración propia en base ORD. N° 245119/2024, de la SEREMI del Medio Ambiente, de fecha 11 de octubre de 2024

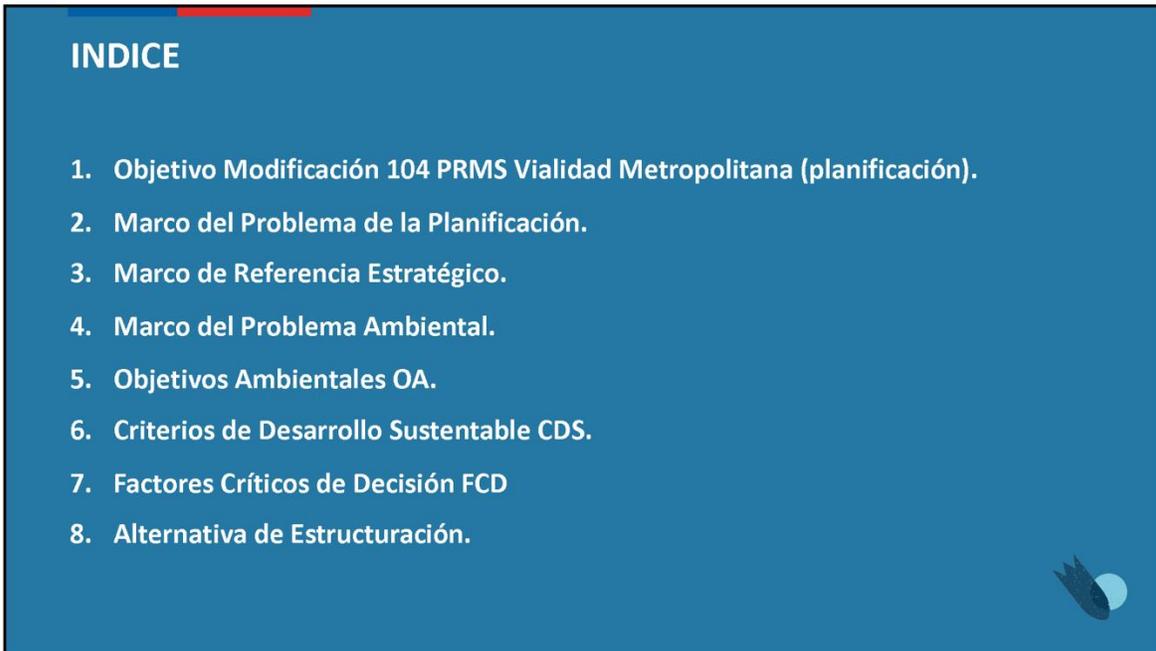
Como parte de las indicaciones, la SEREMI de Medio Ambiente recomienda mantener las mesas de trabajo previo ingreso al nuevo Informe Ambiental, para orientar en el proceso de EAE en lo referido a Objetivos Ambientales, Criterios de Desarrollo Sustentable, identificación de los Factores Críticos de Decisión, Diagnóstico Ambiental Estratégico, evaluación de Ambiental de las Opciones de Desarrollo.

Como resultado de los acuerdos, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo elabora la siguiente propuesta de reestructuración del 5° Informe Ambiental, dando por concluida esta primera parte de trabajo de la Mesa:

Figura 6: Propuesta de Restructuración Metodológica para Abordar 5° Informe Ambiental EAE



1



2

Modificaciones propuestas al Informe Ambiental

MPMS 104

Modificaciones al IAC, para la entrega de un quinto informe ambiental:

- Acotar el objetivo de la modificación, centrándolo en que es una regularización.
- Corregir el Marco del Problema.
- Modificar los objetivos ambientales.
- Modificar los Factores Críticos de Decisión.
- Corregir el Diagnóstico ambiental para que tenga coherencia con el marco del problema.
- Revisar las vialidades observadas por MA en la etapa de anteproyecto.



3

Objetivos de la planificación MPRMS 104

OBJETIVO GENERAL

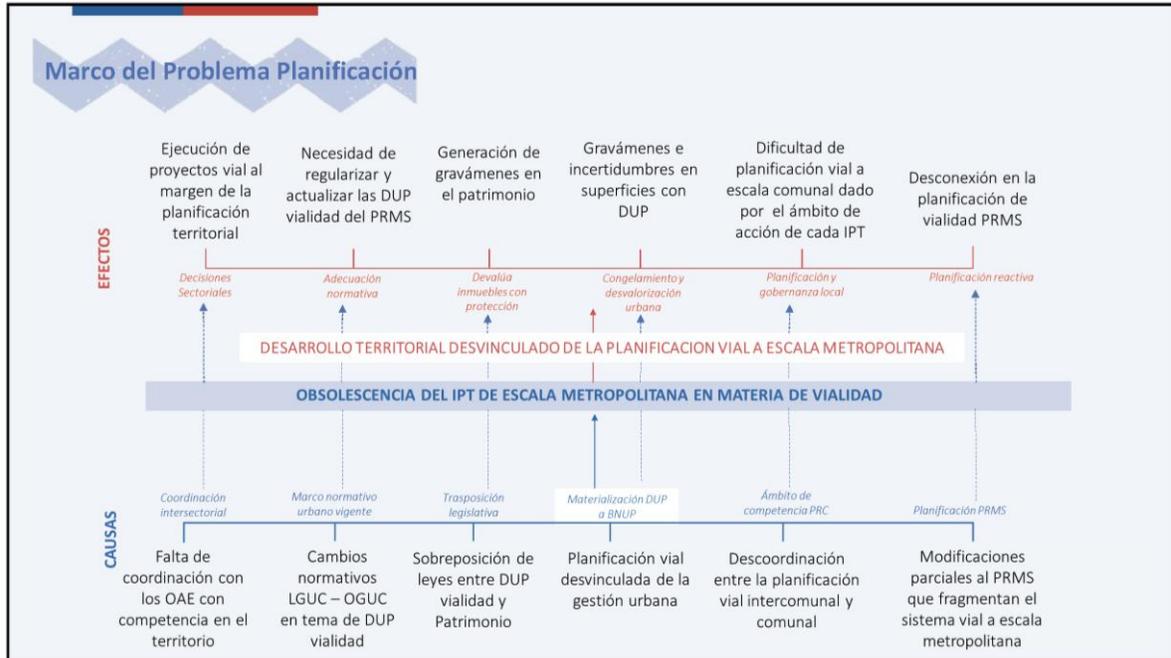
Regularización de las Declaratorias a Utilidad Pública (DUP) destinadas a vialidad, (por ensanches de vías existentes y o aperturas de vías proyectadas) de estándar Expresas y/o Troncales, **vigentes en el PRMS.**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. **Actualización normativa** mediante regularización por **desafectación** de DUP destinadas a vialidad por ensanche y apertura en vías existentes y proyectadas vigentes en el PRMS.
2. **Actualización normativa** mediante regularización por **afectación** de DUP destinadas a vialidad por ensanche y apertura en vías existentes y proyectadas vigentes en el PRMS.
3. **Readecuación y modificación** de **dimensión y emplazamiento** de trazados viales para optimizar el sistema metropolitano.
4. **Adecuación de forma**, en la clasificación que define el sistema y trazados que integran la vialidad metropolitana vigente en el PRMS.



4



5



6

MARCO DEL PROBLEMA AMBIENTAL	
<i>Definición: Se refiere a las dificultades y potencialidades que reflejan prioridades ambientales y de sustentabilidad, identificadas en un análisis rápido para enfocarse en lo que realmente importa para la decisión.</i>	
MARCO DEL PROBLEMA ANTERIOR	MARCO DEL PROBLEMA PROPUESTO
<p><u>Caracterización del medio físico y natural:</u> <u>Valores ambientales y sustentabilidad:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • áreas de valor natural y corredores ecológicos; • áreas verdes en torno a vías (Corredores verdes); • presencia de árboles centenarios y cursos de agua (Corredores biológicos); • presencia de barrios patrimoniales; y, • conectividad Intercomunal. <p><u>Problemas y/o preocupaciones ambientales:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • contaminación atmosférica y acústica; • microbasurales; • afectación de servicios y riesgos socio naturales; • deterioro de barrios y de calidad urbana. <p><u>conflicto socio ambiental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • vialidad afectada con declaratoria de utilidad pública no materializada; • afectación del patrimonio arquitectónico por declaratoria de utilidad pública en zona típica; • presencia de loteos irregulares o tomas en declaratoria de utilidad pública; • segregación y fragmentación por vialidad; • incendios y microbasurales; • Pequeños núcleos urbanos al margen de la planificación 	<p>1. Valores de Ambiente y Sustentabilidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Presencia de barrios e inmuebles de valor patrimonial. 1.2. Áreas de valor natural con protección oficial. 1.3. Elementos naturales que otorgan servicios ambientales al área urbana metropolitana. 1.4. Corredores verdes asociados a infraestructura vial y movilidad sostenible. <p>2. Problemas y Preocupaciones Ambientales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Fragmentación del territorio rural producto de soluciones viales informales (huellas, senderos, servidumbres, entre otros). 2.2. Desvaloración y deterioro de barrios e inmuebles de valor patrimonial afectos a gravámenes (DUP). 2.3. Detrimiento del valor ecosistémico de elementos naturales afectos a declaratorias de vialidad (vigente) que requiere del reconocimiento de nuevo marco normativo que define figuras de protección oficial. 2.4. Dependencia funcional entre núcleos urbanos y el área metropolitana debido a conectividad y accesibilidad no resuelta. <p>3. Conflictos Socioambientales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Presión de las comunidades para desafectar predios afectos a gravámenes. 3.2. Presión por solicitud de gravar nuevas afectaciones por solicitud expresa de municipios y comunidades (déficit en conectividad y accesibilidad). 3.3. Afectación de áreas de valor natural por ejes pertenecientes a la infraestructura vial metropolitana. 3.4. Localidades aisladas, con menor acceso a estructura de oportunidades (mercado – estado – sociedad) del área metropolitana de Santiago.

7

OBJETIVOS AMBIENTALES (OA)	
<i>Objetivo Ambiental: Metas o fines de carácter ambiental que buscan alcanzar las políticas, planes o instrumentos de ordenamiento territorial sometidos a EAE. Decreto N° 32 REAE.</i>	
Comparación de Objetivos Ambientales	
OBJETIVO AMBIENTAL ANTERIOR	OBJETIVO AMBIENTAL PROPUESTO
<p>Disminuir los efectos que genera la vialidad vigente del PRMS sobre los recursos naturales y los espacios de valor natural y patrimonial de la región, eliminando vías, redefiniendo el diseño de los trazados; y, disminuyendo el ancho en líneas oficiales sobre estos.</p> <p>Fomentar formas de movilidad más sustentable que permita la circulación de personas y bienes, mejorando la integración de la red en sus distintas escalas, a través de la actualización y/o definición de un sistema vial cuyos anchos entre líneas oficiales y trazados lo permitan.</p> <p>Contribuir a aminorar la contaminación atmosférica y acústica en la RM producto de las emisiones de fuentes móviles optimizando el diseño de los trazados y los anchos de las vías expresas y troncal, mejorando la conectividad de los flujos y la permeabilidad de los territorios.</p>	<p>Contribuir a una mayor <u>cohesión socio territorial</u> fortaleciendo la <u>conectividad e interconexión</u> en los sistemas de asentamientos humanos de la región, favoreciendo la <u>movilidad sostenible</u> de personas, bienes y servicios.</p> <p>Integrar las <u>áreas de valor natural y reconocer el patrimonio construido</u> de la región mediante la <u>regularización de la red vial metropolitana</u>, facilitando <u>procesos de revitalización urbana</u> compatibles con el medio natural y el sistema urbano.</p> <p>Favorecer <u>procesos de coordinación intersectorial y gestión integrada</u> en la <u>planificación vial y la movilidad</u> de la región, propiciando el desarrollo sustentable y calidad de vida los habitantes de la región.</p>

8

CRITERIOS DE DESARROLLO SUSTENTABLE

Criterios de Desarrollo Sustentable: Generan el marco y las reglas de sustentabilidad dentro de las cuales se deben manejar y centrar la evaluación y proceso de decisión.

Comparación de Criterios de Desarrollo Sustentable

CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE ANTERIOR	CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE PROPUESTO
“Mejorar el nivel de servicio, la eficiencia y la capacidad de la red vial metropolitana a través de la definición y/o ajustes de los trazados, tramos y anchos de las vías que conforman la red de vías troncales y expresas; buscando en todos los casos la optimización del nivel de servicio y movilidad de las vías planificadas redundando en la disminución de los tiempos de viajes y en una mejor calidad de vida en materia de transporte y movilidad urbana”.	La MPRMS-104 busca impulsar procesos de revitalización urbana que permitan reconocer una red vial integrada, mediante regularizaciones normativas orientadas hacia la cohesión socio territorial, la integración con el patrimonio y las áreas de valor natural, y favorecer procesos de coordinación intersectorial enfocadas hacia la movilidad sustentable.
CRITERIO ESPECÍFICOS ANTERIORES	CRITERIOS ESPECÍFICOS PROPUESTOS
CDS1: Mejora el nivel de servicio de la red vial metropolitana. CDS2: Optimiza el diseño de la red vial metropolitana. CDS3: Incorpora consideraciones ambientales en el diseño de la red vial metropolitana.	CDS1: Mejor accesibilidad y movilidad. CDS2: Incorporación de consideraciones asociadas a patrimonio construido y de valor natural en la definición de la red vial metropolitana. CDS3: Gestión urbana intersectorial e integrada.

9

FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN

Factor Crítico de Decisión: Corresponden a aquellos temas de sustentabilidad (sociales, económicos y ambientales) relevantes o esenciales, que en función del objetivo que se pretende lograr con la política, plan o instrumento de ordenamiento territorial, influyen en la decisión. Decreto N° 32 REAE.

Comparación de FCD

FACTOR CRÍTICO DE DECISIÓN ANTERIOR	FACTOR CRÍTICO DE DECISIÓN PROPUESTO	OBJETIVO/DESCRIPCIÓN DE ALCANCE
Movilidad intercomunal.	FCD1: Fomenta la accesibilidad y movilidad intercomunal.	Mejorar las condiciones de dependencia funcional del sistema de asentamientos poblados mediante el desarrollo de una red vial orientada hacia la conectividad y accesibilidad de personas, bienes y servicios, consolidando el capital socio-espacial de los habitantes de la región.
Resguardo de recursos naturales y zonas de valor patrimonial.	FCD2: Reconoce las áreas de valor natural con protección oficial y patrimonio construido.	Orientar procesos de compatibilidad territorial entre el desarrollo urbano y aquellas áreas de valor natural con protección oficial y el patrimonio construido.
Calidad ambiental del recurso natural aire.	FCD3: Posibilita procesos de revitalización en territorio urbano y desarrollo rural.	Facilitar procesos de revitalización de barrios deteriorados debido al congelamiento generado por gravámenes urbanos. Propiciar procesos de revitalización en áreas urbanas de las comunas rurales de la región, mejorando la conectividad y la accesibilidad.

10

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACION

Opciones de Desarrollo: Las estrategias que permitirían pasar de la situación actual hacia la deseada, para alcanzar los objetivos planteados por la política, plan o instrumento de ordenamiento territorial. Decreto N° 32 REAE.

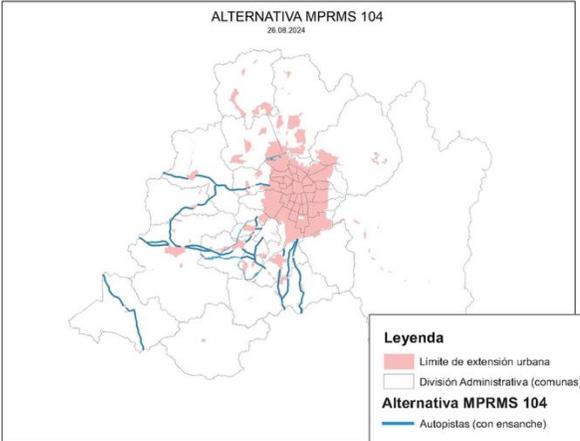
- Alternativa 1 Anteproyecto Actual (Alternativa 3).
- Alternativa 2 Nueva Propuesta



11

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACION

Opciones de Desarrollo: Las estrategias que permitirían pasar de la situación actual hacia la deseada, para alcanzar los objetivos planteados por la política, plan o instrumento de ordenamiento territorial. Decreto N° 32 REAE.



ALTERNATIVA MPRMS 104
26.08.2024

Leyenda

- Limite de extensión urbana
- División Administrativa (comunas)

Alternativa MPRMS 104

- Autopistas (con ensanche)

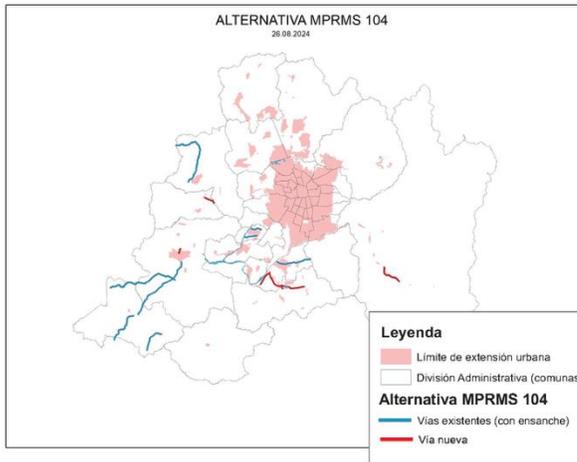
Name	Shape Leng
E7S RUTA 66 DE LA FRUTA	38,171985
E1S RUTA 5 SUR	2,955283
E1S RUTA 5 SUR	17,382186
E2P TUNEL LO PRADO	2,945969
T9S CAMINO TALAGANTE PAINE	13,660556
T26S CAMINO A MELIPILLA	20,162285
E4P RUTA 78	41,794998
E2P RUTA 68	26,804707
E8S ACCESO SUR	26,219963
T10S CAMINO LONQUÉN	7,910857
T24S CAMINO CALERA DE TANGO PONIENTE	2,414486
E2P RUTA 68	8,980399
T18S CAMINO ALTO JAHUEL	33,47465
E25P RUTA DEL VALLE PONIENTE	38,934537
T8S CAMINO LAS PARCELAS	6,202908



12

ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACION

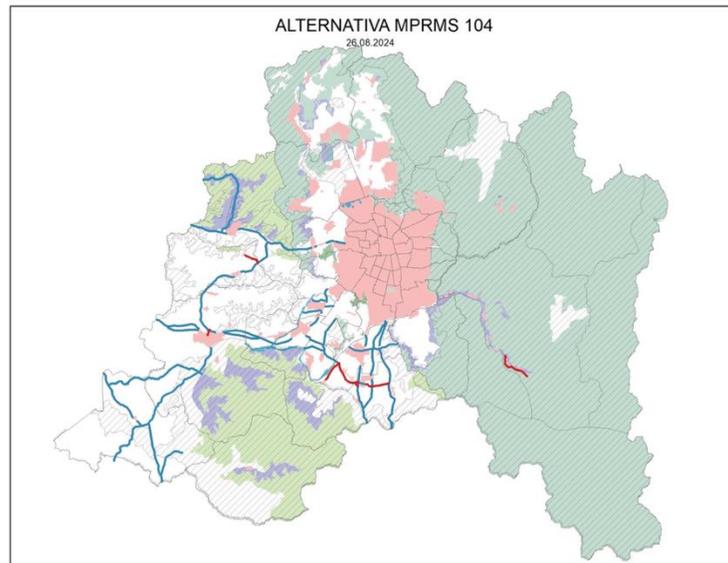
Opciones de Desarrollo: Las estrategias que permitirían pasar de la situación actual hacia la deseada, para alcanzar los objetivos planteados por la política, plan o instrumento de ordenamiento territorial. Decreto N° 32 REAE.



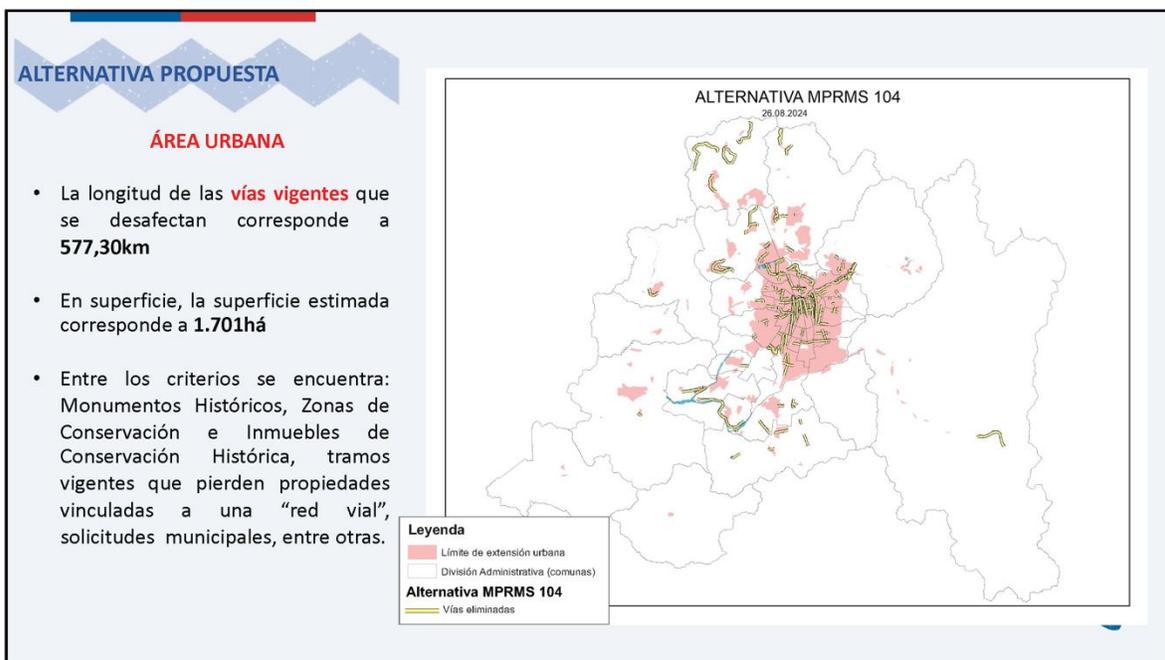
Name	Shape	Length
T66S CAMINO CODIGUA		33,1527
T65S CAMINO ALHUE SUR		11,119601
T40P COSTANERA PUANGE		27,61123
T40P ACCESO PUANGE		2,39823
T2S CAMINO A RAPEL		15,508087
T2S CAMINO RAPEL		31,015706
T14S CAMINO BUIN EL PRINCIPAL		10,654909
T13S AVDA. MANUEL RODRIGUEZ		4,396315
T13S ALBERTO KRUMM		0,161231
T12P LOS PAJARITOS		4,57861
T11P LAS PALMERAS		5,290131
T17S TRANSVERSAL PAINE		1,864777
T69O PAR VIAL SURPONIENTE EL VOLCAN		10,594697
T11S AVDA. VILUCO SUR		9,577675
T17S TRANSVERSAL PAINE		7,331816
T43P LAS TORRES		1,869702
T4P CAMINO TRES PUENTES SANTA EMILIA		4,656076
T17S TRANSVERSAL PAINE		1,308633

13

ALTERNATIVA PROPUESTA



14



15



16

Fuente: Archivo SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, Noviembre 2024

4.4.1.2 Instancias Mesa de Coordinación Intersectorial - Período 2025

Durante el año 2025, la mesa realiza 3 sesiones o reuniones, donde además de la SEREMI del Medio Ambiente, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo y el GORE, se incorpora la Consultora a cargo de la EAE.

Durante las reuniones se revisan y ajustan aspectos metodológicos de la evaluación ambiental, en coherencia con los ajustes realizados a la Modificación 104 y el alcance de ésta.

A continuación, se presenta una síntesis de dichas instancias donde se identifican los temas abordados en la reunión y una descripción de los acuerdos:

Tabla 15: Reporte realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial - Período 2025

Instancia	Trabajo Realizado	Principales Acuerdos
<p>1° Reunión (15.07.2025)</p>	<p>Se trabaja basados en una propuesta de ajustes sugeridos por la consultora encargada de la EAE.</p> <p>Se ajusta la redacción de los objetivos de la Modificación 104, para que fueran más claros y coherentes con una regularización y no a nueva planificación, según lo acordado.</p> <p>Se afina el marco conceptual de la Modificación (problema de decisión) y de la EAE para que reflejara mejor su propósito.</p> <p>Además, se definen y agendan las fechas para la próxima reunión de trabajo y los talleres online con los municipios y los Órganos de Administración del Estado (OAE).</p>	<p>Objetivos de la Modificación: Se mantiene la palabra "regularización" en el objetivo general y se plantea mejorar los objetivos específicos.</p> <p>Problema de decisión: Se incluyen las Áreas de Valor Natural (AVN) y el patrimonio en la caracterización del problema de decisión.</p> <p>Objetivos Ambientales: Se modificaría el primero, se dividiría el segundo, y se eliminaría el tercero.</p> <p>Criterios de Desarrollo Sustentable: Se elimina el criterio de desarrollo sustentable general, y así como los criterios específicos 2 y 3.</p> <p>Factores Críticos de Decisión: Se modifican los factores 1 y 2, y se elimina el 3.</p> <p>Instancia de Participación: Los acuerdos se enfocaron en la organización de las próximas actividades para asegurar la continuidad del proceso y validar los ajustes realizados.</p>
<p>2° Reunión (21.07.2025)</p>	<p>Se trabaja sobre los ajustes realizados durante la reunión anterior.</p> <p>Se abordan algunos temas referidos al Informe Ambiental y</p>	<p>Criterios de Desarrollo Sustentable: Se modifica el Criterio 1.</p> <p>Factores Críticos de Decisión: Se modifica la redacción del factor 1. El factor 2 mantendrá el concepto de</p>

Instancia	Trabajo Realizado	Principales Acuerdos
	<p>su marco conceptual.</p> <p>Se trabajó en la organización de los talleres y en cómo se integraría la componente de coordinación con los OAE en el 5° Informe.</p> <p>Se estableció el compromiso de enviar la presentación donde se han registrado los acuerdos.</p>	<p>"reconocer".</p> <p>Se revisan los indicadores que podrían estar asociados a los FCD.</p> <p>Informe Ambiental: El informe ambiental incluirá una síntesis del proceso de participación (desde el 2012).</p>
<p>3° Reunión (25.07.2024)</p>	<p>Se trabaja sobre los ajustes realizados durante la reunión anterior.</p> <p>Se centran en la definición de aspectos centrales de la EAE, ajustando los objetivos, criterios y factores críticos de decisión para priorizar la protección del patrimonio y la naturaleza, y los criterios e indicadores que se utilizarán para evaluar la Modificación 104.</p> <p>Por último, se destinó parte de la reunión para abordar aspectos de la coordinación de los talleres que se realizarían con los distintos actores.</p>	<p>Objetivos Ambientales: La meta ambiental debe reconocer y resguardar tanto el patrimonio construido como las áreas de valor natural (AVN) de la región. Esto se logrará eliminando o disminuyendo las afectaciones generadas por las declaratorias de utilidad pública (DUP) sobre ellos.</p> <p>Criterio de Desarrollo Sustentable: Se define uno solo. Este se enfocará en adecuar la red vial metropolitana, tomando en cuenta el patrimonio construido, las AVN y el impacto en las realidades locales.</p> <p>Factor Críticos de Decisión: Se reconoce uno sólo, donde el tema clave es el reconocimiento del Patrimonio construido y las áreas de valor natural.</p> <p>Criterios e Indicadores de Evaluación: Se definieron dos criterios clave para la evaluación: reconocer las zonas de valor patrimonial y reconocer las áreas de valor natural. Se detallaron una serie de indicadores para cada criterio, que incluyen la protección de áreas como el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE), humedales urbanos, y la consolidación de vías en zonas patrimoniales como Zonas Típicas y Monumentos Históricos.</p>

Fuente: Elaboración propia en base a Actas de reunión y ORD. N° 2308 de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, de fecha 13 de septiembre de 2024

Como resultado del trabajo realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial, se ajustan y validan los conceptos que rigen la Modificación 104 y su evaluación ambiental en los términos en que estos se muestran en los talleres realizados con los actores claves del proceso.

4.4.2 Taller de Trabajo con OAE - Modificación 104

Mediante ORD N° 2068 de fecha 30 de julio de 2025, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en su calidad de órgano responsable, convoca a los actores claves del ámbito público, correspondiente a 21 organismos de la Administración del Estado, a participar de una mesa de trabajo que se desarrolla en el marco de la EAE de la Modificación 104 Vialidad Metropolitana.

La actividad tiene por objeto informar que esta Secretaría ha logrado avanzar con el proceso de EAE, dando cuenta de cómo se han subsanado las observaciones y recomendaciones tanto del Informe Ambiental Complementario como de la Modificación 104.

A continuación, se presenta una síntesis de la actividad y los aportes recibidos.

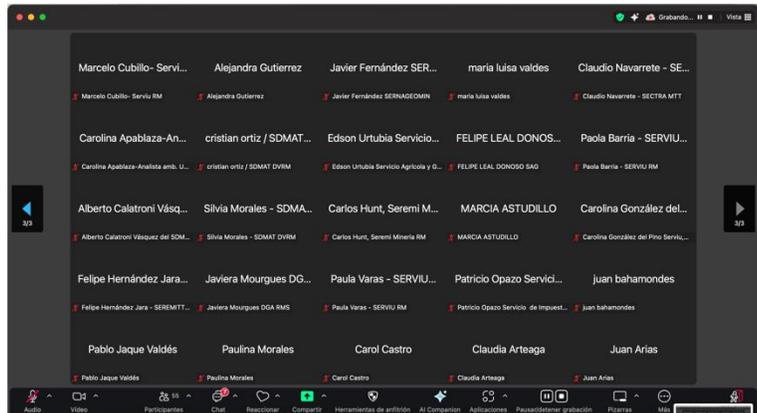
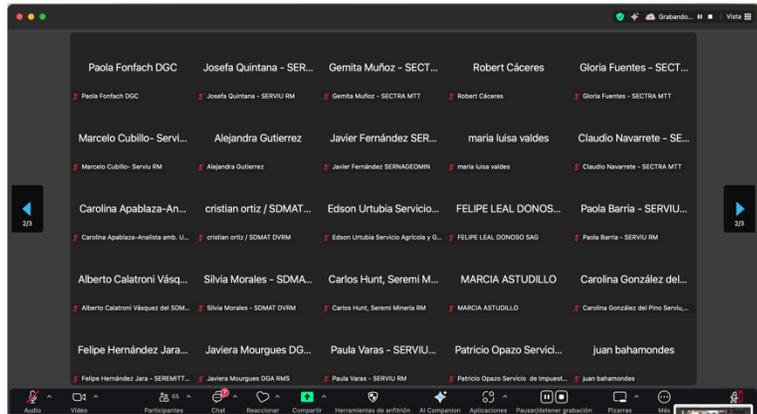
Tabla 16: Sistematización Taller con OAE

Síntesis	
Actividad	Mesa de Trabajo con Órganos Administración del Estado
Convocatoria	Jueves 14 de agosto de 2025, entre las 10:00 hrs. y 12:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Presentar los ajustes realizados a proceso de EAE de la Modificación 104. • Presentar el resultado del ajuste realizado a la Modificación 104, incluido el Sistema Vial Metropolitano.
Convocatoria	24 representantes de Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas.
Asistencia	<p>61 asistentes, y representación de 22 Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alejandra Garay, Secretaría Técnica Consejo Monumentos Nacionales 2. Carolina Lira, Secretaría Técnica Consejo Monumentos Nacionales 3. Karina González, Secretaría Técnica Consejo Monumentos Nacionales 4. Pablo Jaque Valdés, Consejo Monumento Nacionales 5. José Ramón Cárdenas, DAP MOP 6. Karen V. Jara, DAP MOP 7. Roberto Tapia, DAP MOP 8. Javiera Mourgues, DGA MOP

	<ol style="list-style-type: none">9. Paola Fonfach, DGC MOP10. Patricia Henríquez Orellana, DGC MOP11. Carol Castro, DIRPLAN MOP12. Alejandra Gutiérrez, Ministerio Economía13. Beatriz Castillo, Ministerio Economía14. Matías Corrales, Ministerio Economía15. Yessica Ancan Alonzo, Ministerio Economía16. Marcia Astudillo, MOP17. María Luisa Valdés, MOP18. Carlos Guzmán, SAG19. Edson Urtubia, SAG20. Felipe Leal Donoso, SAG21. Juan Arias, SAG22. Paulina Morales, SAG23. Robert Cáceres, Dirección Vialidad RM MOP24. Alberto Calatroni Vásquez, SDMAT Dirección Vialidad RM MOP25. Cristian Ortiz, SDMAT Dirección Vialidad RM MOP26. Silvia Morales, SDMAT Dirección Vialidad RM MOP27. Carlos Moya, SECTRA MTT28. Claudio Navarrete, SECTRA MTT29. Francisca Parra, SECTRA MTT30. Gemita Muñoz, SECTRA MTT31. Gloria Fuentes, SECTRA MTT32. Ivonne Aránguiz, SEREMI Agricultura33. Ximena Salas, SEREMI BBNN34. José Manuel Rodríguez, SEREMI Energía35. Carlos Hunt, SEREMI Minería36. Alejandro Morales, SEREMI Salud37. Felipe Hernández Jara, SEREMI Transporte38. Pablo Franco, SEREMI Transporte39. Carolina Espinoza, SERNAGEOMIN40. Javier Fernández, SERNAGEOMIN41. Carolina González del Pino, SERVIU42. Daniel Paredes Villalobos, SERVIU43. Diego Mizon, SERVIU44. Josefa Quintana, SERVIU45. Marcelo Cubillo, SERVIU
--	---

	<p>46. Paola Barría, SERVIU 47. Paula Varas, SERVIU 48. Roberto Núñez, SERVIU 49. Patricio Opazo, SII 50. Claudia Arteaga, SISS 51. Carlina Apablaza, UGAT SEREMI MOP 52. Juan Andrés Bahamondes, UGAT SEREMI MOP 53. Daniel Sánchez, SEREMI Medio Ambiente 54. Jaime Gallardo, GORE 55. Carolina Casanova, SEREMI MINVU RM 56. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 57. Lorena Varas, SEREMI MINVU RM 58. Boris Aránguiz, SEREMI MINVU RM 59. Karen Martínez, SEREMI MINVU RM 60. Catalina Sánchez Geoacción 61. Bernardita Arnello, Geoacción</p>
<p>Desarrollo de la instancia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la EAE por parte de la SEREMI MINVU y la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
<p>Resultado de la instancia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se aclararon los alcances del proceso de modificación y los criterios que guiaron el ajuste de la eliminación de vías. - Se precisó el procedimiento a seguir para la tramitación y aprobación de esta modificación, y los plazos considerados. - Se aclara la manera en que los PRCs locales se ajustarán respecto de las vialidades eliminadas en el proceso de esta modificación. - Se explica cómo se aplica el art. 28 quinquies. - Se explica cómo opera la clasificación de vías y su relación al emplazamiento de equipamientos. - Se aclara cómo abordar las fajas desafectadas de las vías producto de esta modificación. - Se revisan los criterios ambientales y cómo aplica la eliminación de vías en relación a humedales urbanos.

Registro de la instancia



Fuente: Archivos Geoacción.

4.4.3 Síntesis Resultado del Proceso de Coordinación OAE – Modificación 104

A continuación, se presenta una síntesis de cómo el trabajo realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial, se incorpora permitiendo adecuar la Modificación 104 y los contenidos del 4º Informe Ambiental Complementario.

Tabla 17: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Objetivos de Planificación de la Modificación 104

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN 4° Informe Ambiental Complementario	OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN 5° Informe Ambiental Complementario
<p>Objetivo General: Actualizar la red vial metropolitana planificada por el PRMS, para que acoja el actual y futuro desarrollo urbano de la Región, considere el medio ambiente y resguarde el patrimonio cultural, aplicando criterios de accesibilidad, conectividad, jerarquía y complementariedad de sistemas.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar la conectividad del área urbana y los centros poblados de la región, a través de un sistema vial eficiente, jerarquizado y mejorado, que colabore y sea funcional a los lineamientos estratégicos de crecimiento urbano del PRMS, considerando el medio ambiente y el patrimonio cultural. 2. Optimizar los trazados y anchos de la red vial planificada, para mejorar el nivel de servicio, aumentar la continuidad de flujo y disminuir las afectaciones vigentes, eliminando y/o agregando vías; aumentando y/o reduciendo anchos entre líneas oficiales; agregando y/o modificando trazados. 3. Estructurar e integrar el sistema vial compuesto por subsistemas complementarios de vías expresas y troncales, que cumpla tanto con la función de conectividad interregional e intercomunal, como de conectividad expedita con la red vial estructurante de escala comunal – de alcance y capacidad de flujo menor -, mediante la jerarquización de las vías existentes; la definición de nuevos trazados; y la modificación de los anchos entre líneas oficiales, considerando las necesidades de accesibilidad de cada territorio. 4. Fomentar formas de movilidad más sustentable que permita la circulación de personas y bienes, mejorando la integración de la red en sus distintas escalas, a través de la actualización y/o definición de un sistema vial cuyos anchos entre líneas oficiales y trazados lo permitan. 	<p>Objetivo General: Reconocer las necesidades locales mediante la regularización y adecuación de las declaratorias a utilidad pública (DUP) del sistema vial metropolitana vigente en el PRMS.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desafectación de DUP por ensanche y apertura de vialidad PRMS, conforme a requerimientos normativos y solicitudes de escala local. 2. Incorporar al PRMS vialidades existentes definidas por otros organismos sectoriales con competencia en materias de vialidad. 3. Readequación y modificación de dimensión y emplazamiento del sistema vial. 4. Reclasificación y reorganización del sistema que integra la vialidad metropolitana vigente en el PMRS.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Objetivos Ambientales

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN 4° Informe Ambiental Complementario	OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN 5° Informe Ambiental Complementario
<p>OBJETIVO AMBIENTAL N°1: Disminuir los efectos que generar la vialidad vigente del PRMS sobre los recursos naturales y los espacios de valor natural y patrimonial de la región, eliminando vías, redefiniendo el diseño de los trazados; y, disminuyendo el ancho en líneas oficiales sobre éstos.</p> <p>OBJETIVO AMBIENTAL N°2: Fomentar formas de movilidad más sustentable que permita la circulación de personas y bienes, mejorando la integración de la red en sus distintas escalas, a través de la actualización y/o definición de un sistema vial cuyos anchos entre líneas oficiales y trazados lo permitan.</p> <p>OBJETIVO AMBIENTAL N°3: Contribuir a aminorar la contaminación atmosférica y acústica en la RM, producto de las emisiones de fuentes móviles, optimizando el diseño de los trazados y los anchos de las vías expresas y troncal, mejorando la continuidad de los flujos y la permeabilidad de los territorios.</p>	<p>OBJETIVO AMBIENTAL N°1: Reconocer y resguardar el patrimonio protegido de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.</p> <p>OBJETIVO AMBIENTAL N°2: Reconocer las áreas de valor natural de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.</p>

Fuente: Elaboración propia

Tabla 19: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Criterios de Desarrollo Sustentable

CRITERIOS DE DESARROLLO SUSTENTABLE 4° Informe Ambiental Complementario	CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE 5° Informe Ambiental Complementario
<p>CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE N°1: Mejora el nivel de servicio de la red vial metropolitana</p> <p>CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE N°2: Optimiza el diseño de la red vial metropolitana</p> <p>CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE N°3: Incorpora consideraciones ambientales en el diseño de la red vial metropolitana.</p>	<p>CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE: Adecua la red vial metropolitana, considerando el patrimonio construido, las áreas de valor natural y el efecto sobre las distintas realidades locales</p>

Fuente: Elaboración propia

Tabla 20: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Factores Críticos de Decisión

FACTORES CRITICOS DE DECISIÓN 4° Informe Ambiental Complementario	FACTORES CRITICOS DE DECISIÓN 5° Informe Ambiental Complementario
<p>FACTOR CRITICO DE DECISIÓN N°1: Movilidad Intercomunal</p> <p>FACTOR CRITICO DE DECISIÓN N°2: Resguardo de recursos naturales y zonas de valor patrimonial</p> <p>FACTOR CRITICO DE DECISIÓN N°3: Calidad ambiental del recurso natural aire.</p>	<p>FACTOR CRITICO DE DECISIÓN: Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural</p>

Fuente: Elaboración propia

Tabla 21: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Marco del Problema

MARCO DEL PROBLEMA 4° Informe Ambiental Complementario	MARCO DEL PROBLEMA 5° Informe Ambiental Complementario
<p><u>Caracterización del medio físico y natural:</u> <u>Valores ambientales y sustentabilidad:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • áreas de valor natural y corredores ecológicos; • áreas verdes en torno a vías (Corredores verdes); • presencia de árboles centenarios y cursos de agua (Corredores biológicos); • presencia de barrios patrimoniales; y, • conectividad Intercomunal. <p><u>Problemas y/o preocupaciones ambientales:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • contaminación atmosférica y acústica; • microbasurales; • afectación de servicios y riesgos socio naturales; • deterioro de barrios y de calidad urbana. <p><u>conflicto socio ambiental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • vialidad afectada con declaratoria de utilidad pública no materializada; • afectación del patrimonio arquitectónico por declaratoria de utilidad pública en zona típica; • presencia de loteos irregulares o tomas en declaratoria de utilidad pública; • segregación y fragmentación por vialidad; • incendios y microbasurales; • Pequeños núcleos urbanos al margen de la planificación 	<p><u>1. Valores de Ambiente y Sustentabilidad:</u></p> <p>1.1. Presencia de barrios e inmuebles de valor patrimonial. 1.2. Áreas de valor natural con protección oficial. 1.3. Elementos naturales que otorgan servicios ambientales al área urbana metropolitana.</p> <p><u>2. Problemas y Preocupaciones Ambientales:</u></p> <p>2.1. Afectación a escala local de propiedades públicas y privadas que cuentan con gravámenes (DUP) de escala metropolitana. 2.2. Desvaloración y deterioro de barrios e inmuebles de valor patrimonial afectos a gravámenes (DUP) 2.3. Detrimiento del valor ecosistémico de elementos naturales afectos a declaratorias de vialidad (vigente) que requiere del reconocimiento de nuevo marco normativo que define figuras de protección oficial.</p> <p><u>3. Conflictos Socioambientales:</u></p> <p>3.1. Presión de las comunidades para desafectar predios afectos a gravámenes. 3.2. Presión por solicitud de gravar nuevas afectaciones por solicitud expresa de municipios y comunidades (déficit en conectividad y accesibilidad). 3.3. Afectación de áreas de valor natural por ejes pertenecientes a la infraestructura vial metropolitana.</p>

Fuente: Elaboración propia

Tabla 22: Resultado de los acuerdos de la Mesa de Coordinación Intersectorial – Marco de Referencia Estratégica

MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICA 4° Informe Ambiental Complementario	MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICA 4° Informe Ambiental Complementario
<p>Marco de Referencia Estratégica</p> <p>Escala Global</p> <p>La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sustentable</p> <p>Escala Nacional</p> <p>Política Nacional de Desarrollo Urbano</p> <p>Política Nacional de Desarrollo Rural</p> <p>Política Nacional de Transporte</p> <p>Política Nacional de Seguridad de Transito</p> <p>Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático</p> <p>Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades 2018-2022</p> <p>Escala Regional</p> <p>Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana, Capital Ciudadana 2012 – 2021</p> <p>Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015 - 2025</p> <p>Plan Maestro de Transporte Santiago 2025</p> <p>Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030</p> <p>Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago 2017</p> <p>Síntesis Marco de Referencia Estratégica</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Política Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU MINVU, 2014). 2. Política Nacional de Desarrollo Rural (COMICIVYT, 2020). 3. Política Nacional de Ordenamiento Territorial (Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2021). 4. Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible (SUBTRANS, 2021). 5. Plan Nacional de Patrimonio Cultural (Ministerio de Las Culturas, las Artes y el Patrimonio, 2021 – 2026). 6. Plan Nacional de Adaptación de Cambio Climático para Ciudades (2018-2022). 7. Estrategia Regional de Desarrollo (GORE RM, 2024). 8. Estrategia Regional de Biodiversidad (MMA, 2015 - 2025).

Fuente: Elaboración propia

Dentro del trabajo realizado por la Mesa de Coordinación Intersectorial, se encuentra la redefinición del problema de decisión, el cual se incorpora en el presente informe en el acápite 2.1 Problema de Decisión y se toman decisiones respecto de la opción de desarrollo correspondiente a la modificación 104, lo que queda plasmado en los fundamentos de la propuesta y los componentes que la orienta (ver acápite 8.1 y 8.2 respectivamente).

4.5 RESULTADO DE LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EFECTUADAS

Las instancias de participación de los actores claves de la sociedad civil e instituciones efectuadas durante la elaboración del 5° Informe, correspondió al desarrollo de 2 Talleres enfocados en los 52 municipios de la Región Metropolitana, en su calidad de representantes de los intereses de la comunidad.

El primer taller fue convocado mediante ORD N° 2027 de fecha 28 de julio de 2025, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en su calidad de órgano responsable. A través de éste, se invita a participar a las 34 municipalidades que forman parte del Área Urbana Metropolitana del PRMS.

El segundo taller fue convocado a través del ORD N° 2028 de fecha 28 de julio de 2025, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en su calidad de órgano responsable. La convocatoria se centró en los 18 municipios que administran el área rural de la región.

Al igual que en el caso de los Organismos de la Administración del Estado, estas actividades tuvieron por objeto informar que esta Secretaría ha logrado avanzar con el proceso de EAE, dando cuenta de cómo se han subsanado las observaciones y recomendaciones tanto del Informe Ambiental Complementario como de la Modificación 104.

A continuación, se presenta una síntesis de las actividades y los aportes recibidos para cada Taller:

Tabla 23: Sistematización Taller 1: Municipalidades de Área Urbana Metropolitana

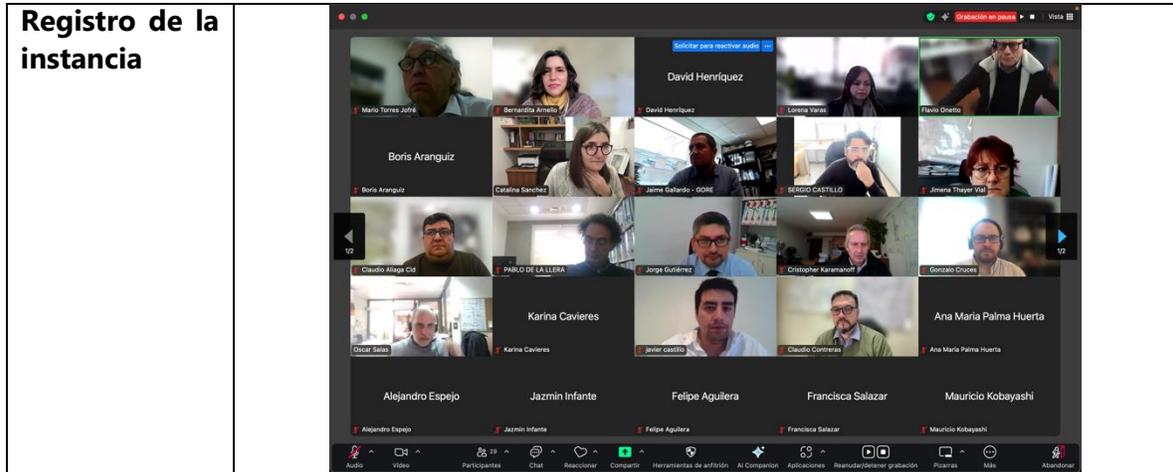
Actividad	Mesa de Trabajo con los Municipios Urbanos de la Región Metropolitana
Convocatoria	Lunes 11 de agosto de 2025, entre las 15:00 hrs. y 17:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Presentar los ajustes realizados a proceso de EAE de la Modificación 104. • Presentar el resultado del ajuste realizado a la Modificación 104, incluido el Sistema Vial Metropolitano.
Convocatoria	34 representantes de los Municipios del área urbana de la Región Metropolitana
Asistencia	143 asistentes, y representación de 32 municipios del área urbana, 1 municipio del área rural y 4 Órganos de la Administración del Estado: <ul style="list-style-type: none"> • María de los Ángeles Ibáñez, Municipalidad de Cerrillos • Carla Rocco Lagos, Municipalidad de Cerro Navia • Juan Moreno, Municipalidad de Cerro Navia • Karina Cavieres, Municipalidad de Cerro Navia

	<ul style="list-style-type: none">• Carlos Silva, Municipalidad de El Bosque• Eduardo Urrestarazu Rosas, Municipalidad de El Bosque• Gabriel Robles, Municipalidad de El Bosque• Sebastián Ahumada, Municipalidad de Estación Central• Claudia Díaz Bravo, Municipalidad de Huechuraba• Tamara González, Municipalidad de Huechuraba• Sergio Castillo, Municipalidad de Independencia• Agustín Pérez, Municipalidad de La Florida• Christian Otto, Municipalidad de La Florida• Esteban Yuretic, Municipalidad de La Florida• Francisco Loyola, Municipalidad de La Florida• Irene Salazar, Municipalidad de La Florida• Macarena Garrido, Municipalidad de La Florida• Rodrigo Rivera, Municipalidad de La Florida• Salvador Puz, Municipalidad de La Florida• Yasmin Guevara, Municipalidad de La Florida• Gabriel Astudillo, Municipalidad de La Granja• Gabriela Pappini, Municipalidad de La Granja• Liliana Bizama, Municipalidad de La Granja• Michael Silva, Municipalidad de La Granja• Constanza Abusleme, Municipalidad de La Pintana• Jazmín Infante, Municipalidad de La Pintana• Alejandro Espejo, Municipalidad de La Reina• Alen Monardes, Municipalidad de La Reina• Carlos Lineros, Municipalidad de La Reina• Carolina Espinosa, Municipalidad de La Reina• Constanza Hernández, Municipalidad de La Reina• Esteban Jorquera, Municipalidad de La Reina• Javiera Guajardo, Municipalidad de La Reina• Mauricio Garrido, Municipalidad de La Reina• Nathaly Jofre, Municipalidad de La Reina• Vivian Cena, Municipalidad de La Reina• Jorge Gutiérrez, Municipalidad de Las Condes• Mario Torres Jofré, Municipalidad de Las Condes• Pablo de la Llera, Municipalidad de Las Condes• Carolina Luna, Municipalidad de Lo Barnechea• Francisca Celis, Municipalidad de Lo Barnechea• Gonzalo Cruces, Municipalidad de Lo Barnechea• Marcela Migueles, Municipalidad de Lo Barnechea• Michelle Cáceres, Municipalidad de Lo Barnechea• Claudio Contreras, Municipalidad de Lo Espejo• Fernando Díaz, Municipalidad de Lo Espejo• Francisca Salazar, Municipalidad de Lo Espejo
--	---

	<ul style="list-style-type: none">• Aylallin Pardo, Municipalidad de Lo Prado• Maximiliano Huerta, Municipalidad de Lo Prado• Orlando Ríos Gozalvo, Municipalidad de Lo Prado• Boris Golppi, Municipalidad de Macul• Mario Olea, Municipalidad de Macul• Adenys Viloría Aguilar, Municipalidad de Maipú• Ana María Palma Huerta, Municipalidad de Maipú• Anai Muñoz, Municipalidad de Maipú• Cristian Fernández, Municipalidad de Maipú• Francisco Llanos, Municipalidad de Maipú• Gonzalo Madrid Barrera, Municipalidad de Maipú• Guillermo Mayorga Buller, Municipalidad de Maipú• Hans Gramusset, Municipalidad de Maipú• Javier Reyes, Municipalidad de Maipú• Marcelo Vera, Municipalidad de Maipú• María Angélica Varas Inostroza, Municipalidad de Maipú• María Fernanda Valenzuela, Municipalidad de Maipú• Maricel Soto, Municipalidad de Maipú• Matías Bulicic, Municipalidad de Maipú• Matías Silva Peña, Municipalidad de Maipú• Mauricio Kobayashi, Municipalidad de Maipú• Nelson Tapia Cuevas, Municipalidad de Maipú• Patricio García, Municipalidad de Maipú• Raúl Cornejo, Municipalidad de Maipú• Roberto Arturo Márquez Fernández, Municipalidad de Maipú• Salvador Acevedo, Municipalidad de Maipú• Alvaro Yáñez, Municipalidad de Ñuñoa• Catherine Divin, Municipalidad de Ñuñoa• Gino Pisani, Municipalidad de Ñuñoa• Camila Ñanco, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda• Catalina Medina, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda• Claudia Campos, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda• Martín Yáñez, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda• Rogelio Acuña, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda• Manuel Devia, Municipalidad de Peñaflores• Javier Castillo, Municipalidad de Peñalolén• Soledad Álvarez, Municipalidad de Peñalolén• Alejandra Cofre, Municipalidad de Providencia• Ana Díaz Schemmel, Municipalidad de Providencia• María José Castillo, Municipalidad de Providencia• Sergio Ruminot, Municipalidad de Providencia• Ximena Villegas, Municipalidad de Providencia• Claudia Campodónico, Municipalidad de Pudahuel
--	--

	<ul style="list-style-type: none">• María Verónica Ulloa, Municipalidad de Puente Alto• Radha Díaz, Municipalidad de Puente Alto• Claudio Aliaga Cid, Municipalidad de Quilicura• Catalina Ruiz, Municipalidad de Quinta Normal• Catalina Torres, Municipalidad de Quinta Normal• Fernanda Álvarez, Municipalidad de Quinta Normal• Joan Rojas, Municipalidad de Quinta Normal• Angélica Lobos Reyes, Municipalidad de Recoleta• Catherine Manríquez, Municipalidad de Recoleta• Evelyn Valenzuela, Municipalidad de Recoleta• María René Noguera, Municipalidad de Recoleta• Mauricio Espinoza, Municipalidad de Recoleta• Tomás Alfaro, Municipalidad de Recoleta• Víctor Elgueda, Municipalidad de Recoleta• Catalina Zúñiga, Municipalidad de Renca• Cristóbal Miranda, Municipalidad de Renca• Eduardo Maldonado, Municipalidad de Renca• María de la Luz Lobos Martínez, Municipalidad de Renca• Oscar Salas, Municipalidad de Renca• Sinchi Sanhueza, Municipalidad de Renca• Cristopher Karamanoff, Municipalidad de San Bernardo• Emilio González, Municipalidad de San Bernardo• Jennifer Pinto, Municipalidad de San Bernardo• Jonathan Martínez, Municipalidad de San Bernardo• Marisol Rojas, Municipalidad de San Bernardo• Valentina Agurto, Municipalidad de San Bernardo• Caddis Calderón, Municipalidad de San Joaquín• Christian Yáñez, Municipalidad de San Joaquín• Gabriel Moreno, Municipalidad de San Joaquín• Jimena Thayer Vial, Municipalidad de San Joaquín• Marilyn Gallardo, Municipalidad de San Joaquín• Pascale Molinet, Municipalidad de San Joaquín• Felipe Aguilera, Municipalidad de San Miguel• Alejandro Lara, Municipalidad de San Ramón• David Henríquez, Municipalidad de San Ramón• Catalina Parada, Municipalidad de Santiago• Claudia García, Municipalidad de Santiago• Mauricio Valenzuela, Municipalidad de Santiago• Paola Martínez, Municipalidad de Santiago• Carolina Zúñiga Dunker, Municipalidad de Vitacura• Daniela Alonso, Municipalidad de Vitacura• Josefina García Huidobro, Municipalidad de Vitacura• Oscar Kaplan, DT (no identifica institución con detalle)
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Paula Hurtado, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones • Daniel Sánchez, SEREMI Medio Ambiente • Jaime Gallardo, GORE • Carolina Casanova, SEREMI MINVU RM • María Paulina Acuña, SEREMI MINVU RM • Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM • Lorena Varas, SEREMI MINVU RM • Boris Aránguiz, SEREMI MINVU RM • Catalina Sánchez Geoacción • Bernardita Arnello, Geoacción
<p>Desarrollo de la instancia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la EAE por parte de la SEREMI MINVU y la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
<p>Resultado de la instancia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se aclararon los alcances del proceso de modificación y los criterios que guiarán el ajuste de la eliminación de vías. - Se precisó el procedimiento a seguir para la tramitación y aprobación de esta modificación, y los plazos considerados. - Se aclara la manera en que los PRCs locales se ajustarán respecto de las vialidades eliminadas en el proceso de esta modificación. - Se explica cómo se aplica el art. 28 quinquies. - Se explica cómo opera la clasificación de vías y su relación al emplazamiento de equipamientos. - Se aclara cómo abordar las fajas desafectadas de las vías producto de esta modificación. - Se revisan los criterios ambientales y cómo aplica la eliminación de vías en relación a humedales urbanos. - Se precisa la manera en que se trabajarán ciertas vialidades de mayor complejidad, como Camino Pie Andino. - Se ofrece sostener reuniones particulares con municipios que lo requieran para revisar los casos específicos de sus vialidades en relación a la modificación propuesta.



Fuente: Archivos Geoacción.

Tabla 24: Sistematización Taller 2: Municipalidades de Área Rural

Síntesis	
Actividad	Mesa de Trabajo con los Municipios Rurales de la Región Metropolitana
Convocatoria	Martes 12 de agosto de 2025, entre las 15:00 hrs. y 17:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Presentar los ajustes realizados a proceso de EAE de la Modificación 104. • Presentar el resultado del ajuste realizado a la Modificación 104, incluido el Sistema Vial Metropolitana.
Convocatoria	18 representantes de los Municipios del área rural de la Región Metropolitana.
Asistencia	<p>59 asistentes, y representación de 17 municipios del área rural y 3 Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berta Briebe, Municipalidad de Alhué • Ignacio Silva, Municipalidad de Alhué • Diego Requena, Municipalidad de Buin • Gloria Zomos, Municipalidad de Buin • Jaime Carbonel, Municipalidad de Buin • Claudia Cáceres, Municipalidad de Calera de Tango • Ariel Hernández, Municipalidad de Colina • Christian Aceituno Torres, Municipalidad de Colina • Daniela PiuZZi, Municipalidad de Colina • Cristofer Bustamante, Municipalidad de Curacaví • Diego Escobar Queirolo, Municipalidad de Curacaví • Pablo Andrés Núñez Maturana, Municipalidad de Curacaví • David Márquez, Municipalidad de El Monte • Jaime Ibarra Ibarra, Municipalidad de El Monte • Yohanna Carvajal, Municipalidad de El Monte • Franco Fuentes, Municipalidad de Isla de Maipo • Rafael Irrazabal, Municipalidad de Isla de Maipo

	<ul style="list-style-type: none">• Carola Tapia Ferez, Municipalidad de Lampa• José Matamala, Municipalidad de Lampa• Fany Negrete, Municipalidad de María Pinto• Milena Torres, Municipalidad de María Pinto• Romina Carreño, Municipalidad de María Pinto• Valentina Inostroza, Municipalidad de María Pinto• Carmen Luz Galleguillos, Municipalidad de Melipilla• Ximena Donoso, Municipalidad de Melipilla• Yannira Bugueño, Municipalidad de Padre Hurtado• Eduardo Rubio, Municipalidad de Paine• Elisa Vicencio, Municipalidad de Paine• Ignacia Muñoz, Municipalidad de Paine• Javiera López, Municipalidad de Paine• Katherine Cabezas, Municipalidad de Paine• María Victoria Rojo, Municipalidad de Paine• Martín González, Municipalidad de Paine• Mauricio Torres, Municipalidad de Paine• Natalia Villanueva, Municipalidad de Paine• Náyade Cortínez, Municipalidad de Paine• Nicole Acuña Arce, Municipalidad de Paine• Nicole Muñoz, Municipalidad de Paine• Paulina Valdivia, Municipalidad de Paine• Susana Quinteros, Municipalidad de Paine• Ana Luisa Carvallo, Municipalidad de Pirque• Alberto Palmero Barros, Municipalidad de San José de Maipo• Diego Barros, Municipalidad de San José de Maipo• Hugo Varela Berg, Municipalidad de San José de Maipo• María Fernanda Mujica, Municipalidad de San José de Maipo• José Galleguillos, Municipalidad de San Pedro• Gustavo Dieterich, Municipalidad de Talagante• Daniel Valenzuela, Municipalidad de Tilttil• Esteban Reyes Aravena, Municipalidad de Tilttil• José Alfredo Rubilar Riquelme, Municipalidad de Tilttil• Daniel Sánchez, SEREMI Medio Ambiente• Jaime Gallardo, GORE• Carolina Casanova, SEREMI MINVU RM• María Paulina Acuña, SEREMI MINVU RM• Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM• Lorena Varas, SEREMI MINVU RM• Boris Aránguiz, SEREMI MINVU RM• Catalina Sánchez Geoacción• Bernardita Arnello, Geoacción
--	---

<p>Desarrollo de la instancia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la EAE por parte de la SEREMI MINVU y la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
<p>Resultado de la instancia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se aclararon los alcances del proceso de modificación y los criterios que guiaron el ajuste de la eliminación de vías. - Se precisó el procedimiento a seguir para la tramitación y aprobación de esta modificación, y los plazos considerados. - Se aclara la manera en que los PRCs locales se ajustarán respecto de las vialidades eliminadas en el proceso de esta modificación. - Se explica cómo se aplica el art. 28 quinquies. - Se explica cómo opera la clasificación de vías y su relación al emplazamiento de equipamientos. - Se aclara cómo abordar las fajas desafectadas de las vías producto de esta modificación. - Se revisan los criterios ambientales y cómo aplica la eliminación de vías en relación a humedales urbanos. - Se precisa la manera en que se trabajarán ciertas vialidades de mayor complejidad, como Camino Pie Andino. - Se ofrece sostener reuniones particulares con municipios que lo requieran para revisar los casos específicos de sus vialidades en relación a la modificación propuesta.
<p>Registro de la instancia</p>	



Fuente: Archivos Geoacción.

4.5.1 Síntesis Resultado del Proceso de Participación – Modificación 104

Producto de la revisión e integración de los insumos recibidos desde las instancias participativas en el proceso de modificación, se genera una propuesta de vialidad ajustada, la cual se presenta en una síntesis y en su detalle, en las siguientes tablas:

Tabla 25: Resumen Vialidad Modificación PRMS 104

EJES VIALES QUE FORMAN PARTE DE LA MPRMS 104:

ARTÍCULO	CUADRO N°	NOMBRE	CATEGORÍA	EJES
7.1.1.1 Vialidad Expresa	1	ACCESIBILIDAD REGIONAL	EXPRESA	7
	2	ANILLO CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCCIO	EXPRESA	1
	3	CONECTIVIDAD REGIONAL	EXPRESA	38
			SUBTOTAL	46
7.1.1.2 Vialidad Troncal	4	NORTE	TRONCAL	51
	5	SUR	TRONCAL	51
	6	ORIENTE	TRONCAL	73
	7	PONIENTE	TRONCAL	27
	8	CENTRAL	TRONCAL	50
	8.1	CENTRO NORTE	TRONCAL	31
	8.1	CENTRO SUR	TRONCAL	26
	9	ANILLO TRONCAL INTERMEDIO	TRONCAL	19
				SUBTOTAL
4° Transitorio				16
			TOTAL EJES PROPUESTOS MPRMS 104	390
			EJES PRMS QUE SE ELIMINAN	194
			EJES QUE SE AGREGAN AL PRMS	39
			TOTAL EJES QUE DISMINUYEN DE LA RED VIAL M.	155
			VÍAS PRMS QUE SE MODIFICAN	182

Fuente: SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM.

Tabla 26: Detalle Vialidad Modificación PRMS 104 – Vías o Tramos de Vías PRMS que se Modifican

VIAS O TRAMOS DE VÍAS PRMS QUE SE MODIFICAN

CODIGO ANTERIOR	NUEVO CÓDIGO	NOMBRE Y TRAMO	COMUNA	ANCHO MINIMO LO (m)	ORIGEN	OBSERVACIONES
1	31 Sector Norte	VT42N LA VILANA El Taqueral – Av. El Alfalfal	Lampa	40	VT	Esta vía del 4° Transitorio se incorpora al PRMS como eje troncal, pero modifica el tramo original quedando desde Av. El Alfalfal hasta El Taqueral.
2	13 Sector Norte	VT14CN EL MONTUO Camino Lo Boza – Diagonal Reny	Renca – Cerro Navia	30	PS	Esta vía del 4° Transitorio se incorpora como troncal, se corrige trazado en su extremo norte para conectar con Camino Poniente al Cerro en Renca y se prolonga en su extremo sur conectando con Diagonal Reny en Cerro Navia.
3	C14P	VT14P PUDAHUEL PONIENTE Ruta 68 - Camino Lo Etchevers	Pudahuel	40	SM	Esta vía cambia de código C14P a T21P, corrige trazado según propuesta y aumenta ancho de 30 a 40 m.
4	C3S y T26S	VT15S CAMINO A CATEMITO LEU norte de Bajos de San Agustín - Ruta 5 Sur SAN SERGIO Camino Internacional - Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo - Calera de Tango San Bernardo - Calera de Tango	30 30	SM	Se incorpora a este eje tramos en área rural de Camino a Catemito y San Sergio, ambos declarados de UP por ley 20.791., con un ancho de 30 m.
5	C4S y T27S	VT14S CAMINO EL BARRANCON Ruta 5 - Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo - Calera de Tango	30	SM	Se incorpora este eje troncal los tramos en área rural de Camino El Barrancón, declarados de UP por ley 20.791., con un ancho de 30 m.
6	C7P y T30P	VT13P CAMINO EL DESCANSO Costanera Oriente Río Mapocho - Av. Américo Vespucio	Maipú	30	PS	Este eje corrige su trazado y se conecta con Camino La Farfana para llegar a la Costanera Oriente Río Mapocho. Agrega tramo de la MPRMS 100 y se declara de UP, entre camino La Farfana y la Costanera Oriente Río Mapocho
7	C8ON	VT2N CAMINO QUILAPILUN Circunvalación Chacabuco Norte empalmes oriente y poniente	Til Til	30	PS	Se incorpora como troncal con el código T2N disminuye el ancho de 60 a 30 m.
8	E100	VE27O AVDA. PDTE. KENNEDY Puente Lo Saldes - Américo Vespucio	Vitacura	29	SM	Disminuye en este tramo de 36 a 29 m. de faja. Sector consolidado con la Autopista subterránea.
9	E110	VE22CS AVENIDA LA AGUADA Camino Agrícola – Fabriciano González Urzúa Fabriciano González Urzúa - Missouri Missouri - Av. Américo Vespucio	Macul Macul Macul	60 40 60	SM	Disminuye de ancho de 60 a 40 m. en el tramo desde Fabriciano González Urzúa hasta Missouri
10	E11S - M11S	VT9O CAMINO SAN JOSÉ DE MAIPO (PAR VIAL) Camino a San José de Maipo (Vía Expresa) – Camino San José de Maipo Poniente EL TOYO (PAR VIAL) Camino San José de Maipo – Camino San José de Maipo Poniente	San José de Maipo San José de Maipo	20 25		Camino a San José de Maipo (G-25) disminuye su ancho de 52 m. a una vía par que va por ambas riberas del río Maipo con 20 /25 m. de ancho cada par. En la vía El Toyo (Par Vial) se incluye Las Vertientes (T21S) desde Camino San José de Maipo hasta Ramón Subercaseaux, por lo que aumenta su ancho de 15 a 25 m. en este tramo y que incluye el Puente San Carlos que cruza el Río Maipo

11	E31S	VE6S	ACCESO SUR Ruta 5 Sur – Camino Internacional Camino Internacional – Observatorio	Paine Paine – Buin – San Bernardo Puente Alto – La Pintana	100 100 60/140	SM	Se corrige el trazado de Acceso Sur en el tramo urbano de Paine y se reconoce el trazado de la autopista existente en toda su extensión. En el tramo Acceso Sur-Ex Internacional, cambia de código y nombre pasando a ser Acceso Sur. En este tramo aumenta el ancho de 52 a 100 m.
12	E13S	VE90	CAMINO INTERNACIONAL Av. Pie Andino – Acceso Sur	Puente Alto	50	SM	Se reduce el ancho de 52 a 50 m en el tramo entre Pie Andino y Acceso Sur.
13	E13S	VT17S	EX INTERNACIONAL Acceso Sur – Ruta 5 Sur	San Bernardo	40	PS	Esta vía que antes era Camino Internacional, cambia de código, de nombre, de estándar (de expresa a troncal) y disminuye el ancho de 52 a 40 m.
14	T20P	VE8P	AVDA. AMÉRICO VESPUCIO Acceso Aeropuerto – Camino El Retiro	Cerro Navia – Pudahuel – Renca	60	SM	Tramo cambia de estándar de troncal a expresa, por lo tanto de código de T20P a E14P.
15	E16C	VE1C	AV: PDTE: JORGE ALESSANDRI R. (NORTE SUR) Río Mapocho – Moneda Moneda – Sazié Sazié – Blanco Encalada Blanco Encalada – Tupper Tupper - G. Rondizzoni Rondizzoni - Av. Centenario	Santiago Santiago Santiago Santiago Santiago Santiago	90 65/80 70 40 60 70	SM	Queda con el ancho de 90 m. normado actualmente en el tramo desde el Río Mapocho hasta Moneda, disminuye el ancho proyectado 90 m a 65/80 en el tramo desde Moneda hasta Sazié, disminuye el ancho proyectado de 90 a 70 m. de Sazié hasta Blanco, disminuye de 90 a 40 m. entre Blanco y Tupper (por ZT y MH) disminuye de 90 a 60 desde Tupper hasta Rondizzoni (ZT) y finalmente disminuye de 90 a 70 m. entre Rondizzoni hasta Av. Centenario.
16	E16P	VT24S	COSTANERA SUR ZANJON DE LA AGUADA Ruta 78 - Tres Poniente	Maipú	30	PS	Esta vía baja, en este tramo, de estándar expresa a troncal, cambia de código de E16P a VT24S y disminuye su ancho de 50 a 30 m. El tramo desde Padre Hurtado hasta Tres Poniente se elimina.
17	E16P	VT9P	COSTANERA SUR ZANJÓN DE LA AGUADA Camino Rinconada – Ruta 78	Maipú	30	PS	Cambia código, trazado, disminuye ancho de 50 a 30 m., y baja de estándar expreso a troncal
18	E19N	VT19N	CARRETERA GENERAL SAN MARTÍN Ruta 57 Los Libertadores (Sector San Luis) - Ruta 57 Los Libertadores (Sector Esmeralda)	Colina	40	SM	Vía cambia de expresa a troncal, por lo tanto cambia de código E19N a VT19N y mantiene el ancho.
19	E17N y T13N	VE18N	AVDA ENTRE PARQUES Av. El Valle - Avda. Pie Andino Norte	Colina	60	PS	El tramo urbano de esta vía se mantiene como vía expresa. El tramo restablecido por ley 20.791 que corresponde a la vía troncal T13N, se incorpora a este eje quedando de estándar expreso desde Av. El Valle hasta Av. Pie Andino Norte con el mismo ancho.
20	E19N	VE10N	CIRCUNVALACIÓN CHACABUCO NORTE Camino Poniente (Camino Chicauma) - Acceso Polpaico	Til Til	80	PS	Cambia trazado antes de llegar a Polpaico, se conecta en diagonal con Camino Poniente (Camino Chicauma), según propuesta. los tramos rurales de esta vía declarados de UP por ley 20.791, quedan con la categoría de vía expresa desde LEU de Polpaico hasta ruta 57 en comuna de Colina, disminuyendo el ancho de 80 a 60 m. en todo el eje.

21	E1P	VE1C	APÓSTOL SANTIAGO San Pablo - Porto Seguro	Quinta Normal	50	SM	Esta vía en este tramo disminuye ancho de 70 a 50 m.
22	E22N y M22N	VE5N	CAMINO LA DORMIDA Sector Polpaico - Camino Poniente (Chicauma) CAMINO LA DORMIDA Radial Nor Oriente - La Laguna AV AEROPUERTO Lo Etchevers - El Taqueral	Til Til Lampa Quilicura	100 50 100	SM PS	En el tramo Sector Polpaico - Camino Poniente (Chicauma), Cambia trazado antes de llegar al sur de Polpaico, conectándose en diagonal con Camino Poniente (Camino Chicauma), según propuesta. En el tramo Radial Nor Oriente - La Laguna disminuye de 100 a 50 m de ancho y cambia de trazado, haciendo un by pass en la zona urbana consolidada de Batuco. En el tramo Lo Etchevers - El Taqueral, se corrige trazado de Av. Aeropuerto, de acuerdo a la situación existente de esta vía en Lampa (plano interpretativo RM PRMS 19-02a.). Los tramos rurales de este eje declarados de UP por ley 20.791/2014, quedan de categoría expresa, desde el Límite comunal de Til Til hasta Camino Lampa (incluido Av. Aeropuerto) con un ancho de 100 m. excepto en el by pass Batuco.
23	E23N	VT7N	SANTA FILOMENA Autopista Los Libertadores - Av. Pie Andino	Colina	40	SM	Esta vía cambia de estándar expreso a troncal, manteniendo el ancho de 40 m.
24	E27P		RUTA DEL VALLE PONIENTE Ruta 68 - Ruta 78	Melipilla - María Pinto - Curacaví	50	SM	Eje modifica su trazado al pasar por zonas urbanas disminuye ancho de 100 a 50 m.
25	E35P	VT16P	LO AGUIRRE SUR (SAN PABLO ANTIGUO) Ruta 68 - Costanera Oriente Río Mapocho	Pudahuel	40	SM	Esta vía baja de estándar de expreso a troncal, cambia de código de E35P a VT16Py disminuye su ancho de 60 a 40 m.
26	E6N	VE1CN	RUTA 5 Carlos Medina y Comandante Canales	Independencia	130	ZTP	Queda con el ancho existente entre Calle Carlos Medina y Comandante Canales que son 60 m., por Zona Típica
27	E6O	VE26O	COSTANERA NORTE RÍO MAPOCHO Camino La Piramide - Tabancura	Vitacura	45	SM	Modificar trazado en este tramo haciéndola coincidir con la autopista existente y separándola de la calle Santa María, que quedaría como vía a ser normada por el PRC de Vitacura.
28	M19O - E19O	VE16N	AVDA PIE ANDINO NORTE Ruta 57 - Camino Chicureo	Colina	60	SM	Esta vía cambia de nombre de Av. Pase Pie Andino a Av. Pie Andino Norte, disminuye ancho de 80 a 60 m, en el tramo desde la Ruta 57 hasta Camino Chicureo en Colina.
29	M25N	VT1N	CAMINO LA CUMBRE Camino La Dormida - Ruta 5 Norte	Til Til	30	PS	Este eje cambia de estándar expreso a troncal, disminuye su ancho de 60 a 30 m. El tramo rural de este eje declarado por ley 20.791/2014, cambia de código M25N a VT1N. Se elimina tramo desde la Ruta 5 hasta Límite Regional. Vías planificadas el año 1997. Corresponde a la Ruta G-16.
30	s/c	1	CAMINO CASAS VIEJAS T7P Callejón de Los Perros - T38P Pudahuel Poniente	Maipú	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4° Transitorio
31	s/c	2	VIEJO LÍMITE E14 P Av. Américo Vespucio - Av. Diego Portales	Maipú	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4° Transitorio
32	s/c	3	SANTA ELENA T30P Camino El Descanso - T7P Callejón de Los Perros	Maipú	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4° Transitorio

33	s/c	4	DIAGONAL SANTA ELENA T30P Camino El Descanso - Viejo Límite	Maipú	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio
34	s/c	5	EL DESCANSO SUR Av. Américo Vespucio – Costanera Norte Zanjón de La Aguada	Maipú	25	PS	Esta vía se incorporó como vía colectora condicionada en la MPRMS 100 (2013) ahora pasa al art. 4º Transitorio con un ancho de 25 m. y modifica su trazado al llegar a la Costanera Interior (futura Autopista) conectando con la Costanera Norte Zanjón de la Aguada que es la vía que cruza la Autopista.
35	s/c	6	AV DIEGO PORTALES T13P Costanera Oriente Río Mapocho - E19S Ruta 78 Autopista del Sol	Maipú	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio
36	s/c	7	NUEVA SAN MARTIN T13P Costanera Oriente Río Mapocho - E19S Ruta 78 Autopista del Sol	Maipú	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio
37	s/c	8	LAS ACACIAS Camino a Lonquén - San Esteban San Esteban - Las Torres	San Bernardo San Bernardo	20 20	PS	Esta vía pasa a un artículo transitorio. Supletoriedad, art. 2.1.3 de la OGUC, disminuye su ancho de 25 a 20 m. y modifica trazado al pasar por Santa Inés para disminuir las afectaciones por DUP. Queda separada en dos tramos,
38	s/c	9	SANTA FILOMENA Camino El Cerrillo - T16S Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio.
39	s/c	10	SAN LEON Camino El Cerrillo - T16S Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio.
40	s/c	11	SAN LEON ORIENTE Camino El Cerrillo - T16S Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio.
41	s/c	12	CAMINO EL CERRILLO Santa Filomena - T4S Av. Padre Hurtado	San Bernardo	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio.
42	s/c	13	JOSE TORIBIO MEDINA T17S Camino El Mariscal - E13S Camino Internacional	San Bernardo	25	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa al artículo 4º Transitorio.
43	T60N	14	EL AVIARIO El Humedal - Radial Nor Oriente	Lampa	30	SM	Esta vía pasa al artículo 4º transitorio (supletoriedad, art. 2.1.3 de la OGUC)
44	s/c	15	AEROPUERTO Camino Borde Cerro Chena -Santa Marta	San Bernardo	25	MPRMS 100 Art. 4.9 - PS	Esta vía incorporada en la MPRMS 100, pasa al artículo 4º T., por tener un ancho menor al mínimo para vía troncal. Se elimina el tramo desde Los Pozos a Santa Marta debido a que hay pozos muy profundos en ese sector que hacen muy difícil materializar una vialidad. Queda desde Borde Cerro Chena
45	s/c	16	VISTA HERMOSA Camino Borde Cerro Chena -Santa Marta	San Bernardo	25	PS	Esta vía incorporada en la MPRMS 100, pasa al artículo 4º T., por tener un ancho menor al mínimo para vía troncal. Se elimina el tramo desde Los Pozos a Santa Marta debido a que hay pozos muy profundos en ese sector que hacen muy difícil materializar una vialidad. Queda desde Borde Cerro Chena
46	s/c	VT35N	INDUSTRIAL Lo Etchevers - Pudahuel Poniente	Quilicura	30	MPRMS 100 Art. 4.9	Vía incorporada en la MPRMS 100, se clasifica como troncal con el código T34N con un ancho de 30 m. y tiene DUP
47	s/c	VT27N	AV. LAS INDUSTRIAS Pudahuel Poniente -Caupolicán	Quilicura - Lampa	30	MPRMS 100 Art. 4.9 PS SM	Modifica su trazado, prolongándose desde la Ruta 5 Norte hasta la calle Caupolicán con 30 m. de ancho.
48	T10C	VT36C	RANCAGUA Av. Vicuña Mackenna – Ramón Carnicer Ramón Carnicer – Condell Condell - Italia Italia - José Manuel Infante	Providencia Providencia Providencia Providencia	18/25 25 20 25	SM	En el tramo entre Ramón Carnicer y Vicuña Mackenna se disminuye el ancho normado de 25 a un ancho variable entre 18 y 25 m. Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. en el tramo entre Italia y Condell, por ICH (Iglesia Hermanas de San José, Rancagua N° 409-431)

49	T10N	VT1CN	SANTOS DUMONT Montserrat - Recoleta	Recoleta	35	ZTP	Disminución de ancho a 25 m. entre Recoleta y Montserrat
50	T10O	VT32C	AVENIDA IRARRÁZAVAL Brown Norte – Ortúzar	Ñuñoa	Ancho existente	SM	En este tramo Irarrázaval queda con ancho existente, por ICH
51	T10P	VT10P	COSTANERA NORTE ZANJÓN DE LA AGUADA Costanera Oriente Río Mapocho – Costanera Interior Costanera Interior – Av. Américo Vespucio	Maipú Maipú	60 30	PS	Cambia Código y trazado por proyecto Autopista Concesionada Conexión Ruta 68 - Ruta 78.
52	T11N	VT6N	AVENIDA REINA NORTE Interprovincial Oriente - Santa Filomena	Colina	40	SM	Tramo en el área rural, restablecido por ley 20.791 (código T11N), disminuye el ancho de 60 m. a 40 m. El resto de la vía, en área urbana, cambia de estándar expresa a troncal, cambia de código E15N a VT6N y mantiene el ancho de 40 m. Corrige trazado en el tramo desde Avda. Colina y Aconcagua, según Estudio de Impacto Urbano aprobado del proyecto Reina Norte /2017, Colina.
53	T11N	VT22CN	INDEPENDENCIA Avda. Américo Vespucio - Pérez Cotapos	Conchalí	35	SM	En este tramo este eje aumenta ancho de 30 a 35 m. que corresponde a la comuna de Conchalí, quedando todo el eje desde Américo Vespucio hasta Santa María en 35 m.
54	T11O y T12C	VT33C	SANTA ISABEL Av. Pdte. Jorge Alessandri R. – San Ignacio San Ignacio – Serrano Serrano – San Francisco San Francisco – Vicuña Mackenna Vicuña Mackenna – Av. General Bustamante Av. General Bustamante – Miguel Claro Miguel Claro – Caupolicán Caupolicán – Manuel Montt	Santiago Santiago Santiago Santiago Providencia Providencia Providencia Providencia	35 Ancho existente 35 50 30/46 30 26 30	ZTP	Este eje cambia descripción, pasa a ser Santa Isabel desde la Norte Sur hasta Manuel Montt y se hacen los siguientes ajustes: En el tramo San Ignacio – Serrano Se reduce el ancho de 35 m. a ancho existente. (ZTP) En el tramo Vicuña Mackenna – Av. General Bustamante, se reduce el ancho de 50 a variable 30/46 m. En el tramo desde Av. General Bustamante - Manuel Montt, se reduce el ancho de 35 a 30 m. En el tramo Miguel Claro – Caupolicán se reduce el ancho de 35 a 26 m. (ancho existente) por ZTP.
55	T12O	VT28O	AV. GRECIA Av. Salvador - Marathón Tobalaba – Los Molineros	Ñuñoa Peñalolén	45 49	ZTP SM	En el tramo Av. Salvador - Marathón, disminuye ancho planificado de 45 a 40 m. por ZTP En el tramo Tobalaba – Los Molineros, el ancho normado disminuye de 50 a 49 m., que es el ancho consolidado.
56	T12P M16P E16P	VE30P	CAMINO RINCONADA Camino Poniente - Ruta 78	Maipú	50	PS	Cambia de código. Sube de estándar troncal a expreso en el tramo desde Ruta 78 hasta Costanera Sur Zanjón de La Aguada y aumenta ancho de 40 a 50 m. en todo el eje
57	T13P	VT2P	COSTANERA ORIENTE RIO MAPOCHO El Bosque – Camino Rinconada Camino Rinconada - Ruta 68	Maipú Pudahuel	30 45	SM	Modifica su trazado al llegar a la Ruta 68.
58	T13S	VT35S	AVENIDA EL OBSERVATORIO Gran Avenida José Miguel Carrera – San Francisco San Francisco – Av. Santa Rosa Av. Santa Rosa – Autopista Acceso Sur	El Bosque La Pintana La Pintana	20 30 40	MPRMS RG 50/2019	Aumenta ancho de 30 a 40 m. desde Av. Santa Rosa hasta Autopista Acceso Sur
59	T13S	VT17O	MARIA ELENA Autopista Acceso Sur – Av. Vicuña Mackenna	La Pintana – La Florida	30	MPRMS RG 50/2019	Tramo de 30 m. comienza desde Autopista Acceso Sur hasta Vicuña Mackenna. Corrige descripción
60	T14C	VT2C	BLANCO ENCALADA Abate Molina- Plaza Ercilla	Santiago	Ancho existente	ZTP	Disminuye a Ancho Existente entre 38/40 m. aprox.

61	T140	VT270	LOS PRESIDENTES Américo Vespucio - Av. Pie Andino	Peñalolén	30	SM	Eje modifica su trazado al llegar a Américo Vespucio conectando con Av. Capitán Ignacio Carrera Pinto en la comuna de Ñuñoa. Según propuesta
62	T14P	VT20S	CUATRO PONIENTE -RINCONADA DE CHENA Camino Lonquén - Borde Cerro Chena		35	SM	Se agrega al eje Cuatro Poniente, Rinconada de Chena, vía incorporada en la MPRMS 100 como Condición de Vialidad, desde Camino Lonquén hasta Borde Cerro Chena y se declara de UP como vía troncal, aumenta su ancho de 25 a 35 m. (mismo ancho de Cuatro Poniente). Ojo que Cuatro Poniente cambia de trazado al llegar a Camino a Lonquén en la comuna de Maipú para empalmar con Rinconada de Chena.
63	T14S	VT34S	LO MARTÍNEZ Gran Avenida José Miguel Carrera – San Francisco San Francisco – Av. Santa Rosa LO MARTÍNEZ ORIENTE Santa Rosa – Acceso Sur	El Bosque La Pintana La Pintana	25 30 30 a 135,4	MPRMS RG N° 50/2019	Agrega tramo de este eje desde Avda. Santa Rosa hasta Autopista Acceso Sur, con el nombre de Lo Martínez Oriente y con un ancho de 30 m. que aumenta a 135,4 al llegar a la Autopista por necesidad de materializar el futuro enlace.
64	T15C	VT2C	AVDA. MATTA Av. Pde J. Alessandri Rodríguez (Norte Sur) - Santa Elena	Santiago	Ancho existente	ZTP	Avda. Matta en este tramo queda con el ancho existente por Zona típica y Zona de conservación histórica.
65	T15P	VT21S	TRES PONIENTE Vicente Pérez Rosales - Eduardo Frei Montalva Aillavilú - Camino a Lonquén	Maipú	60	SM	Este eje modifica su trazado en los siguientes tramos: Vicente Pérez Rosales - Eduardo Frei Montalva disminuye de 140 a 60 m. haciendo una diagonal su calzada oriente. Pelarco -Toqui Aillavilú hacen desvío al poniente para mantener la continuidad del eje, según propuesta.
66	T16O	VT26O	AV. QUILÍN SUR Los Cerezos – Avenida Tobalaba/Sánchez Fontecilla	Peñalolén	30	SM	Este eje, en el tramo descrito, disminuye el ancho de 40 a 30 m.
67	T17C	VT27C	AVDA. MATUCANA Moneda – Santo Domingo	Quinta Normal - Santiago	Ancho existente	ZTP	En el tramo descrito, disminuye de 40 m. a ancho existente (entre 25 y 38 m. aprox.) por ZTP.
68	T17O	VT38C	AVENIDA MARATHON Av. Grecia – Guillermo Mann	Ñuñoa	Ancho existente	SM	En el tramo descrito disminuye de 60 m. a ancho existente, (Estadio Nacional, Monumento Histórico)
69	T17P	VT22C	HUELÉN Costanera Sur Río Mapocho – Teniente Cruz	Cerro Navia	30	PS	Se elimina de este eje el tramo desde Teniente Cruz hasta José Joaquín Pérez. Quedando este eje constituido por Huelén continuando solamente por Teniente Cruz, manteniendo el ancho de 30 m.
70	T17S	VT19S	BORDE CERRO CHENA Camino Lonquén - Ruta 5 Sur Ruta 5 Sur- Camino La Vara	San Bernardo San Bernardo	30 30	SM	Se modifica trazado de esta vía. Parte desde Camino Lonquén hasta San Esteban y desde allí toma parte del ex trazado de Puerta del Viento Oriente, (que está eliminada), para después conectar con Camino La Vara, pero haciendo un by pass del villorrio existente a lo pies del cerro. El tramo desde camino Lonquén hasta Camino La Vara se agrega al eje planificado (T17S) y cambia de trazado. Todo el eje aumenta de 25 a 30 m.
71	T17S	VT19S	CAMINO EL MARISCAL San Francisco -Santa Rosa	San Bernardo	40	MPRMS 100 art. 4.9 y Ley 20.791	Cambia descripción. Esta eje pasa a vía troncal con DUP por ley 20.791 se incorpora el tramo incluido en la MPRMS 100
72	T18O	VT46C	CHILE - ESPAÑA Alonso de Ercilla - Cervantes AVENIDA MACUL Av. Rodrigo de Araya – Av. Américo Vespucio	Ñuñoa Macul	Ancho existente 30	ZTP PS	En el tramo Alonso de Ercilla - Cervantes, disminuye de 30 m. a ancho existente (aprox. 24 m.) En el tramo Rodrigo de Araya – Av. Américo Vespucio, corrige descripción. Llega hasta Av. Américo Vespucio no Departamental.

73	T18P	VT3CS	LO ERRÁZURIZ Ruta 78 – FF.CC. a San Antonio FF.CC. a San Antonio - Av. Pedro Aguirre Cerda Av. Pedro Aguirre Cerda – Nueva Portal Poniente Nueva Portal Poniente - Av. Lo Ovalle	Cerrillos Cerrillos Cerrillos Cerrillos	50 40 40 44	SM	Tramo desde FFCC San Antonio hasta Pedro Aguirre Cerda aumenta ancho de 30 a 40 m. Ojo tramo desde Av. Pedro Aguirre Cerda hasta Lo Ovalle esta descrito conforme a la Modificación al PRMS MPRMS 105 Cerrillos Res. GORE N° 118/2016
74	T19O	VT48C	AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA Av. Andrés Bello– Av. Vitacura Av. Vitacura - Avda. Providencia Avda. Providencia - Callao Callao – Presidente Errázuriz Presidente Errázuriz – Américo Vespucio	Providencia - Las Condes Providencia - Las Condes Providencia - Las Condes Providencia - Las Condes Providencia - Las Condes- Ñuñoa – La Reina	80 48/70 39/45 60 80	PM	Se reduce ancho desde Vitacura hasta Providencia de 80 a 48/70 m, desde Providencia hasta Callao de 80 a 39/45 y desde Callao hasta Pdte. Errázuriz de 80 a 60 m.
75	T19P	VT10C	NEPTUNO Reina Maud - San Pablo	Lo Prado	57	SM	En el tramo descrito, se disminuye el ancho de 80 a 57 m.
76	T1C	VT3C	AVDA. PDTE. J. M. BALMACEDA Amunátegui - Morandé Morandé - Bandera	Santiago Santiago	44 44	ZTP	Tramo desde Amunátegui hasta Morandé disminuye de 44 m. a ancho existente Tramo desde Cautín hasta R. Cumming disminuye a ancho existente por ICH
77	T1O	VT44C	VITACURA Américo Vespucio – Kennedy Kennedy – Isidora Goyenechea Isidora Goyenechea – Av. Providencia	Vitacura Las Condes Las Condes – Providencia	44 30 25	SM	Aumenta de 25 a 30 m. en el tramo desde Av. Kennedy hasta Isidora Goyenechea
78	T1S	VT14CS	CLOTARIO BLEST Av. Alcalde Carlos Valdovinos - Av. Pdte. Salvador Allende G.	Lo Espejo - PAC	24-31	SM	Cambia nombre de Clotario Blest (Ex La Feria) a Clotario Blest.
79	T21N	VT36N	COLO COLO Av. Las Industrias – Américo Vespucio	Quilicura	30	MPRMS 100 art. 4.9 y Ley 20.791	Esta vía conforma un solo eje troncal, sumando el tramo restablecido por ley 20.791, con el código C5N con 30 m. de ancho que iba desde Américo Vespucio hasta el ex LEU de Quilicura y el tramo incorporado en la MPRMS 100 con el código T21N que iba desde el mismo LEU hasta Av. Las Industrias, en este último tramo se aumenta el ancho de 25 a 30 m.
80	T21O	VT30O	DIAGONAL LAS TORRES José Arrieta - Las Perdices	Peñalolén	25	SM	Eje disminuye ancho de 30 a 25 m.
81	T21O	VT25O	AVENIDA LAS PERDICES NORTE Valenzuela Llanos - Talinay Talinay - José Arrieta	La Reina La Reina – Peñalolén	33 50	SM	Disminuye ancho de 50 a 33 m. en el tramo desde Larrain a Talinay, La Reina. Canal Las Perdices en ese tramo esta entubado.
82	T21S	VT9O	LAS VERTIENTES Camino San José de Maipo – Ramón Subercaseaux	San José de Maipo –Pirque	15		
83	T21S	VT25O	AVENIDA LAS PERDICES SUR Av. Tobalaba – Diego Portales Diego Portales - Av. Pie Andino	La Florida - Puente Alto Puente Alto	30 50	PS	Esta vía cambia de nombre, modifica su trazado al pasar por el actual cementerio y el cerro y disminuye el ancho desde Diego Portales hasta Tobalaba de 50 a 30 m.
84	T22N	VT28N	COSTANERA NORTE ESTERO LAS CRUCES E8N Camino Lampa/Camino Lo Boza - T33N Costanera Poniente Ferrocarril	Quilicura	40	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP y elimina gran parte de su trazado para no afectar humedal de Quilicura

85	T22P	VT3C	COSTANERA SUR RÍO MAPOCHO Américo Vespucio – Puente Autopista Puente Autopista – Presidente Balmaceda	Cerro Navia Cerro Navia -Quinta Normal	30 30	PS	Esta vía conecta la Costanera Sur con Américo Vespucio, como vía no segregada que es la Autopista Costanera Norte. En el tramo desde el puente Costanera Norte hasta Carrascal, baja de expresa a troncal y disminuye su ancho de 60 a 30 m. En el tramo desde Carrascal hasta Walker Martínez baja de expresa a troncal y disminuye su ancho de 40 a 30 m. y en el tramo desde Walker Martínez hasta Presidente Balmaceda, se mantiene como troncal y disminuye el ancho de 40 a 30 m.
86	T23C	VT34C	SANTA ROSA Alameda – Copiapó Copiapó -Marina de Gaete Marina de Gaete – Pedro Lagos Pedro Lagos- - Avda. Centenario	Santiago Santiago Santiago Santiago	40 Ancho existente 40 /ensanche al poniente 40	ZTP	Disminuye de 40 m. a ancho existente desde Copiapó hasta Marina de Gaete y mantiene ancho de 40 m., pero con ensanche al poniente, desde Marina de Gaete hasta Pedro Lagos, por ZTP. Se disminuye el ancho de 60 a 40 m. Entre Placer y Av.
87	T23S	VT10CS	PINTOR CÍCARELLI Av. Santa Rosa – Santa Elena AV. RODRIGO DE ARAYA Santa Elena – Av. Vicuña Mackenna Av. Vicuña Mackenna - Av. Américo Vespucio	San Joaquín Macul, Ñuñoa	30 30 40	SM	Esta vía disminuye el ancho de 40 a 30 m. desde Av. Santa Rosa hasta Av. Vicuña Mackenna
88	T24P	VT55C	JUJUY (PAR VIAL) Carrascal - José Joaquín Pérez AVENIDA LAS REJAS NORTE (PAR VIAL) Nueva Imperial (Conexión Par Vial) – San Pablo SERGIO VALDOVINOS (PAR VIAL) San Pablo – Mapocho JUJUY (PAR VIAL) Mapocho – Antártica RADAL (PAR VIAL) Nueva Imperial – Lo Espinoza LO ESPINOZA (PAR VIAL) Carrascal – Antártica LO ESPINOZA Carrascal – Los Suspiros	Quinta Normal Lo Prado – Quinta Normal Quinta Normal Quinta Normal Quinta Normal Quinta Normal	20 20 20 20 20 20	SM	El eje Jujuy en el tramo desde Lo Espinoza hasta Mapocho disminuye su ancho de 40 a 20 m. y se constituye en un par con calle Radal, ya que forma parte del Anillo Intermedio. Se agrega tramo de Lo Espinoza al Par Vial Jujuy-Radal entre Carrascal y Antártica y se reduce el ancho de 40 a 20 m.
89	T24P	VT56C	LO ESPINOZA Carrascal – Los Suspiros	Quinta Normal	34	SM	Se reduce el ancho de 40 a 34 m por ser el ancho del proyecto anillo intermedio.
90	T24P	VT57C	LOS SUSPIROS Los Espinoza – Río Mapocho	Quinta Normal	34	SM	Se reduce el ancho de 40 a 34 m por ser el ancho del proyecto anillo intermedio.
91	T24S	VT37S	SAN ESTEBAN Avda. Lo Espejo - Puerta del Viento Oriente	San Bernardo	30	SM	Se agrega tramo a este eje desde Las Torres hasta Puerta del Viento Oriente, este tramo se declaró de UP por ley 20.791 con el código C1S. Cambia de trazado, se desvía al pasar por Santa Inés según propuesta.
92	T25P	VT14CN	MONTIJO Lo Boza – Costanera Norte Río Mapocho	Renca	30	VT	Esta vía del 4º Transitorio se incorpora al PRMS como vía troncal , conectando con Camino Poniente al Cerro en Quilicura y con Diagonal Reny en Cerro Navia. formando
93	T25S	VT38S	AV CHENA Juan Bas - Av. Lo Espejo	San Bernardo		SM	Se corrige trazado de esta vía desde Juan Bas al norte sigue por la calle existente Primera Transversal hasta Avda. Lo Espejo.(Según Interpretación SEREMI del año 2006 RM PRMS 06-05 Ord. N° 1683 de fecha 01.06.2006).
94	T26O	VT30CN	SANTA MARIA Calle del Arzobispo - Pío Nono	Providencia	25	SM	Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. En el tramo entre Calle del Arzobispo y Pío Nono

95	T26O	VT29CN	BELLAVISTA Carlos Walker Martínez – Monte Carmelo	Providencia	18/20	ZTP	En el tramo Monte Carmelo - Carlos Walker Martínez de esta vía, se disminuye el ancho de 30 m. a un ancho variable de 18/20. Por ZT y P del CMN León XIII
96	T26P	VT14C	SAN FRANCISCO Canalejas-Serrano	Pudahuel	25	SM	Se modifica el trazado de esta vía en el tramo desde Canalejas hasta Serrano, por continuidad de flujo, según propuesta.
97	T28N	VT14CN	CAMINO PONIENTE AL CERRO Américo Vespucio – Camino Lo Boza	Quilicura - Renca	25	PS	Esta vía cambia de nombre, de Avenida El Cerro a Camino Poniente al Cerro con un ancho de 25 m. es la continuidad de O'Higgins hacia el Sur después de Américo Vespucio, conectando con El Montijo En Renca.
98	T28O - M10O	VT59O	CAMINO FARELLONES Av. Las Condes – La Disputada T780 (G-245 – Corral Quemado) La Disputada T780 (G-245 – Corral Quemado) - Curva 40	Las Condes - Lo Barnechea Lo Barnechea	25 40	DGC MOP	Aumenta ancho de 25 a 40 m y corrige trazado (según proyecto MOP) en el tramo desde La Disputada T780 (G-245 - Corral Quemado) hasta la curva 40, en Lo Barnechea.
99	T28S	VT39S	CAMINO OCHAGAVIA Ruta 5 Sur – Planta Riel Soldado Planta Riel Soldado – Lo Blanco	San Bernardo – El Bosque San Bernardo	30 25	PS	Modifica trazado al pasar por el costado de línea FFCC (curva y contracurva)
100	T29N	VT17CN	PEDRO RIVEROS Av. del Cerro – Lo Campino Pedro Riveros – Américo Vespucio	Quilicura Quilicura	20 20	SM	Se agrega tramo que conecta Pedro Riveros con Américo Vespucio con un ancho de 20 m.
101	T2O	VT46O	AVENIDA LAS CONDES Estoril– Av. Kennedy Av. Kennedy - Av. Apoquindo	Las Condes Las Condes	30 32	SM y PS	Se disminuye ancho de Av.Las Condes de 48 a 30 m. en el tramo desde Av. Kennedy hasta Estoril. Este ancho se suma a los 75 m. que tiene Av. Kennedy E270 quedando una faja de 105 m. en el mismo tramo
102	T31O	VT51C	PEDRO DE VALDIVIA Andrés Bello - Providencia José Domingo Cañas - Av. Grecia	Providencia Ñuñoa	25 30 ensanche al oriente	ZTP	Se disminuye el ancho normado de 30 a 25 m. en el tramo entre Andrés Bello hasta Providencia. 30 m. con ensanche al oriente entre José Domingo Cañas y Av. Grecia.
103	T32P	VT12P	CAMINO LA FARFANA Costanera Oriente Río Mapocho – Costanera Norte Zanjón de La Aguada	Maipú	42	PS	Cambia Código y aumenta el ancho de 30 a 42 m.
104	T33N	VT41N	SENADOR JAIME GUZMAN Américo Vespucio- Manuel Antonio Matta COSTANERA FERROCARRIL AL NORTE (lado Poniente) Manuel Antonio Matta – Iñaki COSTANERA FERROCARRIL AL NORTE (lado Oriente) Américo Vespucio – Proyección al Oriente de calle Iñaki COSTANERAS FERROCARRIL AL NORTE (Oriente y Poniente) Iñaki - Av. La Montaña Av. La Montaña – Camino La Dormida/El Taqueral COSTANERA FERROCARRIL AL NORTE (lado Oriente) El Taqueral - Circunvalación Chacabuco Sur	Quilicura Quilicura Quilicura Quilicura - Lampa Lampa Lampa	20 20 20 70 100 30	SM	Se modifica el trazado de la Costanera Poniente del FFCC desde calle Iñaki hasta Américo Vespucio, pasando por la calle Senador Jaime Guzman. La Costanera Oriente continua por el costado del FFCC, en el tramo desde la proyección al oriente de la misma calle Iñaki, hasta Américo Vespucio Quedando en dicho tramo ambas costaneras construidas como un par troncal de 20 m. de ancho cada una.
105	T33S	VT43S	SAN FRANCISCO Observatorio – Camino El Mariscal Camino El Mariscal – Ex Internacional	San Bernardo –La Pintana –El Bosque San Bernardo	25 30	PS	Cambia de código y trazado, evitando pozos de áridos existentes cerca del Acceso Sur en la comuna de San Bernardo, aumenta ancho de 25 a 30 m. en el tramo desde Mariscal hasta Ex Internacional. Queda desde Ex Internacional hasta Observatorio. Se elimina San Francisco/Nueva Oriente, Cerro Negro, San Francisco (hasta Lo Ovalle)

106	T34S	VT30	KENNEDY Lo Martínez - Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo	30	MPRMS 100 art. 4.9 y Ley 20.791	Cambia descripción. Tramo incorporado de esta vía en la MPRMS 100 desde C° El Mariscal hasta la Costanera Norte Río Maipo se incluye en el eje T34S desde Lo Martínez hasta la Costanera Norte del Río Maipo. Ancho 30 m.
107	T35S	VT46S	SAN RICARDO Lo Martínez - Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo	30	MPRMS 100 art. 4.9 y Ley 20.791	Cambia descripción. Tramo incorporado de esta vía en la MPRMS 100 desde los Olmos hasta la Costanera Norte Río Maipo se incluye en el eje T35S desde Lo Martínez hasta la Costanera Norte del Río Maipo. Ancho 30 m.
108	T36N	VT33N	CAMINO EL BOSQUE SANTIAGO Recoleta - El Salto RINCONADA EL SALTO Del Parque - El Salto	Huechuraba Huechuraba	30 20	SM	Se corrige trazado de Camino El Bosque Santiago al llegar a Recoleta, queda en un ángulo de 90° a dicha vía, además aumenta ancho de 25 a 30 m. en el tramo desde Premio Nobel hasta Recoleta. En la vía Rinconada El Salto, en el tramo Del Parque - El Salto, disminuye ancho de 25 a 20 m.
109	T36O	VT42O	AVENIDA ALONSO DE CÓRDOVA Av. Kennedy – Av. Los Militares Av. Los Militares – Av. Apoquindo	Las Condes Las Condes	37,6 32	SM	Aumenta ancho de 37 m. a 37,60 m en el tramo desde Av. Kennedy hasta Av. Los Militares, de acuerdo al PRC
110	T36S	VT48S	JOAQUÍN EDWARDS BELLO Américo Vespucio - Rosa Ester	La Pintana - La Granja	30	MPRMS RG 50/2019	Se agrega a este eje el tramo desde Observatorio a Rosa Ester con 30 m. de ancho, vía incorporada en la modificación al PRMS de La Platina (Res. GORE N° 50/2019) Corrige
111	T38S	VT22O	NONATO COO Camino Internacional – Bahía Inglesa COLOMBIA Bahía Inglesa – Santa Julia FROILÁN ROA Santa Julia - Américo Vespucio	Puente Alto La Florida La Florida	20 30 30	SM	Eje aumenta de ancho de 25 a 30 m. en el tramo desde Bahía Inglesa hasta Américo Vespucio. Se reduce el ancho de Nonato Coo de 25 a 20 m. desde Bahía Inglesa hasta Camino Internacional, comuna de Puente Alto.
112	T3N	VT23CN	PEDRO FONTOVA Av. Américo Vespucio – Aviador Acevedo AVENIDA LA PALMA Aviador Acevedo – Av. Dorsal	Conchalí Conchalí	30 30	SM	Este eje aumenta ancho de 20 a 30 m., en el tramo desde Av. Américo Vespucio hasta Jose María Caro. Avenida La Palma, que es parte del mismo eje, también aumenta su ancho de 20 a 30 m., en el tramo desde Aviador Acevedo hasta Av. Dorsal
113	T3S	VT14S	PORTALES ORIENTE 260 m al norte del Canal Santa Cruz - Costanera Norte Río Maipo	San Bernardo	30	MPRMS 100 art. 4.9 SM	Esta vía incorporada en la MPRMS 100 como condición de desarrollo, pasa a ser un eje troncal con DUP, cambia de nombre por Avda. Portales pasando a formar parte del mismo eje de Avda. Portales.
114	T41N	VT9CN	ZAPADORES La Palmilla –María Eugenia María Eugenia - El Salto	Conchalí - Recoleta Recoleta	30 32	SM	Se aumenta ancho de 20 a 32 m. en el tramo desde María Eugenia hasta Avda. El Salto (solicitado por Recoleta) y se reduce de 32 a 30 m., desde La Palmilla hasta El Salitre (Solicitado por Conchalí). Entre El Salitre y María Eugenia queda en 30 m.
115	T41P	VT11CS	SEGUNDA TRANSVERSAL La Bandera - Isabel Riquelme	Maipú	30	SM	Modifica trazado del tramo de acuerdo a proyecto materializado por SERVIU
116	T42N	VT33CN	14 DE LA FAMA Independencia - Ruta 5	Conchalí	20	SM	Vía aumenta de ancho de 18 a 20 m. (ancho mínimo para un par de vía troncal)
117	T43P	VT31S	AVDA. LAS TORRES Esquina Blanca - Camino a Lonquén	Maipú	60	SM	Se agrega este tramo al eje T43P anterior

118	T440	VT290	AVENIDA ORIENTAL Av. Américo Vespucio – M. Carvallo M. Carvallo - Av. Tobalaba	Peñalolén Peñalolén	35 25	SM	Las vías Los Baqueanos y Las Parcelas que formaban parte del eje T440 Avda. Oriental, se eliminan del PRMS en el tramo desde Tobalaba hasta Diagonal Las Torres, dejándolas para la planificación comunal. Por lo tanto este eje, que es la continuidad de Eduardo Castillo Velasco al oriente, queda desde Américo Vespucio hasta Avda. Tobalaba.
119	T46N	VT23N	AVENIDA COLINA Camino Reina Norte – Carretera General San Martín (antigua)	Colina	30	SM	Corrige Trazado en el tramo desde Avda. Reina Norte y Avda. Lo Seco, según EIU aprobado del proyecto Reina Norte /2017, Colina.
120	T48P	VE36P	COSTANERA INTERIOR Ruta 68 - Ruta 78	Pudahuel - Maipú	85	MPRMS 100 art. 4.9 SM DGC MOP	Este eje incorporado como condición de desarrollo sin DUP en la modificación 100 del PRMS, el año 2013, se declara de UP, como una vía expresa, aumentando el ancho de 30 a 85 m., según el trazado del proyecto de Concesiones del MOP, Autopista de conexión Ruta 68 - Ruta 78.
121	T4N	VT24CN	AVENIDA EL GUANACO Av. Américo Vespucio – Zapadores Zapadores –Dorsal	Conchalí – Recoleta Conchalí – Recoleta- Independencia	40 30	SM	Se aumenta ancho de 25 a 30 m. en el tramo entre Zapadores y Dorsal
122	T57S	VT18S	CAMINO MELIPILLA Ruta 78 (sector Puange) - Ruta 78 (sector El Paico)	Melipilla	30	PS MT	Se incorporan los tramos rurales de esta vía (Ruta G-78) que estaba sólo en el área urbana de Melipilla se extiende por el Poniente y el Oriente hacia la Ruta 78 .
123	T59S	VT7S	CAMINO TALAGANTE PAINE Ruta 78 - Línea FFCC Línea FFCC - Camino Lonquén (incluye faja FFCC) Camino Lonquén – Viluco Sur	Talagante - Isla de Maipo Talagante - Isla de Maipo Talagante - Isla de Maipo - Buin	40 35 40	PS - SM	Reconoce vía existente (Ruta G-46) y agrega tramos rurales. Corrige descripción. Llega hasta Viluco Sur.
124	T59S	VT12S	TRANSVERSAL PAINE Camino Viluco - Camino Alto Jahuel	Paine	30	SM - PS	Esta vía reemplaza Av. 18 de Septiembre que se elimina.
125	T5N	VT25CN	AVENIDA RECOLETA Américo Vespucio - Dr. Ostornol Dr. Ostornol – Av. Valdivieso Av. Valdivieso – Santos Dumont Santos Dumont - Río Mapocho	Recoleta Recoleta Recoleta Recoleta	40 Ancho existente 30 ensanche al oriente Ancho existente	SM y PS	Se aumenta ancho de 36 a 40 m. en el tramo desde Américo Vespucio hasta Dr. Ostornol, desde allí hasta Av. Valdivieso, ancho existente por ICH (Cementerios). Desde Av. Valdivieso hasta Santos Dumont Disminuye el ancho de 40 a 30 m con ensanche al oriente, opuesto al Cerro Blanco (ZTP y Monumento Nacional) y desde Santos Dumont hasta el Río Mpocho queda con el ancho existente ZT e ICH
126	T50	VT440	GENERAL BLANCHE Av. Paseo Pié Andino - Av. Padre Hurtado Sur PATAGONIA Av. Padre Hurtado Sur - Av. Apoquindo	Las Condes Las Condes	25 30	SM	Se agrega la calle Patagonia en el mismo eje y se aumenta el ancho de 25 a 30 m. en el tramo desde Padre Hurtado Sur hasta Apoquindo según PRC de Las Condes.

127	T5S	VT47S	SANTA ROSA Santo Tomás - Los Álamos	La Pintana	46	SM	Este tramo de Santa Rosa aumenta de ancho de 40 a 46 m. por solicitud Municipal. Ojo que la Modificación de La Platina Res. GORE N° 50/2019, aumentó de 40 a 46 m. el ancho también, pero en el tramo desde Observatorio hasta Rosa Ester. La Pintana solicita extender el aumento de ancho de 40 a 46 m. hasta Venancia Leiva por el Norte (límite comunal con San Ramón) y hasta Los Álamos por el sur, prácticamente en el límite comunal con San Bernardo.
128	T600	VT470	TOMAS MORO Av. Apoquindo – Av. Cristóbal Colón Av. Cristóbal Colón - Alonso de Camargo Alonso de Camargo - Av. Francisco de Bilbao	Las Condes Las Condes Las Condes	25 30 25	SM	Aumenta de ancho entre Colón (Rotonda Atenas) y Alonso de Camargo de 25 a 30 m. conforme al PRC de Las Condes
129	T62N	VT5N	LOS MAITENES Ruta 5 Norte - Circunvalación Chacabuco Norte	TI Til	30	PS	Cambia trazado al llegar a Ruta 5, según propuesta
130	T62S	VT13S	CAMINO ALTO JAHUEL Río Maipo - Límite comunal sur Paine	Buin - Paine	30	PS	Se reconocen los tramos rurales de esta vía existente (Ruta G-45 y G-515H) y hace un by pass por las zonas urbanas de Alto Jauel, El Tránsito, Huelquén y Chada. Según propuesta.
131	T63S	VT2S	TRANSVERSAL SUR Ruta del Valle Poniente- LEU Pabellón	Melipilla	30		Esta vía que estaba en la zona urbana de Pintué y Pabellón, con el nombre de Ruta del Valle Sur, cambia su nombre a Transversal Sur, quedando reducida sólo a este tramo, reconociendo parte de una vía existente, la Ruta G-54.
132	T640	VT340	DIPUTADA LAURA RODRÍGUEZ Av. Larrain - José Arrieta	La Reina	25	SM	Eje agrega tramo desde Talinay a José Arrieta, eliminar en descripción la comuna de Peñalolén, esta sólo en La Reina.
133	T670	VT500	SAN FRANCISCO DE ASÍS Francisco Bulnes Correa - San Carlos de Apoquindo San Carlos de Apoquindo - Av. Paseo Pié Andino	Las Condes Las Condes	30 25	SM y PS	Aumenta de 25 a 30 m. en el tramo desde Francisco Bulnes Correa hasta San Carlos de Apoquindo
134	T670	VT610	CAMINO TURÍSTICO José Alcalde Déllano – Raúl Iabbé SAN FRANCISCO DE ASÍS Raúl Iabbé – Charles Hamilton Charles Hamilton - Francisco Bulnes Correa	Lo Barnechea Lo Barnechea -Las Condes Las Condes	30 25 30	SM y PS	Aumenta de 25 a 30 m. en el tramo desde Charles Hamilton hasta Francisco Bulnes Correa
135	T67S	VT8S	CAMINO LONQUÉN Camino Talagante Paine (G-46) - AV. Calera de Tango (G-34)	Calera de Tango - Talagante	30	PS	Esta vía que estaba en la zona urbana de Lonquén, extiende su trazado desde Camino Talagante -Paine (G-46) hasta Av. Calera de Tango (G-34) como troncal con 30 m. y expresa desde Camino Talagante Paine hasta (G-34) hasta Camino a
136	T690	VT490	FRANCISCO BULNES CORREA San Francisco de Asís - Pie Andino	Las Condes	40	SM	Corregir trazado, agregando tramo desde Camino Apoquindo T70 hasta Av. Pie Andino ancho 40 m.
137	T6N	VT47N	AV EL SALTO Américo Vespuccio- Las Petunias	Huechuraba	35	SM	Aumenta ancho normado de 30 a 35 m.
138	T6N	VT26CN	PIO NONO Santa María - Bellavista	Providencia	30	SM	Ensanche en este tramo debe ser al poniente (Comuna de Recoleta)

139	T60	VT450	LOS DOMINICOS Patagonia – Santa Magdalena Sofia Santa Magdalena Sofia - Av. Cristóbal Colón	Las Condes Las Condes	25 35	SM	Aumenta ancho desde Rotonda Atena (Patagonia) hasta Santa Magdalena Sofia de 25 a 35 m. de acuerdo al PRC de Las Condes.
140	T6S	VT17CS	AVENIDA LAS INDUSTRIAS Conexión Av. la Serena Las Industrias – Pasaje Horacio Pasaje Horacio - Lo Ovalle Lo Ovalle – Av. Presidente Salvador Allende Av. Pdte. Salvador Allende – Av. Isabel Riquelme	La Granja - San Joaquín San Joaquín San Joaquín San Joaquín	40 30 40 35	SM	Se disminuye ancho de 40 a 30 m. desde Pasaje Horacio y Lo Ovalle. Se agrega tramo de conexión en diagonal para conectar directo y con continuidad de flujo Av. La Serena con Av. Las Industrias, importante eje norte sur desde Puente Alto hasta San Joaquín.
141	T76N	VT8CN	LIRCA Y Av. Recoleta – El Salto	Recoleta	30	SM	Se mantiene en el PRMS, aumentando el ancho de 20 a 30 m. en el tramo desde Av. Recoleta hasta Av. El Salto
142	T7N	VT10CN	CARDENAL JOSÉ MARÍA CARO Ruta 5 – Av. Independencia Independencia – Tanger Tanger – Diego Silva Henríquez AVENIDA DIEGO SILVA HENRÍQUEZ Cardenal José María Caro – General Sandino General Sandino – Av. Recoleta	Conchalí Conchalí Conchalí Conchalí Conchalí	35 45 30 30 30	SM	Disminuye ancho de 40 m a 35 m. en el tramo desde Ruta 5 hasta Independencia, el resto de la vía permanece igual. Se aumenta ancho de Av. Diego Silva Henríquez, de 25 a 30 m. en el tramo entre Gral. Sandino y José María Caro (es parte del mismo eje)
143	T70	VT43C	ELIODORO YÁÑEZ Río Mapocho – Providencia Providencia – J. M. Infante JM Infante – Manuel Montt Manuel Montt - General del Canto General del Canto – Marchant Pereira Marchant Pereira – Ricardo Lyon Ricardo Lyon - El Bosque Sur El Bosque Sur – Juan de Dios Vial Correa Juan de Dios Vial Correa – Canal San Carlos	Providencia Providencia Providencia Providencia Providencia Providencia Providencia Providencia Providencia	25 19/25 25 19/25 25 18/25 25 22/25 25	ZTP ICH	Este eje disminuye de 25 a lo que se indica en los tramos que se describen, por ICH o ZTP
144	T70	VT410	CAMINO DE APOQUINDO Francisco Bulnes Correa – Vital Apoquindo LA QUEBRADA Vital Apoquindo – Paul Harris AVENIDA CRISTÓBAL COLÓN Paul Harris – Cuarto Centenario Cuarto Centenario - Américo Vespucio Américo Vespucio - Canal San Carlos	Las Condes Las Condes Las Condes Las Condes Las Condes	30 20 35 28,5 28,5	PS y SM	Eje modifica su descripción: Tramo Camino de Apoquindo aumenta ancho de 20 a 30 m. Al ser la continuidad del eje Cristóbal Colón, y tratarse de una apertura de una vía de estándar troncal. Cambia nombre de C. Colón por La Quebrada en el tramo Vital Apoquindo hasta Paul Harris, mantiene el ancho de 20 m. (parte de un eje troncal) Aumenta ancho de 28 a 35 m., en el tramo desde Paul Harris hasta Cuarto Centenario, de acuerdo al PRC de Las Condes. Aumenta ancho de 28 a 28,5 m., desde Cuarto Centenario hasta Américo Vespucio de acuerdo al PRC de Las Condes. Aumenta ancho de 28 a 28,5 desde Américo Vespucio hasta Tobalaba, de acuerdo al PRC de Las Condes. Se modifica la descripción, límite comunal es el eje del Canal San Carlos.

145	T9C	VT1C ALAMEDA BDO. O'HIGGINS General Velásquez – Matucana Matucana – Av. Vicuña Mackenna	Est. Central Est, Central - Santiago	50 44/98	ZTP	Desde Matucana a Vicuña Mackenna disminuye de 60/100 m. a ancho existente entre 44 y 98 m.
146	T9O	VT35C FRANCISCO BILBAO Los Leones - R. Lyon	Providencia	30	SM ZTP y ICH	Se disminuye al ancho de 30 a 23 en el tramo desde Los Leones hasta R. Lyon
147	s/c	VT26S CERRO SOMBRERO Las Industrias – Camino Lonquén SANTA MARTA Camino Lonquén – Las Torres LAS TORRES Santa Marta – Camino La Vara	Maipú San Bernardo San Bernardo	30 30 30	MPRMS 100 art. 4.9 SM	Las vías Santa Marta y Las Torres, comuna de San Bernardo, incorporadas en la MPRMS 100 como Condición de Vialidad, se declaran de UP y quedan como como un eje troncal, aumentando el ancho de 25 a 30 m. A este eje se agrega el tramo de Cerro Sombrero desde Av. Las Industrias hasta Camino Lonquén en Maipú también con 30 m.
148	T24P	VT55C SERGIO VALDOVINOS (PAR VIAL) José Joaquín Pérez - San Pablo	Quinta Normal	20	SM	Sergio Valdovinos en el tramo desde Mapocho hasta Martínez de Rosas disminuye su ancho de 40 a 20 m. y se constituye en un par con calle Radal, ya que forma parte del
149		JOSÉ MARÍA CARO Bandera - Pío Nono	Santiago	30	ZTP	Desde Morandé a Pío Nono disminuye a ancho existente 23 m. aprox. (17 m. de calzada más 6 m. de acera
150	T57S	VT4P CAMINO MELIPILLA Ruta 78 - Límite Comunal	Peñaflor - Padre Hurtado	40	PS - MT	Se reconocen los tramos rurales de esta vía (Ruta G-78) que estaba sólo en el área urbana de la comuna de Peñaflor y Padre Hurtado, manteniendo el mismo ancho de 40 m.
151		VT16S LA CAPILLA Ruta 5 Camino El Barrancón	San Bernardo	30	SM	Esta vía del 4º Transitorio se incorpora al PRMS como eje troncal
152	T9S	VT3CS AVENIDA LO OVALLE Punta Arenas - Vicuña Mackenna poniente	La Florida	20	SM	Se elimina este tramo del Eje. No tiene ancho para vía troncal
153	T11C	VT35C VIDAURRE Av. Norte Sur - Nataniel Cox	Santiago	20	PS	Se elimina este tramo del Eje. Ancho no corresponde a vía troncal
154		TARAPACA Nataniel Cox - Santa Rosa	Santiago	20	PS	
155	T3C	VT18C CARRASCAL Matucana - Maipú	Santiago	20	PS	Se elimina este tramo del Eje. Ancho no corresponde a vía troncal
156	M13S	VT17S CAMINO CALERA DE TANGO PONIENTE LEU Poniente Calera de Tango – Ruta 78 (Autopista del Sol)	Peñaflor	30	PS MT	Esta vía cambia de nombre, antes se llamaba Camino Internacional restablecido por ley 20.791 / 2014 con 52 m. de ancho que se disminuye a 30 m. Agrega este tramo hasta la Ruta 78, reconociendo una vía existente (Ruta G-34)
157	T21S	VT8O VIRGINIA SUBERCASEAUX Camino Alto Jahuel – Av. Prncipal	Buín -Pirque	25	PS	Vía existente, se incorpora a este eje tramo en la comuna de Buín que se agrega el eje T21S anterior
158	T13P	VT7P EL BOSQUE Ruta 78 –Costanera Sur Río Mapocho	Maipú	30	PS	Debido a la modificación del trazado de la Costanera Oriente del Río Mapocho, esta vía modifica su trazado y se extiende hasta conectar con dicha Costanera.
159	T37P	VT2P COSTANERA PONIENTE RÍO MAPOCHO Costanera Oriente Río Mapocho - Camino Rinconada	Maipú	30	MPRMS 100 art. 4.9	Esta vía se declara de UP, y modifica su trazado.
160	T5P	VT26P SAN PABLO Avenida Américo Vespucio – Troncal Lo Aguirre	Pudahuel	36	PS	Esta vía se prolonga en el área rural de Pudahuel, hasta conectar con Troncal Lo Aguirre. Esta vía esta considerada en el EISTI como conexión de las PDUUC Urbanya y Lo Aguirre con la Red Vial Metropolitana
161	T13N	T31CN TÚNEL SAN CRISTOBAL Avda. Del Cerro – Américo Vespucio	Providencia	40	PS	Se reconoce este Túnel existente

162	T41N	VT9CN	DR YAZIGI Independencia – Nueva Central MILÁN Nueva Central - Perpignan	Conchalí Conchalí	30 30	SM	Vía solicitada por la Municipalidad. Esta vía conecta Zapadores y Perpignan con Av. Independencia
163	T29P	VT9C y VT24P	LAGUNA SUR Costanera Oriente Río Mapocho - Américo Vespucio	Pudahuel-Maipú	30	SM	Esta vía incluida en el PRMS, se extiende desde Américo Vespucio hacia el poniente hasta la Costanera Oriente del Río Mapocho. Tiene dos códigos porque comparte zonas. Mejora conectividad en el sector poniente comuna de Pudahuel
164	C47N	VT26N	EL LUCERO Costaneras FFCC al Norte - Ruta 5	Lampa	40		Vía restablecida en el PRMS por Ley 20.791/2014, corrige trazado para tener continuidad al poniente por vía Lo Castro que se agrega al PRMS hasta Conectar con Colo Colo en Quilicura, constituyendo un solo eje (VT26N)
165	T28P y E35P	VT25P	CLAUDIO ARRAU Américo Vespucio - Lo Aguirre Sur	Pudahuel	30	SM	Esta vía que aparece en el PRMS como Océánica, cambia de nombre a Claudio Arrau y se extiende al Poniente de Américo Vespucio, por el trazado de la vía proyectada Lo Aguirre Sur (E35P) que cambia de estándar a troncal hasta conectar con La vía VT16P (lo Aguirre Sur)
166	T30O	VT55O	JOSÉ ALCALDE DELANO SUR La Madrugada – Cerro La Campana	Lo Barnechea	30	PS	Se reconoce como parte del mismo eje esta vía existente que se materializó paralela a Jose Alcalde Delano para solucionar el nudo con Los Trapenses (año 2011)
167	T30O	VT56O	PAR LOS TRAPENSES Camino Los Trapenses – José Alcalde Déiano	Lo Barnechea	30	PS	Se reconoce como parte del mismo eje esta vía existente que se materializó paralela a Los Trapenses para solucionar nudo con Jose Alcalde Delano (año 2011)
168	T11N	T26C	COSTANERA NORTE FFCC A SAN ANTONIO Obispo Umaña - San Francisco de Borja	Estación Central	30	SM	Se agrega tramo desde Obispo Umaña hasta San Fco. De Borja, para conformar el Par
169	T35C	VT26C	FRANCISCO DE BORJA (PAR VIAL) Antofagasta - Alameda OBISPO UMAÑA (PAR VIAL) Costanera norte FFCC a San Antonio - Alameda	Estación Central Estación Central	25 25	SM	Fco. De Borja es una vía que quedó graficada en el plano pero no en el texto del PRMS, se incorpora como vía par con Obispo Umaña.
170	T16P	VT12CN	VENTISQUEROS José Joaquín Pérez - Miraflores	Cerro Navia - Renca	30	SM MPRMS 100	Esta vía, en la comuna de Renca, fue incorporada al PRMS en la modificación 100 como vía condición de desarrollo (sin declaratoria a utilidad pública) en la comuna de Cerro Navia esta en el PRMS desde el año 1994 y 2010. Se incorpora como un eje troncal que conecta ambas comunas y en el tramo de Renca con DUP.
171	T50S	VT50S	LOS OLMOS San Francisco – San Ricardo	San Bernardo	30	MPRMS 100 art. 4.9 PS	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP
172	s/c	VT20S	RINCONADA DE CHENA Camino Lonquén – Borde Cerro Chena	San Bernardo	35	MPRMS 100 art. 4.9 PS	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP
173	s/c	VT26S	SANTA MARTA Camino Lonquén – Las Torres LAS TORRES Santa Marta – Camino La Vara	San Bernardo San Bernardo	30 30	MPRMS 100 art. 4.9 PS	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP
174	s/c	VT35N	INDUSTRIAL T38P Pudahuel Poniente - T1N Camino Lo Etchevers	Quilicura	30	MPRMS 100 art. 4.9 MT	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP. Corrige trazado para no afectar Humedal de Quilicura
175	s/c	VT29N	COSTANERA SUR ESTERO LAS CRUCES Camino Lampa- Costanera Poniente FFCC al Norte	Quilicura	40	MPRMS 100 art. 4.9 MT	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP. Corrige trazado para no afectar Humedal de Quilicura

176	T22N	VT28N	COSTANERA NORTE ESTERO LAS CRUCES Camino Lampa - Costanera Poniente FFCC al norte	Quilicura	40	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP. Se elimina tramo desde Colo-Colo hasta Costanera Poniente del FFCC
177	T38P	VT24N	PUDAHUEL PONIENTE Camino Lampa - Av. La Montaña	Quilicura	40	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP en la comuna de Quilicura
178	T26N	VT27N	LAS INDUSTRIAS Pudahuel Poniente -Ruta 5	Quilicura	30	MPRMS 100 art. 4.9	Vía Pasa a Troncal del PRMS con DUP. Se agrega el tramo desde Costanera Poniente del FFCC al Norte hasta Caupolicán
179	E14O	VT8O	AMERICO VESPUCIO (AVDA. OSSA) Avda. Francisco Bilbao-Av. Tobalaba / Sánchez Fontecilla	La Reina	60	SM-PS	Se deja en este tramo el ancho existente por materialización del proyecto AVO
180	T16S	VT10O	COSTANERA NORTE RIO MAIPO Eyzaguirre - Camino San José de Maipo	Puente Alto	30	PS	Se elimina este tramo, por dificultad de materialización, (Bocatoma Canal San Carlos, Canales, Planta de Agua, barrera geográficas, etc.)
181	T49S	VT11O	EYZAGUIRRE Camino Internacional - Costanera Norte Río Maipo	Puente Alto	40	PS	Por efecto de la eliminación de la Costanera Norte del Río Maipo, se extiende este tramopara conectar con la Costanera (concepto de red)
182	T21O	VT25O	AV. PADRE HURTADO General Blanche - Avda. Cristóbal Colón Avda. Cristóbal Colón - Av. Alonso de Camargo Av. Alonso de Camargo - Avda. Nueva Bilbao	Las Condes Las Condes Las Condes	40 40 Ensanche al Oriente 40	PS	Se define el ensanche hacia oriente en el tramo desde Avda. C. Colon hasta Avda. Alonso de Camargo, para no afectar ICH Parque y Casona Santa Rosa de Apoquindo

CÓDIGO DE ORIGEN DEL CAMBIO

SM: Solicitud Municipal
PS: Propuesta SEREMI
ZTP: Zonas Típicas y Pintorescas
MPRMS : Modificación PRMS RG: (Resolución GORE)
VT: Vialidad en art. Transitorios
MT: Mesa de Trabajo 2024 (Gore, Seremi Minvu y del M. A.)

Fuente: SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM.

Tabla 27: Detalle Vialidad Modificación PRMS 104 – Vías Nuevas o Tramos de Vías que se Agregan al PRMS

VIAS NUEVAS O TRAMOS DE VÍAS QUE SE AGREGAN AL PRMS

CODIGO	NUOVO CÓDIGO	NOMBRE Y TRAMO	COMUNA	ANCHO MINIMO LO (m)	ORIGEN	OBSERVACIONES
1 E33P	VE7S	RUTA 66 DE LA FRUTA Límite comunal Sur San Pedro - Límite comunal Norte San Pedro	San Pedro	100	MT	Se reconoce Ruta Existente MOP
2 E30S	VE1S	RUTA 5 SUR General Velásquez – Límite sur comuna Paine	Buín -Paine	100	MT	Se incorporan los tramos emplazados en área rural de esta Ruta, ya estaban en el PRMS los tramos urbanos.
3 E29P	VE4P	RUTA 78 (AUTOPISTA DEL SOL) Límite poniente comuna Melipilla –Límite comunal Padre Hurtado con Maipú	Melipilla-El Monte-Talagante-Peñaflor-Padre Hurtado	100	MT	Se incorporan los tramos emplazados en área rural de esta Ruta, ya estaban en el PRMS los tramos urbanos.
4 E31S	VE6S	ACCESO SUR Ruta 5 Sur (Angostura) - Camino Internacional	Paine - Buin - San Bernardo	100	MT	Se reconoce el trazado de esta vía es el mismo de la autopista existente. Se incorporan los tramos emplazados en área rural de esta Ruta, ya estaban en el PRMS los tramos urbanos.
5 E28P	VE2P	RUTA 68 Límite poniente comuna Curacaví - Acceso Poniente Túnel Lo Prado	Curacaví - Pudahuel	100	MT	
6 s/c anterior	VE8CN	TUNEL AVO RAMAL COSTANERA NORTE Conexión Túnel con Costanera Norte Río Mapocho	Vitacura	30	PS	Se reconocen túneles de conexión subterránea existente
		CONEXIÓN SUBTERRÁNEA AVO El Salto - Costanera Sur Río Mapocho	Huechuraba-Vitacura	30		
7 E27P	VE25P	RUTA DEL VALLE PONIENTE Ruta 78 - Río Maipo	Melipilla	50	PS	Se incorporan los tramos emplazados en área rural de esta Ruta, ya estaban en el PRMS los tramos urbanos
8 T19N	VE9N	CHICUREO Avda. Paseo Colina -Sur - Avda. Pie Andino Norte	Colina	60	PS	Vía troncal en tramo urbano, sube a expresa y se agrega tramo rural. Vía Existente.
9 E23N	VE11N	INTERPROVINCIAL ORIENTE Radial Nor Oriente - Ruta 57	Colina	60	PS	Se agrega tramo rural existente de esta vía para conectar Santa Elena y área urbana de Colina (proyecto DGC MOP)
10 s/c anterior	VT32N	LAS TORRES Guanaco Norte - Recoleta SANTA CLARA Recoleta -Palacio Riesco	Huechuraba Huechuraba	30 40	SM	Eje del PRC se incorpora al PRMS por su carácter Troncal a solicitud de la comuna
11 s/c anterior	VT39N	AV. LAS TORRES 340 m. al sur de Calle el Cerro - Av.La Montaña EL PORVENIR Costanera Oriente Estero Colina – Av. La Montaña	Quilicura - Lampa Lampa	40 40	PS VT	Nuevo código T38N. Esta vía se incorpora al PRMS en el tramo descrito. El tramo desde Av. Las Industrias hasta 45 m al norte de calle Victor Ochsenius incorporado en la MPRMS 100 se declara de utilidad pública, aumentando el ancho de 25 a 40 m. Se agrega al mismo eje troncal El Porvenir desde Av. La Montaña hasta Costanera Oriente Estero Colina en Lampa con un ancho de 40 m.
12 s/c anterior	VT50N	AV. CHAMISERO Radial Nororienté – Av. El Valle	Colina	40	SM	Vía existente solicitada por la comuna de Colina
13 s/c anterior	VT12N	DIAGONAL SANTA ELENA Interprovincial - Ruta 57 Los Libertadores	Colina	40	SM	Vía existente solicitada por la comuna.Se reconoce como troncal
14 s/c anterior	VT16N	LOS INGLESES El Algarrobo Norte - Santa Filomena	Colina	30	SM	Se extiende esta Vía incorporada al PRMS en la MPRMS 109, hasta conectar con Santa Filomena. Concepto de Red.
15 s/c anterior	VT2N	VARIANTE POLPAICO Camino Quilapilún - Camino La Dormida	TIL-TIL	30	MOP	Se incorpora trazado de proyecto de Vialidad MOP
16 s/c anterior	VT1S	CAMINO RAPEL Ruta del Valle Sur - Ruta 66	Melipilla - San Pedro	30	PS MT	Se reconoce el trazado de esta vía que corresponde a la Ruta G-60 y a la Ruta H-62-G

17	T59S	VT9S	AVDA. VILUCO SUR Camino Talagante Paine - Ruta 5	Buín - Paine	40	SM	Vía solicitada por la comuna. Esta vía hace el By pass de Viluco , hasta la Ruta 5.
18	s/c anterior	VT5S	CAMINO TALAGANTE ISLA DE MAIPO Camino Talagante Paine - LEU Isla de Maipo	Isla de Maipo	35	PS MT	Se reconoce el trazado de esta vía que corresponde a la Ruta G-40
19	s/c anterior	VT11S	CAMINO BUIN EL PRINCIPAL Ruta 5 - Camino Alto Jahuel Camino Alto Jahuel - Av. Canal Lo Arcaya	Buín Buín -Pirque	45 30	PS y SM	
20	s/c anterior	VT3S	COSTANERA SUR RIO MAIPO Camino Talagante Paine – LEU Valdivia de Paine	Buín	40	PS	Se reconoce el trazado de esta vía existente que corresponde a la Ruta G-555 y que conecta con la localidad urbana Valdivia de Paine
21	s/c anterior	VT6S	CAMINO LAS PARCELAS Camino Talagante Isla de Maipo - Camino Talagante Paine.	Isla de Maipo	30	PS	Se reconoce el trazado de esta vía existente , conecta la G-40 con la G-46
22	s/c anterior	T13S	AVDA. MANUEL RODRÍGUEZ Ribera Sur del Río Maipo– Canal Viluco Canal Viluco – O’Higgins O’Higgins – Av. San Martín Av. San Martín - Del Rodeo (Incluye Parque) Del Rodeo – Alberto Krumm ALBERTO KRUMM Manuel Rodríguez – Ruta 5 Sur	Buín Buín Buín Buín Buín Buín	45 30 45 30 30	SM	Vía solicitada por la comuna
23	s/c anterior	VT730	CONEXIÓN EL MELOCOTÓN Par Vial Nor Oriente El Volcán - Par Vial Sur Poniente El Volcán	San José de Maipo	30	PS	Se incorpora trazado que incluye puente y que conecta el par vial El Volcán
24	s/c anterior	VT720	CONEXIÓN GUYACÁN Par Vial Nor Oriente El Volcán - Par Vial Sur Poniente El Volcán	San José de Maipo	30	PS	Se incorpora trazado que incluye puente y que conecta el par vial El Volcán
25	s/c anterior	VT710	CONEXIÓN LOS PEUMOS - EL CANELO Par Vial Nor Oriente El Volcán - Par Vial Sur Poniente El Volcán	San José de Maipo	30	PS	Se incorpora trazado que incluye puente y que conecta el par vial El Volcán
26	s/c anterior	VT27P	ACCESO PUANGE Ruta 68 - Costanera Puange COSTANERA PUANGE Acceso Puange- Límite Regional	Curacaví Curacaví	30 30	PM	Solicitud Municipal
27	s/c anterior	VT1P	CAMINO TRES PUENTES SANTA EMILIA Ruta del Valle Poniente - Santa Emilia	María Pinto	30	SM	Vía solicitada por la comuna
28	s/c anterior	VT18P	TRONCAL LO AGUIRRE NORTE Camino Poniente - LEU PDUC Lo Aguirre Noviciado - Costanera Norte Río Mapocho	Pudahuel	40	PS	Esta vía es continuidad hacia el oriente de la vía Troncal Norte II, incorporada en la PDUC de Lo Aguirre al año 2018. Esta vía considerada en el EISTI como conexión de la PDUC con la Red Vial Metropolitana. Queda sin declaratoria a utilidad pública en el tramo que corresponde al Parque Metropolitano Laguna Caren.
29	s/c anterior	VT17P	TRONCAL LO AGUIRRE Camino Poniente - LEU PDUC Lo Aguirre Noviciado - Pudahuel Poniente	Pudahuel	40	PS	Esta vía es continuidad hacia el oriente de la vía Troncal Norte I, incorporada en la PDUC de Lo Aguirre al año 2018. Esta vía considerada en el EISTI como conexión de la PDUC con la Red Vial Metropolitana. Queda sin declaratoria a utilidad pública en el tramo que corresponde al Parque Metropolitano Laguna Caren.
30	s/c anterior	VT19P	VIA UNO Pudahuel Poniente (Sector Hidronor) - Pudahuel Poniente (Sector al Norte de Urbanya)	Pudahuel	40	PS	Esta vía es continuidad hacia el norte y sur de la Vía Calle 1 C1 incorporada en la PDUC de Lo Aguirre al año 2018. Esta vía considerada en el EISTI como conexión de la PDUC con la Red Vial Metropolitana

31	s/c anterior	VT20P	ARCO METROPOLITANO Noviciado - Pudahuel Poniente	Pudahuel	40	PS MT	Esta vía considerada en el EISTI como conexión de las PDUC Urbanya y Lo Aguirre con la Red Vial Metropolitana. Queda sin declaratoria a utilidad pública en el tramo que corresponde al Parque Metropolitano Laguna Caren.
32	s/c anterior	VT5P	LAS PALMERAS Costanera Sur Río Mapocho - Balmaceda	Peñaflor	30	SM	Vía solicitada por la comuna. Vía en tramo Rural
33	s/c anterior	VT6P	LOS PAJARITOS Costanera Sur Río Mapocho - Autopista del Sol	Peñaflor	30	SM	Vía solicitada por la comuna. Vía en tramo Rural
34	s/c anterior	VT11N	AVDA. PRINCIPAL IGNACIO CARRERA PINTO Cardenal Caro – Américo Vespucio	Conchalí	30	SM	Vía solicitada por la Municipalidad
35	s/c anterior	VT19CN	AVDA LAS TORRES Américo Vespucio - Camino del Cerro	Quilicura	40	PS	Conexión Lampa Quilicura
36	s/c anterior	VT59C	RADAL (PAR VIAL) Martínez de Rosas – Lo Espinoza	Quinta Normal	20	PS	Se agrega formando un par vial con Sergio Vaqldovinos y Jujuy cada uo de 20 m. en la comuna de Quinta Normal como parte del Anillo Troncal Intermediop
37	s/c anterior	VT26N	LO CASTRO Las Industrias - Costaneras FFCC al Norte	Lampa -Quilicura	30	VT	Se agrega esta vía dando continuidad al poniente al eje VT26N (El Lucero) hasta conectar con la calle Colo Colo en Quilicura
38	E115 - M115	VT69O	PAR VIAL NORORIENTE EL VOLCÁN (G-25) Camino San José de Maipo Poniente – Conexión Melocotón Conexión Melocotón – Par Vial Sur Poniente El Volcán Par Vial Sur Poniente El Volcán – Camino Termas Valle de Colina PAR VIAL SUR PONIENTE EL VOLCAN El Toyo Sur (Par Vial) – Conexión El Melocotón Par Vial Nororientel El Volcán (G-25) – Camino Termas Valle de Colina	San José de Maipo San José de Maipo San José de Maipo San José de Maipo San José de Maipo	20 25 20 20 20	PMOP y PS	Se incorpora trazado propuesto por el DPV de la DVVM del MOP y se agrega un par vial que va por la ribera sur poniente del Río Maipo, en el tramo desde Puente El Toyo hasta Camino Termas Valle de Colina, cada par tiene 20 m. de ancho.

CÓDIGO DE ORIGEN DEL CAMBIO

SM: Solicitud Municipal
PS: Propuesta SEREMI
ZTP: Zonas Típicas y Pintorescas
MPRMS: Modificación PRMS RG: (Resolución GORE)
VT: Vialidad en art. Transitorios
PMOP Propuesta del Departamento de Planificación Vial de la Dirección de Vialidad RM,
MOP o Dirección General de Concesiones (DGC)
MT: Mesa Técnica SEREMIS MINVU, del MA y GORE -2024

Fuente: SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM.

5 MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICA

El Marco de Referencia Estratégico hace alusión al contexto político – administrativo que se genera por medio de macro-políticas, planes y/o estrategias que rigen para el territorio objeto de modificación. Estas son consideradas en la Evaluación Ambiental Estratégica del IPT, otorgando las referencias y orientaciones para la evaluación, ayudando a la resolución de problemas y constituyendo el marco de referencia en el proceso de decisión.

Para ello se han revisado aquellas políticas, planes y/o estrategias que los OAE han considerado relevante en los procesos de participación de la EAE.

5.1 POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO (CNDU MINVU, 2014).

La Política Nacional de Desarrollo Urbano: Ciudades Sustentables y Calidad de Vida, fue elaborada por una comisión asesora presidencial y publicada el año 2014. Esta tiene como principal objetivo generar las condiciones para mejorar la calidad de vida para las personas, abordando de manera integral los aspectos que rigen la conformación de nuestras ciudades, buscando que su desarrollo sea socialmente integrado, ambientalmente equilibrado y económicamente competitivo

En este sentido, el documento está basado en el concepto de "Desarrollo Sustentable", entendiendo desarrollo como el aumento de posibilidades de las personas y comunidades para llevar adelante sus proyectos de vida en diferentes ámbitos; y sustentable como la capacidad de no solo satisfacer las necesidades presentes sino de las futuras generaciones.

Por otro lado, considera al territorio como un "Bien Común", único e irrepetible, que debe regularse cuando se definen usos permanentes. Al mismo tiempo deben respetarse las opciones de ocupación del territorio que las personas libremente deseen, estableciendo límites y condiciones en cada caso.

De acuerdo con lo anterior, la Política se rige bajo 12 principios rectores: Gradualidad, Descentralización, Equidad, Integración Social, Participación, Identidad, Compromiso, Calidad, Eficiencia, Adaptabilidad, Resiliencia y Seguridad.

Estos principios se aplican a 5 ámbitos que estructuran la Política: "Integración Social", "Desarrollo Económico", "Equilibrio Ambiental", "Identidad y Patrimonio", siendo el eje articulador de estos el "Institucionalidad y Gobernanza".

La Política hace menciones explícitas orientadas al desarrollo urbano inclusivo considerando aspectos de movilidad y transporte, los cuales se detallan a continuación.

Tabla 28: Relación entre Política Nacional de Desarrollos Urbano y EAE

Ámbito	Objetivo	Relación con EAE
1. Integración social	1.1 Garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos	La EAE desde un enfoque de integración ambiental y sustentable, se alinea con el objetivo de la Política, mediante la consideración de los sistemas de accesibilidad como factor fundamental en la planificación territorial, en donde se sitúan las comunas susceptibles a la modificación. Se coloca especial atención en que el Estado vele porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento. En este sentido, las modificaciones del PRMS a la vialidad, deben tomar en consideración los aspectos accesibilidad, que permita mejorar la calidad de vida de las personas. La planificación de la vialidad estructurante y su posterior consolidación permitirán mejorar el acceso a los centros de trabajo, educación y servicios.
	1.2 Revertir las actuales situaciones de segregación social urbana	
	1.3 Incrementar la conectividad, la seguridad y la accesibilidad universal	
	1.8 Propiciar la integración social en y con las localidades apartadas	
3. Equilibrio Ambiental	3.6 Fomentar la movilidad urbana a través del uso compartido del espacio público.	Este objetivo apunta a garantizar la accesibilidad con normas urbanísticas específicas para el espacio público que den certeza especialmente a elementos patrimoniales y ambientales de la ciudad. En este sentido la EAE del MPRMS 104 se relaciona directamente, ya que la fijación de DUP, permite a futuro diseñar iniciativas como paseos, ciclovías y otras medidas que requieren como paso fundamental la aprobación de esta modificación que asegure las fajas mínimas para tales proyectos. Adicionalmente el PNDU menciona avanzar en la creación de zonas urbanas de tráfico calmado y fomentar el uso del espacio público para aspectos no funcionales como pasear, conversar, sentarse a mirar, lo cual se relaciona con la modificación.
4. Identidad y patrimonio	4.1 Valorar el entorno físico, construido o natural, formador de la identidad de las comunidades.	La EAE del MPRMS 104 considera especialmente la protección de las distintas tipologías patrimoniales como: Zonas Típicas, Monumentos Históricos, Zonas de Conservación Histórica, Inmuebles de Conservación Histórica que pudiesen verse afectadas por el trazado planificado de la vialidad estructurante del PRMS. En este sentido se proponen medidas para reconocer los anchos oficiales actuales o pares viales que impidan la destrucción de las construcciones patrimoniales.

Fuente: Elaboración propia.

5.2 POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO RURAL (COMICIVYT, 2020).

La Política Nacional de Desarrollo Rural publicada el año 2014, desarrollada por el Ministerio de Agricultura, con la colaboración de la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (ODEPA) y el involucramiento de los 14 ministerios participantes a través de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT), tiene como objetivo general mejorar la calidad de vida y aumentar las oportunidades de la población rural, basada en el nuevo paradigma rural propuesto por la OCDE, concebido con un accionar público y un enfoque territorial.

La Política se rige bajo 12 principios rectores los cuales son: Bienestar Social, Diversidad de Oportunidades, Equidad, Integración Territorial, Identidad, Descentralización, Sustentabilidad, Eficiencia, Participación, Resiliencia, Gradualidad e Integralidad.

La Política se articula en 5 ámbitos: Bienestar Social de la Población, Oportunidades Económicas, Sustentabilidad Medio Ambiental, Cultura e Identidad y por último Gobernabilidad de la Política de Desarrollo Rural. Estos poseen ejes estratégicos con sus respectivos objetivos específicos para guiar a quienes toman decisiones en los territorios rurales a diversas escalas.

A continuación, se identifica los dos ámbitos de la Política y sus respectivos ejes estratégicos más relacionados con la modificación del instrumento.

Tabla 29: Relación entre la Política Nacional de Desarrollo Rural y la Evaluación Ambiental Estratégica

Ámbitos	Ejes estratégicos	Relación con la EAE
1. Oportunidades Económicas en el Territorio Rural	1.1 Multiactividad	Las comunas rurales involucradas en la modificación poseen una variedad de elementos naturales que pueden ser beneficiadas con una mejora en su conectividad vial. Como respuesta a lo anterior, el PRMS puede permitir mejorar la accesibilidad para las actividades agro productivas y turísticas presentes en la región.
2. Sustentabilidad Medio Ambiental del Territorio Rural	2.1 Biodiversidad, Servicios Ecosistémicos y Paisaje	La Región Metropolitana presenta importantes áreas de valor natural que han sido reconocidas por diversos instrumentos de gestión ambiental, y que ha permitido resguardar el patrimonio natural de los territorios y ser considerados en la planificación comunal. Se destacan instrumentos como el SNAP, los humedales urbanos y las reservas naturales municipales (RENAMU). En este contexto, la vialidad propuesta en el PRMS permite favorecer el acceso a lugares de valor natural y áreas protegidas, y con ello contribuir al desarrollo local de manera sostenible. Las vías propuestas en el espacio rural se emplazan en mayor parte sobre vías preexistentes.
	2.3 Recurso Suelo	Las vías propuestas por el MPRMS 104 en el espacio rural se emplazan en mayor parte sobre vías preexistentes. Eventualmente en algunos sectores se pueden alterar suelos de alto valor agrícola, pero en proporciones bajas.

Fuente: Elaboración propia.

5.3 POLÍTICA NACIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA, 2021).

La Política Nacional de Ordenamiento Territorial fue desarrollada por la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT, 2021). Tiene como objetivo general proporcionar un marco que oriente estratégicamente el ordenamiento y la gestión del territorio, en base a sus potencialidades, singularidades, y relaciones funcionales, por cuanto en éste convergen los diversos intereses y acciones para la creación de oportunidades, contribuyendo al desarrollo sustentable, a una economía baja en emisiones, y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

La PNOT señala los siguientes principios: Sustentabilidad, Diversidad territorial, Equidad territorial, Integralidad, Dinamización productiva y competitividad territorial, Participación, Descentralización y Gradualidad.

Para alcanzar el objetivo la política se articula en cinco ejes estratégicos: a) Sistema de Asentamientos humanos; b) Sistema Económico-productivo; c) Sistema Natural; d) Sistema de Infraestructura y logística; y e) Sistema Socio-territorial Integrado.

A continuación, se identifica los ejes estratégicos más relacionados con la modificación del instrumento.

Tabla 30: Relación entre la Política Nacional de Ordenamiento Territorial y la Evaluación Ambiental Estratégica

Ejes estratégicos	Objetivos	Relación con la EAE
Eje Estratégico 1: Sistema de Asentamientos Humanos que propenda a una Mejor Calidad de Vida de las Personas, Mediante un Territorio Seguro e Inclusivo	1.1: Contribuir a un sistema de asentamientos humanos integrado, inclusivo y sustentable, que incorpore las dimensiones social, económica y ambiental con identidad territorial, fomentando la articulación funcional entre el territorio urbano y rural.	La mejor calidad de vida e inclusión se logra con una mayor accesibilidad a servicios y equipamiento, lo que esta propuesta contribuye, específicamente a través de una mayor certeza en el tramado de la vialidad estructurante. Se contribuye también con la conexión y articulación urbano-rural y el impulso de la actividad económica y productiva.
Eje Estratégico 3. Sistema Natural para un Territorio Diverso y Rico en Recursos Naturales y Culturales	Objetivo 3.1: Impulsar un desarrollo sustentable del territorio y sus recursos naturales, reduciendo los efectos adversos en el medio ambiente y los asentamientos humanos	La propuesta permite minimizar los efectos sobre áreas de valor natural de la región, reconociendo la vialidad existente. En casos puntuales se plantean aperturas que deben ser evaluadas con un enfoque más preciso.

Ejes estratégicos	Objetivos	Relación con la EAE
Eje Estratégico 4: Sistema de Infraestructura y Logística para Fortalecer Redes, Servicios, Conectividad y Comunicaciones	Objetivo 4.1: Contribuir a una mayor cohesión social y territorial, fortaleciendo la conectividad, las comunicaciones y las redes de interconexión en los diversos sistemas territoriales que mejoren y faciliten la accesibilidad y movilidad de personas, bienes y servicios.	Las modificaciones del PRMS a la vialidad estructurante, deben ser entendidas como una contribución directa a una mejora en la accesibilidad y movilidad en la región. La planificación de la vialidad estructurante y su posterior consolidación permitirán mejorar el acceso a los distintos puntos de origen y destino de la población, mejorando con ello la cohesión social y disminuyendo las brechas territoriales. .

Fuente: Elaboración propia

5.4 ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (SUBTRANS, 2021).

La Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible fue desarrollada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La Estrategia propone 7 objetivos y 30 medidas, lo que permitirá avanzar en dirección de una nueva movilidad para los centros urbanos al año 2050. Este instrumento es complementario a otras estrategias y políticas existentes en Chile, como la Política Nacional de Desarrollo Urbano, las políticas de Seguridad de Tránsito y Equidad de Género y Transporte, la Estrategia Nacional de Electromovilidad, la Política Energética y la Estrategia Climática de Largo Plazo (ECLP).

A continuación, se identifican tres objetivos y medidas respectivas de la Estrategia más relacionadas con la modificación del instrumento.

Tabla 31: Relación entre la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible y la Evaluación Ambiental Estratégica

Objetivos	Medidas	Relación con la EAE
1 Movilidad integrada al territorio	<p>1.1 Instrumentos de planificación territorial orientados al transporte público y la movilidad activa</p> <p>1.2 Gestión y diseño urbano orientados al transporte público y la movilidad activa</p> <p>1.3 Intersectorialidad con enfoque territorial</p>	Uno de los principales desafíos para el desarrollo urbano es la articulación entre los sistemas de movilidad y la planificación urbana. La propuesta se vincula directamente con las medidas de este objetivo en términos de reconocer la importancia del diseño de perfiles viales que permitan un mejor funcionamiento del transporte público en vías que corresponden a la mayor parte de la vialidad estructurante proyectada.

Objetivos	Medidas	Relación con la EAE
2. Movilidad más Eficiente	2.1 Redistribución del espacio vial	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 sentido la propuesta reconoce esta situación especialmente en los sitios patrimoniales donde debe primar el criterio de protección ante el de circulación.
3. Movilidad activa y segura	3.1 Infraestructura para peatones y ciclos 3.2 Iniciativas de seguridad vial que prioricen a peatones y ciclos	La planificación de vías urbanas debe dar certezas para la implementación de medidas futuras que permitan una movilidad activa y seguras como son los paseos peatonales y ciclovías. La propuesta contribuye a este objetivo de la Estrategia.

Fuente: Elaboración propia

5.5 PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL (MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y EL PATRIMONIO, 2021 – 2026).

El Plan Nacional de Patrimonio Cultural 2021-2026 fue desarrollado por el Ministerio de Las Culturas, Las Artes y El Patrimonio. El objetivo es generar una coordinación y articulación estatal de iniciativas, existentes y futuras, para fortalecer el desarrollo integral de las acciones de investigación, reconocimiento, salvaguardia, puesta en valor, protección, conservación, prevención, transmisión y difusión que se practican en torno al patrimonio cultural y natural del país; que contemple su memoria histórica, la participación activa de las comunidades y el acceso equitativo de los territorios a los recursos técnicos y económicos

Los principios del Plan son: 1) diversidad cultural; 2) democracia y participación cultural; 3) reconocimiento cultural de los pueblos indígenas; 4) respeto a la libertad de creación y valoración social de los creadores y cultores; 5) reconocimiento de las culturas territoriales; 6) patrimonio cultural como bien público; 7) respeto a los derechos de los creadores y cultores, y 8) la memoria histórica

A continuación, se identifica los objetivos y acciones del Plan más relacionados con la modificación del instrumento.

Tabla 32: Relación entre el Plan Nacional de Patrimonio Cultural y la Evaluación Ambiental

Estratégica

Objetivos	Acciones	Relación con la EAE
1 Fortalecer los mecanismos de protección y salvaguardia de acuerdo con la diversidad patrimonial del país.	Actualización permanente del sitio web www.patrimoniourbano.cl	La protección del patrimonio es uno de los principales ejes de la propuesta de actualización del PRMS, en términos de reconocer los anchos viales existentes en los inmuebles y zonas urbanas protegidas.
2. Incrementar las condiciones de conservación del patrimonio cultural y natural, promoviendo una cultura preventiva.	Programa Concursable de Espacios Públicos	La planificación urbana reconoce distintas tipologías de conservación del patrimonio construido como natural, como zonas típicas, zonas de conservación histórica, inmuebles de conservación, entre otras. La propuesta permite tener certeza que no habrá procesos expropiatorios que pongan en riesgo este patrimonio construido, al reconocer los anchos oficiales existentes en el plan.
3. Promover el acceso equitativo al patrimonio cultural y natural en los territorios, ampliando las acciones de comunicación y difusión.	Llamado especial DS N°27 (V. y U.) para mejoramiento de Cites y Vivienda Antiguas y/o Patrimoniales	La promoción de la conservación del patrimonio cultural y natural se puede fortalecer implementando medidas que mejoren la accesibilidad equitativa, especialmente en áreas de valor natural y rurales. La propuesta se alinea con esta línea del Plan especialmente en lo que se refiere a conectividad a estos lugares patrimoniales.

Fuente: Elaboración propia

5.6 PLAN DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO PARA CIUDADES 2018-2022

El Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades 2018 - 2022, aprobado por el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad y el Cambio Climático el año 2018 fue coordinado por el Ministerio de Medio Ambiente. Tiene como objetivo general “proponer lineamientos de adaptación para las ciudades frente al cambio climático, fortaleciendo, con una mirada prospectiva, la capacidad de respuesta y la de sus habitantes frente a sus diferentes impactos, propendiendo mejorar el nivel de equidad territorial” .

Se compone de cinco ejes estratégicos y diez líneas de acción en torno a: Planificación urbana y ordenamiento territorial; Infraestructura y construcción sostenible; Reducción y gestión del riesgo de desastres asociados al cambio climático; Gestión local y colaboración interinstitucional, y; Difusión. El Plan propone 35 medidas y acciones, varias de las cuales se articulan en base al concepto de mitigación, resiliencia y sostenibilidad urbana.

Este nuevo Plan de adaptación sectorial presenta mayor detalle y claridad en relación a las responsabilidades de los gobiernos locales y del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y constituye la primera iniciativa estatal que prioriza la adaptación, mitigación y resiliencia urbana al cambio climático en el país.

Tabla 33: Plan de Adaptación al Cambio Climático de Ciudades y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica

Ejes	Líneas de acción	Relación con la EAE
1. Planificación urbana y ordenamiento territorial	1.1 Instrumentos de planificación territorial y normas urbanas	La modificación propuesta se alinea directamente con este eje ya que corresponde a un instrumento de planificación territorial que define la vialidad estructurante de la Región Metropolitana.
	1.2 Movilidad urbana	Esta es la línea de acción del Plan más relacionada con la propuesta de modificación normativa 104, en términos de avanzar hacia una planificación urbana integrada, incorporando elementos de movilidad urbana. Acá se observa una relación directa con la definición de vialidad expresa, troncal, condicionada y supletoria que contribuye a la conectividad metropolitana e intercomunal.
2. Infraestructura y construcción sostenible	2.1 Espacio público	La relación del Plan con la EAE de la modificación se expresa en el vínculo indirecto con la medida de “avanzar hacia una concepción de espacio público como soporte para la adaptación al cambio climático.” Esto se asocia fundamentalmente a que la modificación apunta a proteger los espacios patrimoniales, procurando no intervenir sobre estos.
4. Gestión local y colaboración interinstitucional	4.1 Generación de capacidades y colaboración	Esta línea de acción se relaciona con la posibilidad de que la EAE sea una buena instancia para formalizar colaboraciones institucionales en torno al diseño vial e implementación de una movilidad sustentable.
	4.2 Gestión	Al igual que el anterior, la EAE es una buena instancia para impulsar acciones de adaptación de las ciudades al cambio climático a partir del manejo de la vialidad estructurante de la región.

Fuente: Elaboración propia.

5.7 ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO (GORE RM, 2024).

La Estrategia Regional de Desarrollo fue desarrollada por el Gobierno Metropolitano de la Región Metropolitana de Santiago. La imagen objetivo consensuada de la Estrategia corresponde: “Santiago, región que logra avanzar hacia un desarrollo con mayor justicia social, territorial y ambiental para sus habitantes, expresado en altos estándares de seguridad, cohesión social, equidad de género y sostenibilidad, promoviendo desarrollo económico, turístico y cultural” (GORE RM, 2024).

La Estrategia define siete lineamientos, 35 objetivos estratégicos y 94 iniciativas dentro del Plan de Acción.

Los principios que sustentan la Estrategia son: Inclusión; Resiliencia; Justicia Socioterritorial; Equidad de Género; Seguridad Humana; Sostenibilidad; y Cohesión Social.

A continuación, se identifica los cinco lineamientos y objetivos estratégicos de la Estrategia más relacionados con la modificación del instrumento.

Tabla 34: Relación entre la Estrategia Regional de Desarrollo y la Evaluación Ambiental

Estratégica

Lineamientos	Objetivo Estratégico	Relación con la EAE
1 Lineamiento 3. Espacios públicos para todas y todos	Promover el mejoramiento y co-creación de espacios públicos con equidad y accesibilidad universal.	El mejoramiento de la infraestructura de transporte implica un acople con las medidas de protección del espacio público, que esta modificación impulsa, especialmente resguardando la protección del patrimonio construido.
2. Lineamiento 4. Movilidad regional y metropolitana sostenible	<p>Planificar y promover un sistema de transporte intermodal con visión regional y metropolitana.</p> <p>Impulsar la diversificación de los modos de transporte, accesibilidad, convivencia vial y el desarrollo del transporte público con énfasis en tecnologías sostenibles, priorizando espacios seguros para peatones.</p> <p>Promover la accesibilidad universal como criterio en el diseño e implementación de iniciativas con pertinencia según género, situación de discapacidad y ciclo de vida.</p>	La Estrategia da un fuerte énfasis a la accesibilidad indicando acciones estratégicas vinculadas a la movilidad. Los objetivos de la propuesta se relacionan con el logro de este lineamiento y objetivos estratégicos. Se destaca el rol del plan de mejoramiento del sistema de movilidad y de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), el estudio para la integración de RED (Red Metropolitana de Movilidad) al sistema de transporte de zonas rurales, entre otros instrumentos. Todos los cuales se ven beneficiados con una planificación de la vialidad estructurante que asegure la movilidad y de certeza normativa.
3. Lineamiento 5. Medio ambiente y territorio resiliente	Promover la conservación de la naturaleza fortaleciendo la protección ambiental, reduciendo amenazas sobre ecosistemas y reconociendo la importancia de la biodiversidad de especies y paisajes regionales y metropolitanos, como también la protección de suelos con vocación de explotación agrícola.	La promoción de la conservación del patrimonio cultural y natural se puede fortalecer implementando medidas que mejoren la accesibilidad equitativa, especialmente en áreas de valor natural y rurales. La propuesta se alinea con esta línea del Plan especialmente en lo que se refiere a conectividad a estos lugares patrimoniales.
4. Lineamiento 6. Nuevas economías para el desarrollo sostenible, innovación y turismo	Posicionar a Santiago como un destino global, que ponga en valor su riqueza natural y patrimonial, fortaleciendo el desarrollo económico local y las cadenas de valor con base en las vocaciones productivas y capacidades territoriales	La promoción de la conservación del patrimonio cultural y natural se puede fortalecer implementando medidas que mejoren la accesibilidad equitativa, especialmente en áreas de valor natural y rurales. La propuesta se alinea con esta línea del Plan especialmente en lo que se refiere a conectividad a estos lugares patrimoniales.

Lineamientos	Objetivo Estratégico	Relación con la EAE
5. Lineamiento 7. Gobernanza multinivel con participación ciudadana	Incentivar la participación ciudadana en la elaboración de instrumentos de planificación a nivel regional y local, promoviendo la inclusión social. Fortalecer los procesos de actualización de instrumentos de planificación territorial, con participación ciudadana.	El proceso de EAE en sí mismo es un mecanismo que incentiva la participación ciudadana y de actores que intervienen en el proceso de elaboración de instrumentos de planificación como esta modificación del PRMS. Dentro de las iniciativas detonantes para el área Metropolitana de Santiago se acopla el diseño la vialidad estructurante con foco participativo.

Fuente: Elaboración propia

5.8 ESTRATEGIA REGIONAL DE BIODIVERSIDAD (MMA, 2015 - 2025).

La Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015-2025 representa la continuación y actualización de las estrategias de la región impulsadas desde 2003. La actual estrategia busca la conservar la biodiversidad de la región como parte de la identidad territorial de esta, capaz de contribuir al desarrollo de la sustentabilidad y competitividad por medio de sus bienes y servicios ecosistémicos.

El principal desafío que asume la Estrategia en un horizonte de 10 años es, incorporar la biodiversidad al desarrollo como fuente de oportunidades, bienestar de los habitantes y una eficaz herramienta para resguardar el patrimonio en ambientes naturales, urbanos, rurales y productivos.

A continuación, se identifica un eje y un lineamiento de acción vinculado con la MPRMS 104 y su relación con la EAE.

Tabla 35: Relación Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad y EAE

Ejes Estratégicos	Lineamientos de Acción	Relación con EAE
1. Valorización de los servicios ecosistémicos.	2.1 Identificación, seguimiento y valorización de los servicios ecosistémicos	La MPRMS 104 reconoce las áreas de valor natural presentes en la región dentro de sus fundamentos y luego como componentes que orientan el desarrollo de la Modificación, reconociendo los servicios ecosistémicos naturales que presentan.

Fuente: Elaboración propia.

5.9 SÍNTESIS MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICA

A escala nacional se identifican 9 políticas y normativas relevantes con el objetivo de la EAE de la MPRMS 104. La Política Nacional de Ordenamiento Territorial desarrollada por la COMICIVYT es la más importante ya que da los lineamientos generales para las políticas urbanas y rurales a nivel nacional. Las modificaciones del PRMS a la vialidad estructurante, deben ser entendidas como una contribución directa a una mejora en la accesibilidad y movilidad en la región, mejorando con ello la cohesión social y disminuyendo las brechas territoriales urbanas y rurales.

En este sentido, la Política Nacional de Desarrollo Urbano es relevante, ya que hace menciones explícitas orientadas al desarrollo urbano inclusivo, considerando aspectos de movilidad y transporte. Se destaca los aportes de la Modificación en los objetivos de equilibrio ambiental y de protección patrimonial.

La Política Nacional de Desarrollo Rural tiene una relación un poco más indirecta pero si importante con dos ámbitos específicos y sus respectivos ejes estratégicos relacionados, con las oportunidades económicas en el territorio rural y la sustentabilidad medio natural, donde la conexión vial juega un rol relevante.

La revisión de la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible permitió identificar 3 objetivos relacionados con la MPRMS 104. La propuesta reconoce la importancia del diseño de perfiles viales que permitan un mejor funcionamiento del transporte público en vías que corresponden a la mayor parte de la vialidad estructurante proyectada. Sin embargo, a nivel general se observa un desacople entre los lineamientos estratégicos del Ministerio de Transporte con el Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Vivienda y Urbanismo en la articulación de una planificación vial y de movilidad integrada, el cual aparece como un desafío que debe abordarse en un proceso de modificación integral del PRMS, donde no solo se regulen las vialidades, sino que también se analicen y regulen otros aspectos, como los usos de suelo, las actividades productivas y las áreas de valor natural, con miras a generar una adecuada integración de los desafíos intersectoriales en estas materias.

Dentro de estos instrumentos destaca el Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades 2018 - 2022, especialmente la línea de acción vinculada con la movilidad. Esta la línea de acción es la más relacionada con la propuesta de Modificación 104, en términos de que reconoce las áreas de valor natural presentes en el territorio, favoreciendo la implementación de medidas de mitigación como lo es reconocer los humedales urbanos y permitir la captura de gases de efecto invernadero, o bien, de adaptación, evitando afectar los elementos naturales al interior de las áreas urbanas que brindan servicios. .

En lo que se refiere a patrimonio, el Plan Nacional de Patrimonio Cultural 2021-2026 muestra tres objetivos vinculados con la Modificación, destacando la promoción de la conservación del patrimonio cultural y natural con medidas que mejoran la accesibilidad equitativa, especialmente en áreas de valor natural y rurales. La propuesta se alinea con esta línea del Plan especialmente en lo que se refiere a conectividad a estos lugares patrimoniales.

A nivel regional se identifican 2 políticas y planes relevantes con el objetivo de la EAE de la MPRMS 104. Es de especial relevancia la Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana 2024-2035, que plantea 5 lineamientos y sus respectivos objetivos específicos relacionados con la propuesta. La Estrategia da un fuerte énfasis a la accesibilidad indicando acciones estratégicas vinculadas a la movilidad. Se mencionan varios instrumentos y mecanismos todos los cuales se ven beneficiados con una planificación de la vialidad estructurante que asegure una movilidad eficiente en la región.

Finalmente, la Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015-2025 tiene una relación indirecta con los espacios rurales de la región, especialmente en materia de accesibilidad a áreas de alto valor natural.

El presente Marco de Referencia Estratégico se convierte, por tanto, en la estructura general que incorpora los principales lineamientos e iniciativas públicas relacionadas con la Modificación 104 del PRMS, con la finalidad de aportar en la definición de los criterios de desarrollo sustentable; la identificación de las prioridades de ambiente y sustentabilidad; y, establecer los fundamentos de los “Factores Críticos de Decisión (FDC)”, que serán abordados posteriormente.

6 CONSIDERACIONES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD

Como es sabido, desde el 2012 a la fecha, la Modificación 104 ha sido objeto de diversos ajustes, lo que ha traído como consecuencia la necesidad de adecuar los Objetivos Ambientales, Criterios de Desarrollo Sustentable y los Factores Críticos de Decisión.

En el caso de los objetivos ambientales y los criterios de desarrollo sustentable, la primera adecuación se advierte al dictarse la Resolución Ex. N° 1283/2019, del 09.05.2019 de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, se reinicia el proceso y se establecen los objetivos y criterios que lo guiarán.

Para el periodo 2020 – 2023, dichos objetivos y criterios, sumado a los factores críticos de decisión, fueron sometidos a consulta, durante la fase de contexto y enfoque de la EAE, y analizados a la luz de los antecedentes técnicos. Como resultado del proceso, se obtuvo una validación de las consideraciones de ambiente y sustentabilidad.

Ahora bien, atendiendo el nuevo foco de la Modificación 104, el cual apunta principalmente a la “Regularización”, se ha procedido a acotar las metas ambientales y de sustentabilidad en coherencia con ello, y en consecuencia, se han ajustado los temas claves o factores críticos de decisión, según se observa a continuación.

6.1 OBJETIVOS AMBIENTALES

De acuerdo al Reglamento de EAE (2015) del MMA los Objetivos Ambientales corresponden a las metas o fines de carácter ambiental que buscan alcanzar las políticas, planes o instrumentos de ordenamiento territorial sometidos a Evaluación Ambiental Estratégica. En este caso referido a la modificación 104 del PRMS.

En este caso, los objetivos ambientales responden al trabajo realizado a través de la Mesa de Coordinación Intersectorial, correspondiendo a los siguientes:

- Reconocer y resguardar el patrimonio protegido de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.
- Reconocer las áreas de valor natural de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.

A continuación, se presenta un análisis que permite establecer la relación entre los objetivos ambientales identificados y el marco del problema, identificando la relación entre las metas establecidas y los valores, problemas y/o conflictos socioambientales descritos.

Tabla 36: Relación entre los Objetivos Ambientales y el Marco del Problema

Objetivo Ambiental 1:	
<i>Reconocer y resguardar el patrimonio protegido de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.</i>	
Relación con Valores, Problemas o Conflictos	
Valores:	La meta ambiental busca reconocer y resguardar el patrimonio construido, reconociendo el valor ambiental 1 (Presencia de barrios e inmuebles de valor patrimonial), donde se resalta la presencia de barrios e inmuebles al interior de la ciudad, que representan un valor patrimonial identitario.
Problemas:	<p>En esta línea se destaca no sólo la meta que apunta a reconocer y resguardar, sino que también el mecanismo que se establece para llevarla a cabo, vale decir, la eliminación o minimización de las afectaciones que generan las DUP.</p> <p>Atendiendo lo anterior, se identifica una relación indirecta con el primer problema definido (Afectación a escala local de propiedades públicas y privadas que cuentan con gravámenes (DUP) de escala metropolitana), ya que al desafectarse los sectores de valor patrimonial, se genera una modificación de eje, lo que genera un efecto positivo sobre algunas propiedades que no están protegidas por su valor patrimonial, pero que enfrenan los ejes que se modifican.</p> <p>Por su parte, respecto del problema 2 (Desvaloración y deterioro de barrios e inmuebles de valor patrimonial afectos a gravámenes (DUP)) genera una relación directa, puesto que el mecanismo que se plantea, estipula eliminar la declaratoria o minimizarla, con el respectivo efecto que ello tiene.</p>
Conflictos:	<p>Al igual que con los problemas, la relación se genera tanto con la meta, como con el mecanismo que se identifica.</p> <p>En el caso de los conflictos “Presión de las comunidades para desafectar predios afectos a gravámenes” y “Solicitud expresa de municipios y comunidades de gravar nuevas afectaciones (déficit en conectividad y accesibilidad)” , la relación es indirecta, puesto que se advierte como un efecto que se genera al eliminar o minimizar los gravámenes.</p> <p>Mientras que en el caso del conflicto 3 “Afectación de áreas de valor natural y patrimonio construido por ejes pertenecientes a la infraestructura vial metropolitana” , se advierte una relación directa, al eliminarse o minimizarse las afectaciones por DUP.</p>

<p>Objetivo Ambiental 2:</p> <p><i>Reconocer las áreas de valor natural de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste</i></p>	
<p>Valores:</p>	<p>La meta ambiental se relaciona directamente con los valores referidos a la presencia de “Áreas de valor natural con protección oficial” y “Elementos naturales que otorgan servicios ambientales al área urbana metropolitana” .</p> <p>Al igual que sucede con el patrimonio cultural, el mecanismo que se plantea genera un efecto directo sobre los potenciales efectos que pueda tener la vialidad en las áreas de valor natural de la región.</p>
<p>Problemas:</p>	<p>Se identifica una relación indirecta con el primer problema ambiental (Afectación a escala local de propiedades públicas y privadas que cuentan con gravámenes (DUP) de escala metropolitana), ya que al minimizar o eliminar las afectaciones de áreas de valor natural, se elimina el gravamen de ejes que afectan propiedades públicas y privadas al interior de la región.</p> <p>Mientras que respecto del tercer problema “Detrimiento del valor ecosistémico de elementos naturales afectos a declaratorias de vialidad (vigente) que requiere del reconocimiento de nuevo marco normativo que define figuras de protección oficial” , se advierte una relación directa, ya que tanto la meta como los mecanismos que establece el objetivo permiten aminorarlo.</p>
<p>Conflictos:</p>	<p>La relación que se identifica entre los conflictos y el objetivo ambiental 2, es la misma que se establece para el objetivo 1. Ello se debe a que en el caso de los dos primeros conflictos identificados “Presión de las comunidades para desafectar predios afectos a gravámenes” y “Solicitud expresa de municipios y comunidades de gravar nuevas afectaciones (déficit en conectividad y accesibilidad” . La relación se establece a partir del efecto que tiene la aplicación del mecanismo, esto es eliminar o minimizar las afectaciones.</p> <p>Del mismo modo, respecto del conflicto 3 “Afectación de áreas de valor natural y patrimonio construido por ejes pertenecientes a la infraestructura vial metropolitana” , se advierte una relación directa tanto con la meta como con los mecanismos empleados para poder cumplir con ella.</p>

Fuente: Elaboración propia.

6.2 CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE

De acuerdo al Reglamento de EAE (2015) del MMA los Criterios de Desarrollo Sustentable son aquellos criterios que en función de un conjunto de políticas medio ambientales y de sustentabilidad, permite la identificación de la opción de desarrollo más coherente con los objetivos de planificación y ambientales definidos por el Órgano Responsable en el instrumento elaborado. En este caso corresponde a la Secretaría Regional Ministerial de

Vivienda y Urbanismo (MINVU).

Al igual que en el caso de los Objetivos Ambientales, se analizan los antecedentes de trabajados por la Mesa de Coordinación Intersectorial, identificándose el siguiente Criterio de Desarrollo Sustentable:

“Adecua la red vial metropolitana, considerando el patrimonio construido, las áreas de valor natural y el efecto sobre las distintas realidades locales.”

El criterio identificado muestra como éste se enfoca hacia la necesidad de llevar a cabo una modificación que regularice la red vial existente, apuntando hacia la adecuación como una de sus acciones principales. Así mismo, se advierte que éste releva temáticas ambientales y de sustentabilidad como lo es la afectación del patrimonio construido; la necesidad de preservar las áreas de valor natural al interior de la Región Metropolitana; y, considerar el efecto que el sobre gravamen genera sobre las distintas realidades locales.

Tabla 37: Criterio de Desarrollo Sustentable

Criterio de Desarrollo Sustentable	Alcance
<i>Adecua la red vial metropolitana, considerando el patrimonio construido, las áreas de valor natural y el efecto sobre las distintas realidades locales</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Resguarda el patrimonio cultural y ambiental de la región, disminuyendo las afectaciones de utilidad pública vigentes que afectan dichos territorios. - Disminuye los efectos de fragmentación sobre las áreas de valor natural presentes en el territorio, eliminando o disminuyendo las afectaciones de utilidad pública vigentes que afectan dichos territorios. - Disminuye el impacto socioeconómico que generan las afectaciones de utilidad pública vigentes, sobre las propiedades gravadas que se mantienen en el tiempo. - Disminuye el impacto asociado al deterioro de los barrios, producto de afectaciones de utilidad pública vigentes, que no se materializan en sectores con un alto grado de consolidación. - Reconoce vías públicas existentes que articulan el sistema vial metropolitano, eliminando o minimizando la definición de aperturas y ensanches. - Ajusta los trazados, tramos y anchos de las vías que conforman la red vigente de vías troncales y expresas, reconociendo los elementos de valor ambiental y de sustentabilidad del territorio regional.

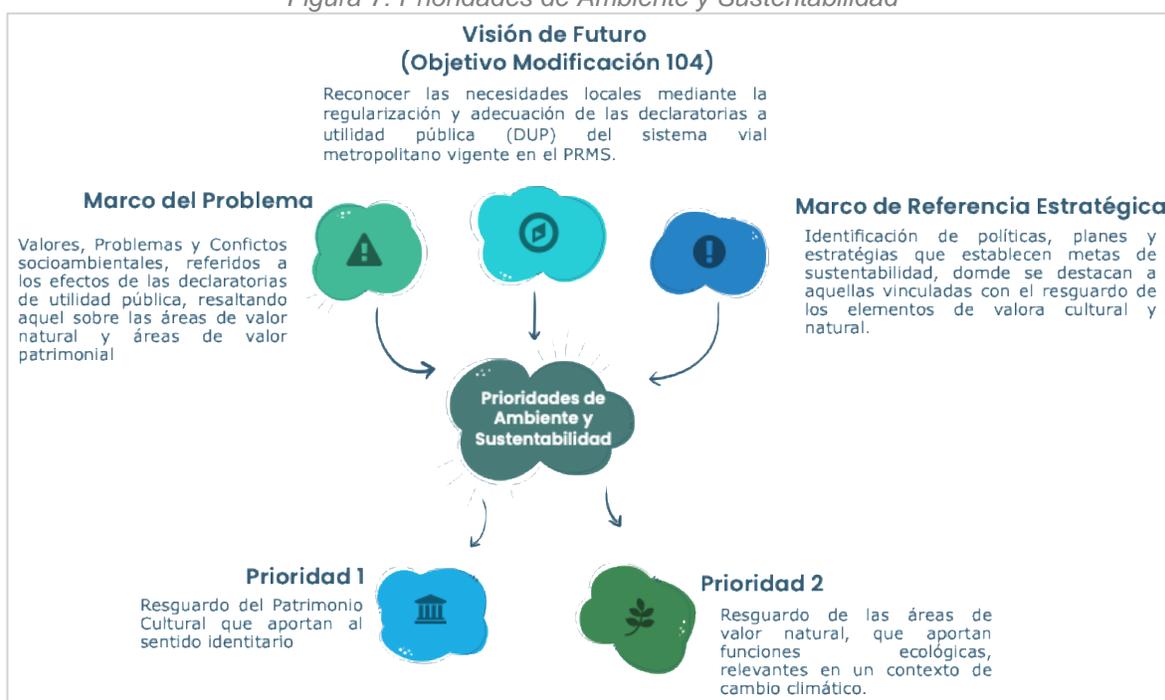
Fuente: Elaboración propia

6.3 PRIORIDADES AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD

Las prioridades ambientales y de sustentabilidad corresponde al conjunto de temas claves y sus interacciones, desde una perspectiva ambiental, con el fin de obtener un panorama integrado de la situación actual del instrumento de planificación, focalizado en aquellos valores, problemas o conflictos que se consideran importantes o prioritarios en virtud de los objetivos estratégicos de la decisión, los Criterios de Desarrollo Sustentables y los Objetivos Ambientales (DDU 430, MINVU, 2020).

De este modo, para su identificación, se han considerado las definiciones establecidas por la Mesa de Coordinación Intersectorial, la información recabada del Marco del Problema y la emanada del Marco de Referencia Estratégica, identificándose las siguientes prioridades ambientales y de sustentabilidad:

Figura 7: Prioridades de Ambiente y Sustentabilidad



Fuente: Elaboración propia

La prioridad ambiental 1, referida al Resguardo del Patrimonio Cultural, reconoce la importancia de su protección. Como se señaló, en el Gran Santiago, existen áreas de gran valor histórico y cultural, como las Zonas Típicas, que están sujetas a categorías de conservación. Es crucial tener en cuenta los efectos que generan las declaratorias de utilidad pública sobre este patrimonio al momento de analizar los efectos locales de la red metropolitana, para evitar cualquier tipo de daño o pérdida. La protección de este patrimonio debe ser considerada en la planificación urbana, evitándose generar dobles declaratorias, donde por un lado se resguarda un inmueble o zona por su valor patrimonial y cultural, y por otro, se declara de utilidad pública con el objetivo de materializar una vía.

La prioridad ambiental 2, aborda el resguardo de las áreas de valor natural, reconociendo la presencia de ecosistemas que son representativos para la macro zona centro del país, y relevantes para la región debido a las funciones que nos brindan. Dentro de éstas, se encuentran: las áreas protegidas, los santuarios de la naturaleza, los sitios prioritarios, los humedales urbanos, y las RENAMU, entre otras. Es importante que la Modificación 104 reconozca y resguarde estos elementos de valor natural, que brindan servicios ecosistémicos cada vez más relevante ante los efectos de cambio climático.

6.4 DEFINICIÓN DE LOS FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN (FCD)

Según el artículo 4, letra g) del Reglamento para la Evaluación Ambiental Estratégica¹¹, los Factores Críticos de Decisión (FCD) corresponden a aquellos temas de sustentabilidad (sociales, económicos y ambientales) relevantes o esenciales, que en función del objetivo que pretende lograr la política, plan o instrumento de ordenamiento territorial, influyan en la evaluación". En función de lo anterior, y tras un proceso de análisis, observación y diálogo con los distintos actores, se han identificado 2 factores críticos de decisión.

Los FCD han sido analizados usando fuentes primarias y secundarias de información. Dentro de las fuentes primarias se encuentran los cuestionarios que se realizaron a los Organismos de la Administración Pública del Estado, durante la fase inicial de diseño. Por su parte, la revisión de fuentes secundarias incluye una serie de información oficial y disponible en distintas plataformas públicas (IDE Chile, entre otros) y también de informes técnicos.

A continuación, se presentan y describen cada uno de ellos (ver siguiente tabla):

Tabla 38: Identificación y descripción del Factor Crítico de Decisión

FCD 1: Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural
Objetivo: Identificar y analizar las posibles tensiones entre la presencia de áreas de valor natural, elementos patrimoniales y zonas de interés cultural en el territorio regulado por el actual PRMS, en el contexto de la modificación propuesta.
Descripción de Alcance: La red vial metropolitana vigente comienza a estructurarse formalmente en 1994, con la aprobación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), que incorporó inicialmente a 37 comunas bajo un marco de planificación intercomunal. A partir de ese hito, distintas modificaciones han ido ampliando su cobertura hasta alcanzar, en la actualidad, un total de 52 comunas integradas al instrumento. Durante este proceso, la consolidación de la vialidad metropolitana ha interactuado de manera diversa con elementos del territorio que poseen valor natural y patrimonial. Estas interacciones no siempre han sido objeto de evaluación integral, dando origen a tensiones que hoy son relevantes de abordar en el marco de la modificación en curso. Por un lado, el territorio regulado por el PRMS incluye un conjunto de áreas de valor

¹¹ D.S N° 32 de fecha 17 de agosto de 2015, publicado en el D.O. con fecha 04 de noviembre de 2015.

natural que abarcan distintas categorías de protección y reconocimiento, tales como Parques Nacionales, Santuarios de la Naturaleza, Humedales urbanos y periurbanos, Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad, entre otros espacios con funciones ecosistémicas relevantes.

Estas áreas se encuentran distribuidas en sectores urbanos, periurbanos y rurales, y su grado de interacción con la red vial varía según el trazado vigente, la intensidad del uso del suelo y la configuración normativa que las rodea. Por otro lado, el sistema urbano metropolitano también contiene zonas y elementos de valor patrimonial, tales como Zonas Típicas, Monumentos Históricos, Inmuebles de Conservación Histórica y otros bienes reconocidos por su valor cultural, arquitectónico o simbólico. La presencia de estos elementos en sectores consolidados o en expansión ha conllevado diversas formas de relación con el sistema vial definido por el PRMS, las que requieren ser comprendidas desde una perspectiva estratégica y no fragmentada.

El análisis de este factor crítico se desarrollará principalmente desde una escala regional, atendiendo al carácter metropolitano del instrumento y al alcance territorial de la vialidad definida. No obstante, se contemplará también el abordaje a escala local o comunal en aquellos casos en que la interacción entre vialidad y valores naturales o patrimoniales así lo requiera, ya sea por su nivel de sensibilidad, singularidad territorial o acumulación de situaciones de conflicto.

Por tanto, este FCD permite relevar las tensiones territoriales históricas que han acompañado al desarrollo de la red vial metropolitana en su relación con el entorno natural y cultural, constituyéndose como una dimensión clave para el análisis ambiental estratégico del instrumento vigente y su proceso de modificación desde el enfoque de la EAE.

Fuente: Elaboración propia.

6.4.1 Definición del Marco de Evaluación Estratégica

En función de los antecedentes descritos, se ha procedido a construir el marco de evaluación estratégica de la MPRMS 104. Este tiene por objetivo establecer los criterios de evaluación que permitan la caracterización del factor crítico de decisión y la posterior identificación de tendencias, dando un marco técnico conceptual al proceso de evaluación ambiental.

Tabla 39: Marco de Evaluación Ambiental Estratégica

FCD 1: Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural		
Criterio de Evaluación	Descripción	Indicadores
Resguardo de áreas de valor natural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.	Analizar la presencia y distribución de áreas de valor natural en la región, evaluando el grado de afectación o presión	<ul style="list-style-type: none"> Grado de consolidación de la vialidad del PRMS entorno a áreas de valor natural en la Región Metropolitana.

	<p>generado por la vialidad definida actualmente por el PRMS sobre o entorno a dichas áreas, considerando su tipo de protección y representatividad territorial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evolución de las áreas de valor natural: Superficie y asignaciones de protección (1967–2025). • Número y superficie de áreas de valor natural declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS. • Evolución de declaratorias de áreas de valor natural por escala (Nacional, Regional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.
Criterio de Evaluación	Descripción	Indicadores
<p>Resguardo del patrimonio cultural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.</p>	<p>Evaluar la consolidación y trazado de la vialidad planificada en relación con la localización de zonas y elementos de valor patrimonial, identificando grado de afectación o presión.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grado de consolidación de la vialidad del PRMS entorno a elementos y zonas de valor patrimonial en la Región Metropolitana. • Número de declaratorias patrimoniales en la Región Metropolitana (MH, ZTP, ICH y ZCH). • Número y superficie de elementos y zonas de valor patrimonial declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS. • Evolución de declaratorias de elementos y zonas de valor patrimonial por escala de protección (Nacional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.

Fuente: Elaboración propia.

7 DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

A continuación, se presenta la caracterización de cada factor, la cual se realiza en función de los criterios de evaluación e indicadores identificados para ello. Posteriormente se identificarán las grandes tendencias, a través de una tabla que permite su sistematización.

7.1 CARACTERIZACIÓN FCD: RECONOCE EL PATRIMONIO CONSTRUIDO Y LAS ÁREAS DE ÁREAS DE VALOR NATURAL

7.1.1 Resguardo de áreas de valor natural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.

7.1.1.1 Grado de consolidación de la vialidad del PRMS en torno a áreas de valor natural en la Región Metropolitana

Con el fin de revisar con mayor detalle el grado de consolidación y el comportamiento de las vías PRMS proyectadas en torno a Áreas de Valor Natural (AVN); (MMA, Sistema de información y monitoreo de biodiversidad (SIMBIO) - MMA, 2025); (MINVU, Cobertura vial del actual PRMS, 2025), se realiza un levantamiento de algunos perfiles viales mediante imágenes satelitales de Google Earth entre los años 2005, 2015 y 2025.

El análisis abarcó siete casos representativos de la Región Metropolitana, en los que se contrastaron los anchos de faja definidos en el PRMS con lo efectivamente trazado en terreno, verificando si las vías se han consolidado o si permanecen solo como proyección, además de considerar su cercanía o superposición con unidades de conservación de distinta categoría.

En el sector cordillerano de San José de Maipo, el Monumento Natural El Morado constituye un ejemplo ilustrativo, pese a contar con un ancho de faja planificado de 52 metros, lo observado en los perfiles no supera los 13 metros en 2025 (ver Tabla 40: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Monumento Natural El Morado (San José de Maipo)).

Se aprecia la presencia de un camino que fue pavimentado a partir de un trazado previo de tierra, pero que nunca alcanza la magnitud estipulada en el instrumento de planificación, quedando en condición de “no consolidado” y sin ingresar en el área protegida.

Una situación similar se repite en el Santuario de la Naturaleza Yerba Loca, en la comuna de Lo Barnechea, donde confluyen tanto una vía metropolitana como una troncal hacia Farellones.

Ambas se proyectan dentro del área protegida, aunque al contrastarlas en los perfiles de 2005 a 2025 no se evidencia consolidación efectiva, lo trazado corresponde a franjas reducidas, sin alcanzar los 25 metros normados (ver Tabla 41 y Tabla 42: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Fundo Yerba Loca, vía troncal (Lo Barnechea)).

En el Santuario de la Naturaleza Quebrada de La Plata, comuna de Maipú, el PRMS define un ancho de 50 metros al oriente del AVN. En este caso, a diferencia de los ya analizados, se advierte que la faja vial es anterior a la protección, la cual se realiza el año 2006. En efecto, si se analiza el polígono del Santuario, se advierte que este reconoce como límite dicha declaratoria, aun cuando no se evidencia algún grado de consolidación de ésta (ver Tabla

43: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Quebrada de la Plata (Maipú).

En el sitio prioritario, Cordón de Cantillana en la comuna de Paine, el PRMS contempla una vía con un ancho de faja de 30 metros, que en la práctica nunca se ha consolidado. Los perfiles satelitales muestran que, al año 2025, los anchos observados no superan los 13 metros, lo que corresponde a caminos menores o huellas locales más que a una infraestructura vial formal (ve Tabla 44: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Cordón de Cantillana o Altos de Cantillana (Paine)).

En el caso del Humedal Urbano Río Mapocho – El Monte, la vía planificada se proyecta con 30 metros de faja, pero los perfiles entre 2005 y 2025 evidencian un máximo de 7 metros en los tramos reconocidos. Más relevante aún, parte de la traza cruza directamente por dentro del humedal urbano declarado, generando una situación de traslape entre planificación vial y conservación.

Esto demuestra un conflicto evidente entre la proyección del eje vial y las nuevas iniciativas de resguardo natural impulsadas en la última década, lo que ha generado la presencia de trazados que interceptan áreas de alta sensibilidad ecológica (ver Tabla 45: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Río Mapocho, Talagante – El Monte (El Monte)).

El Humedal Urbano de Quilicura presenta un escenario intermedio, donde la vía planificada alcanza también los 30 metros, mientras que en la práctica se advierten huellas, senderos y/o canales que llegan a 12 metros en algunos tramos. La particularidad aquí es que la calzada no se mantiene fuera del AVN por completo, sino que lo cruza en distintas secciones, alternando tramos dentro y fuera del humedal. Esto genera una fragmentación espacial que, si bien no corresponde a la consolidación total de la vía, sí representa una presión constante sobre el área protegida (ver Tabla 46: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Humedal Urbano Quilicura (Quilicura)).

Por último, la Reserva Natural Municipal Mawida, en la comuna de La Reina, evidencia un patrón distinto por tratarse de una figura de gestión local. El PRMS contempla allí una vialidad planificada de 80 metros de faja, mientras que los perfiles muestran tramos de hasta 60 metros. A pesar de esa magnitud, ningún tramo aparece como consolidado dentro del área protegida (ver Tabla 47: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Parque Mawida (La Reina)).

La brecha entre lo proyectado y lo existente se hace evidente, pero lo más relevante es que incluso en un ámbito bajo administración municipal, donde el comportamiento es similar, la vialidad proyectada del PRMS no se ejecuta plenamente y se mantiene como lineamiento normativo, lo que deja aun un margen de acción ante esta nueva figura de resguardo natural.

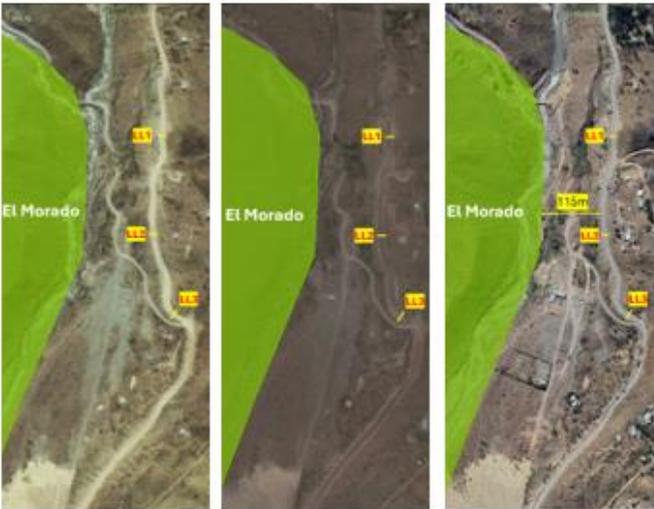
En conjunto, los siete casos evaluados muestran un patrón constante, las vías proyectadas en torno a Áreas de Valor Natural no se materializan o permanecen sin consolidación, con trazados que rara vez alcanzan las dimensiones estipuladas en el instrumento normativo y que en algunos casos no pasan más allá del trazado o proyección.

En este sentido, análisis de los perfiles satelitales indica que, desde 2005 hasta 2025, la

vialidad vinculada a áreas naturales se mantiene en el plano normativo más que en la ejecución territorial, aun cuando en ciertos casos se observan aproximaciones o intersecciones con los límites de las unidades de conservación.

La tendencia, además, abre un margen de acción para considerar ajustes en el PRMS y otros instrumentos de planificación, ya que la existencia de trazados no consolidados o inexistentes permite reevaluar la pertinencia de dichas vías en función de un equilibrio mayor entre la red vial regional y los criterios ambientales de conservación.

Tabla 40: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Monumento Natural El Morado (San José de Maipo)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: 1994						
Comuna: San José de Maipo						
Área de Valor Natural (AVN): El Morado						
Categoría: Monumento Natural						
Vía Evaluada: Camino San José de Maipo						
Categoría: Metropolitana						
Ámbito: Rural						
ID Imagen: 1						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Camino San José de Maipo (LL)	2005	LL1	52	12	No consolidada	-
		LL2	52	13		-
		LL3	52	15		-
	2015	LL1	52	9	No consolidada	-
		LL2	52	10		-
		LL3	52	14		-
	2025	LL1	52	9	No consolidada	115m entre la vía actual y el AVN
		LL2	52	10		
		LL3	52	13		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005		2015		2025		
				<p>LL1</p>  <p>LL2</p>  <p>LL3</p> 		

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 41: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Fundo Yerba Loca, vía metropolitana (Lo Barnechea)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M94'						
Comuna: Lo Barnechea						
Área de Valor Natural (AVN): Fundo Yerba Loca						
Categoría: Santuario de la Naturaleza						
Vía Evaluada: Camino Farellones						
Categoría: Metropolitana						
Ámbito: Rural						
ID Imagen: 2a						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Camino Farellones (LL)	2005	LL1	25	9	No consolidada	-
		LL2	25	12		-
		LL3	25	12		-
	2015	LL1	25	8	No consolidada	-
		LL2	25	11		-
		LL3	25	11		-
	2025	LL1	25	8	No consolidada	-
		LL2	25	11		-
		LL3	25	11		-
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005		2015		2025		
						<p>LL1</p> 
						<p>LL2</p> 
						<p>LL</p> 

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 42: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Fundo Yerba Loca, vía troncal (Lo Barnechea)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M94'						
Comuna: Lo Barnechea						
Área de Valor Natural (AVN): Fundo Yerba Loca						
Categoría: Santuario de la Naturaleza						
Vía Evaluada: Camino Farellones						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 2b						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Camino Farellones (LL)	2005	LL1	25	13	No consolidada	-
		LL2	25	12		-
		LL3	25	12		-
	2015	LL1	25	12	No consolidada	-
		LL2	25	12		-
		LL3	25	12		-
	2025	LL1	25	12	No consolidada	-
		LL2	25	12		-
		LL3	25	12		-
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005	2015	2025				
			<p>LL1</p>  <p>LL2</p>  <p>LL</p> 			

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 43: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Quebrada de la Plata (Maipú)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M94'						
Comuna: Maipú						
Área de Valor Natural (AVN): Quebrada de la Plata						
Categoría: Santuario de la Naturaleza						
Vía Evaluada: Camino Poniente						
Categoría: Metropolitana						
Ámbito: Rural						
ID Imagen: 3						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Camino Poniente (LL)	2005	LL1	50	No aplica	Trazado - no consolidado	-
		LL2	50	No aplica		-
		LL3	50	No aplica		-
	2015	LL1	50	No aplica	Trazado - no consolidado	-
		LL2	50	No aplica		-
		LL3	50	No aplica		-
	2025	LL1	50	No aplica	Trazado - no consolidado	43m entre la vía actual y el AVN
		LL2	50	No aplica		
		LL3	50	No aplica		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2025						
				LL1	No Aplica	
				LL2	No Aplica	
				LL	No Aplica	

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 44: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Cordón de Cantillana o Altos de Cantillana (Paine)

Antecedentes generales			Área Analizada				
PRMS: M99							
Comuna: Paine							
Área de Valor Natural (AVN): Cordón de Cantillana o Altos de Cantillana							
Categoría: Sitio Prioritario							
Vía Evaluada: Ruta del Valle Sur							
Categoría: Troncal							
Ámbito: Urbano							
ID Imagen: 4							
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación	
Ruta del Valle Sur (LL)	2005	LL1	30	13	No consolidada	-	
		LL2	30	13		-	
		LL3	30	13		-	
	2015	LL1	30	13	No consolidada	-	
		LL2	30	13		-	
		LL3	30	13		-	
	2025	LL1	30	30	No consolidada	Toda la vía propuesta está dentro del AVN.	
		LL2	30	30			
		LL3	30	30			
Perfiles satelitales			Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025				
2005		2015		2025			

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 45: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Río Mapocho, Talagante – El Monte (El

Monte)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M99						
Comuna: El Monte						
Área de Valor Natural (AVN): Río Mapocho, Talagante – El monte						
Categoría: Humedal Urbano						
Vía Evaluada: Costanera Norte Río Mapocho						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 5						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Costanera Norte Río Mapocho (LL)	2005	LL1	30	11	Trazado - no consolidado	-
		LL2	30	9		-
		LL3	30	10		-
	2015	LL1	30	10	Trazado - no consolidado	-
		LL2	30	9		-
		LL3	30	10		-
	2025	LL1	30	7	Trazado - no consolidado	Secciones de la vía dentro del AVN.
		LL2	30	6		
		LL3	30	6		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005	2015	2025				
			LL1 			
			LL2 			
			LL 			

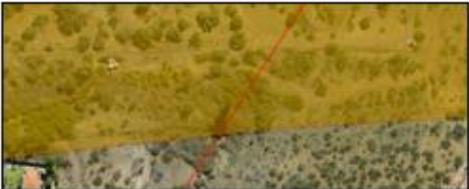
Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 46: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Humedal Urbano Quilicura (Quilicura)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: 1994						
Comuna: Quilicura						
Área de Valor Natural (AVN): Humedales						
Categoría: Humedal Urbano Quilicura (2025)						
Vía Evaluada: San Luis						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Rural						
ID Imagen: 6						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
San Luis	2005	LL1	30	8	No consolidada	-
		LL2	30	9		-
		LL3	30	9		-
	2015	LL1	30	8	No consolidada	-
		LL2	30	12		-
		LL3	30	10		-
	2025	LL1	30	12	No consolidada	Tramo 2b cruza humedal
		LL2	30	12		
		LL3	30	12		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de los tramos - 2025		
2005		2015		2025		
				<p>LL1</p>  <p>LL2</p>  <p>LL3</p> 		

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 47: Perfiles satelitales – Área de Valor Natural: Parque Mawida (La Reina)

Antecedentes generales			Área Analizada			
PRMS: M94'						
Comuna: La Reina						
Área de Valor Natural (AVN): Parque Mawida (2018)						
Categoría: Reserva Natural Municipal						
Vía Evaluada: Avenida Paseo Pie Andino						
Categoría: Expresa						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 7						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Avenida Paseo Pie Andino (LL)	2005	LL1	80	60	No consolidada	-
		LL2	80	60		-
		LL3	80	60		-
	2015	LL1	80	60	No consolidada	-
		LL2	80	60		-
		LL3	80	60		-
	2025	LL1	80	60	No consolidada	Ningún tramo consolidado en RENAMU
		LL2	80	60		
		LL3	80	60		
Perfiles satelitales			Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025			
2005	2015	2025	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>			
			<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>LL1</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>LL2</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>LL3</p>  </div> </div>			

Fuente: Elaboración Propia.

7.1.1.2 Evolución de las áreas de valor natural: Superficie y asignaciones de protección (1967–2025).

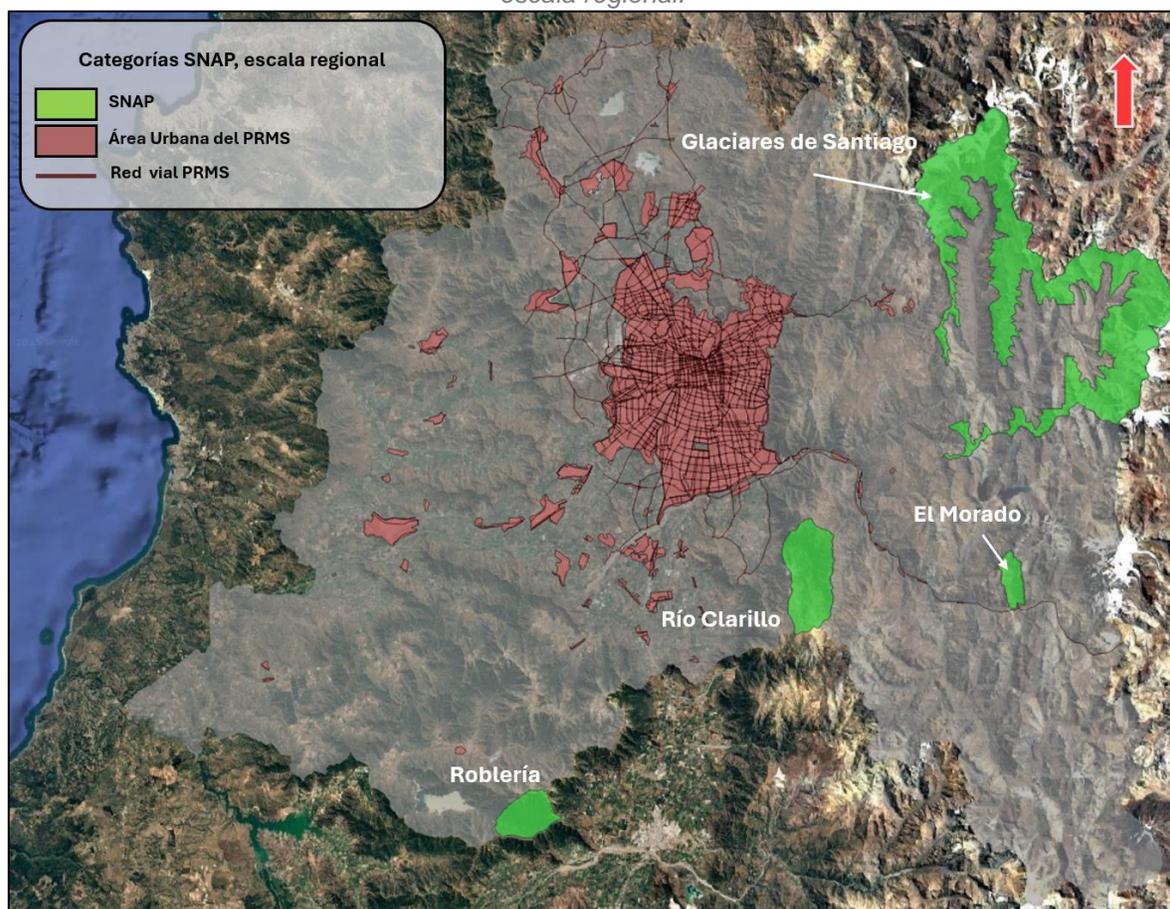
A escala regional se identifican cuatro áreas silvestres protegidas bajo el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), ex SNASPE, declaradas entre 1970 y 2023, que representan el núcleo de conservación de la Región Metropolitana; (MMA, Sistema de información y monitoreo de biodiversidad (SIMBIO) - MMA, 2025).

Entre ellas, destacan los Glaciares de Santiago, creados en 2023 en la comuna de San José de Maipo, con una superficie de 74.573 ha, constituyéndose en la unidad de mayor extensión y relevancia ecológica en la región.

Le sigue el Parque Nacional Río Clarillo, en la comuna de Pirque, que originalmente fue declarado Reserva Nacional en 1982 y que en 2021 fue recategorizado a Parque Nacional, alcanzando hoy una superficie de 13.044 ha. A su vez, la Reserva Nacional Roblería del Cobre de Loncha, declarada en 1996 en Alhué, aporta 5.845 ha al mosaico de resguardo ambiental.

Completa este conjunto el Monumento Natural El Morado, declarado en 1970 en San José de Maipo, constituyéndose como la primera figura de protección de la cordillera metropolitana.

Figura 8: Distribución espacial del Sistema Nacional de Áreas Protegidas y la red vial PRMS, escala regional.



Fuente: Elaboración Propia

Tabla 48: Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) en la Región Metropolitana, 1970–2023

Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP)								
Nombre	Comuna	Década	Año Declarado	Superficie (ha)	Total (ha)	Acto Jurídico	Administrador	Categoría
El Morado	San José de Maipo	1970s	1974	3,009.00	3,009.00	D.S 2581	SBAP	Monumento Natural
Roblería del Cobre de Loncha	Alhué	1990s	1996	5,845.07	5,845.07	D.S 62	SBAP	Reserva Nacional
Río Clarillo	Pirque	2020s	2021	13,043.64	13,043.64	D.S 30	SBAP	Parque Nacional
Glaciares de Santiago	San José de Maipo	2020s	2023	74,572.73	74,572.73	D.S 25	SBAP	Parque Nacional

Fuente: Elaboración Propia.

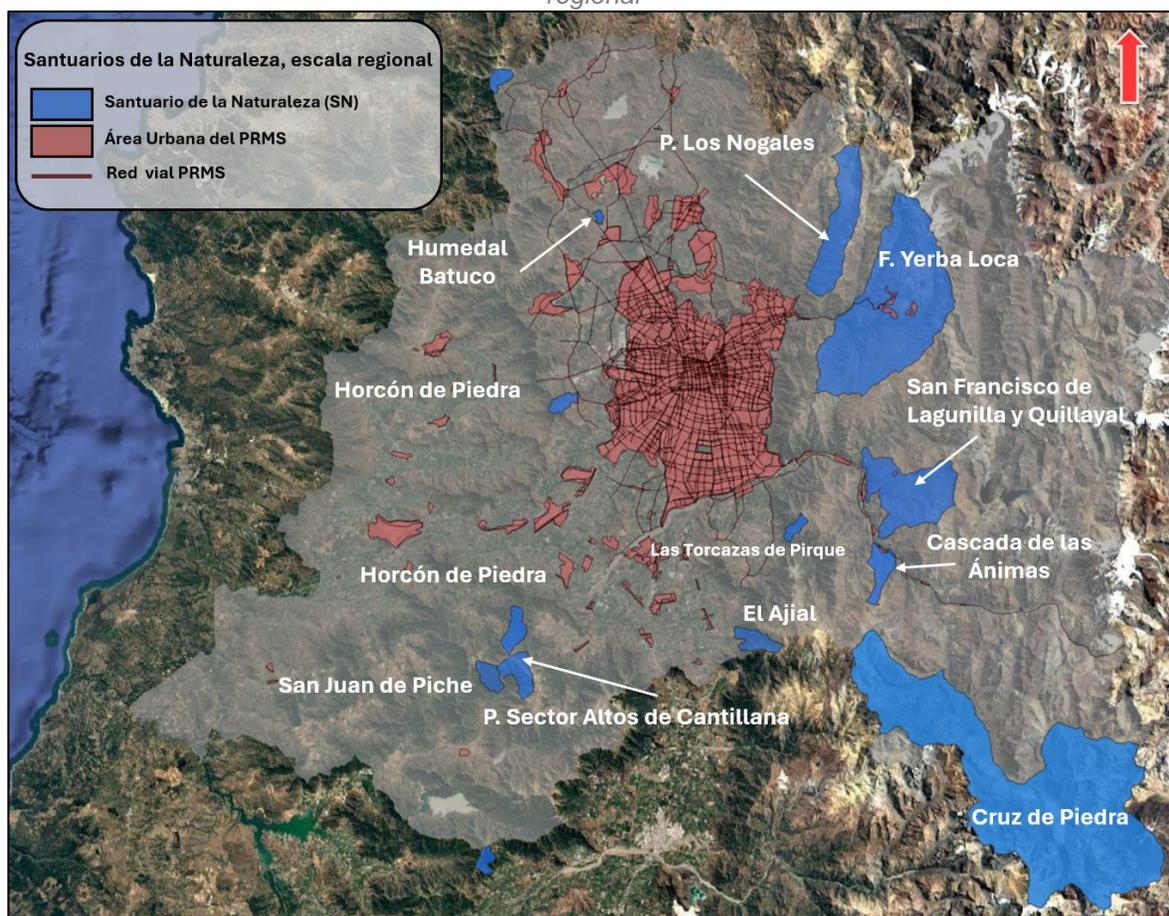
Bajo este foco, la comuna más representativa es San José de Maipo, que concentra dos de estas cuatro unidades, reflejando la importancia de la cordillera como espacio estratégico de conservación. Su baja densidad poblacional contrasta con la magnitud territorial destinada al resguardo de ecosistemas de alta montaña, lo que resalta la función de estas áreas como barreras naturales frente a la expansión urbana y como refugio de biodiversidad única.

En el contexto del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) y su vialidad, este escenario evidencia que las principales áreas de protección ambiental se localizan en sectores cordilleranos y precordilleranos, lo que implica que cualquier modificación de trazados viales debe considerar la interacción con estas zonas de alta sensibilidad ecológica y jurídica.

En los Santuarios de la Naturaleza (SN) de la Región Metropolitana se observa una tendencia de crecimiento sostenido desde la década de 1970 hasta la actualidad. Los primeros hitos fueron Yerba Loca y Los Nogales en Lo Barnechea (1973), que en conjunto superan las 50.000 ha; (MMA, Sistema de información y monitoreo de biodiversidad (SIMBIO) - MMA, 2025).

Posteriormente, entre 2000 y 2008, se incorporaron nuevas figuras en Tiltill, Pirque y San José de Maipo, sumando más de 15.000 ha. La expansión más reciente corresponde a la década de 2020, con la declaración de Laguna de Batuco (2021) y Cruz de Piedra en San José de Maipo (2023), alcanzando más de 90.000 ha adicionales, lo que evidencia un salto significativo en superficie protegida.

Figura 9: Distribución espacial de los Santuarios de la Naturaleza y la red vial PRMS, escala regional



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 49: Santuarios de la Naturaleza declarados en la Región Metropolitana (1973–2023)

Santuarios de la Naturaleza (SN)							
Nombre	Comuna	Década	Año Declarado	Superficie (ha)	Total (ha)	Acto Jurídico	Administrador
Los Nogales	Lo Barnechea	1970s	1973	11,025.00	50,054.00	D.S 726	Privado
Yerba Loca	Lo Barnechea		1973	39,029.00		D.S 937	Municipal
Predio Cascadas de las Ánimas	San José de Maipo	1990s	1995	3,600.00	3,600.00	D.S 480	Privado
Sector del Cerro El Roble	Tiltil	2000s	2000	996.10	15,249.10	D.S 229 Exento	Comunidad
Las Torcazas de Pirque	Pirque		2007	827.00		D.S 1977 Exento	Privado
Predio San Francisco de Lagunilla y Quillayal	San José de Maipo		2008	13,426.00		D.S 775 Exento	Privado
Predio Sector Altos de Cantillana - Horcón de Piedra y Roblería Cajón de Lisboa	Alhue - Melipilla	2010s	2010	2,743.00	9,569.72	D.S 517	Comunidad
Horcón de Piedra (Fundo Rinconada de Chocalán)	Lo Barnechea		2011	1,968.00		D.S 28	Otro
San Juan de Pinche	Alhue		2013	1,613.72		D.S 23	Privado
El Ajjal	Paine		2016	2,134.00		D.S 4	Privado
Quebrada de la Plata	Maipú	2020s	2017	1,111.00	93,227.52	D.S 44	Inst.Académica
Laguna de Batuco	Lampa		2021	274.00		D.S 20	Fundación
Cruz de Piedra	San José de Maipo		2023	92,953.52		D.S 34	Fundación

Fuente: Elaboración Propia.

En términos espaciales, destaca la concentración cordillerana en San José de Maipo, que

refuerza su rol como comuna clave en resguardo de patrimonio natural, pero también aparecen comunas periféricas como Alhué, Lampa y Tiltil, ampliando la cobertura territorial del resguardo.

Respecto a la administración, se aprecia un predominio de modelos privados o fundaciones (San Francisco, Cruz de Piedra o Batuco), junto con experiencias comunitarias y municipales como Yerba Loca. Esto refleja que la gestión de los santuarios se apoya más en actores locales y privados que en la administración estatal directa, lo que introduce variaciones en los niveles de manejo y control.

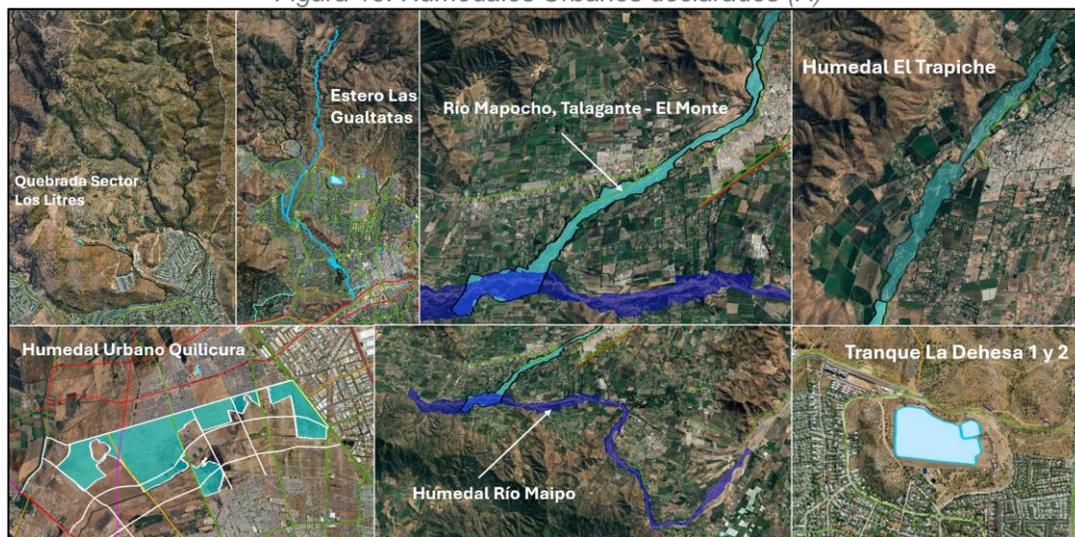
Respecto a los humedales urbanos, el 23 de enero del año 2023 se promulgó la Ley N° 21.202 que establece el marco para la protección de los humedales urbanos en Chile, reconociéndolos formalmente mediante resolución del Ministerio del Medio Ambiente; (MMA, 2025).

Entre 2021 y 2025 se consolidó en la Región Metropolitana un conjunto de humedales urbanos reconocidos oficialmente, alcanzando un poco más 4.000 ha bajo protección legal entre procesos de aprobación Municipal y de Oficio, con Lo Barnechea como comuna más recurrente por número de casos, e Isla de Maipo y El Monte–Talagante destacando por superficie.

A diferencia de los Parques y Santuarios, estos espacios se orientan al resguardo de recursos hídricos y su entorno inmediato, integrando no solo biodiversidad, sino también la función ecosistémica ligada al agua en zonas periurbanas y urbanas.

El proceso de reconocimiento se ha dado principalmente por ambas vías, municipal y ministerial reflejando un interés de resguardo a una escala local, frente a presiones urbanas entorno a estas áreas de valor natural. Destacan los casos de humedales como Río Maipo, de Isla de Maipo (1.773 ha) y Los Trapenses en Lo Barnechea (695 ha), que por su magnitud y localización marcan los hitos más significativos en superficie protegida.

Figura 10: Humedales Urbanos declarados (A)



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 11: Humedales Urbanos declarados (B)



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 50: Humedales Urbanos reconocidos en la Región Metropolitana bajo la Ley 21.202 (2021–2025)

Humedales Urbanos							
Nombre	Comuna	Década	Año Declarado	Superficie (ha)	Total (ha)	Acto Jurídico	Proceso
Embalse Larrain	Lo Barnechea	2020s	2021	0.86	2,990.28	Res.Exenta 533	Municipal
Los Trapenses	Lo Barnechea		2021	694.54		Res. Exenta 727	Municipal
Tranque La Dehesa 1 y Tranque La Dehesa 2	Lo Barnechea		2022	12.91		Res.Exenta 274	Municipal
Estero Las Gualtatas	Lo Barnechea		2022	21.91		Res. Exenta 962	Municipal
Río Maipo, de Isla de Maipo	Isla de Maipo		2023	1,773.14		Res.Exenta 61	Municipal
Humedal Urbano de Quilicura	Quilicura		2025	468.41		Res.Exenta 2477	Municipal
Quebradas del Sector Los Litres	Lo Barnechea		2025	18.50		Res.Exenta 7839	Municipal
Vegas de Montaña	Lo Barnechea		2021	96.52		1,135.07	Res.Exenta 891
Baños Morales	San Jose de Maipo		2021	2.81	Res.Exenta 990		Oficio
El Trapiche	Peñaflor - Padre Hurtado		2021	339.40	Res.Exenta 1001		Oficio
Tranque La Poza	Lo Barnechea	2021	1.80	Res. Exenta 1267	Oficio		
Río Mapocho, El Monte-Talagante	El Monte - Talagante	2022	694.54	Res. Exenta 1462	Oficio		

Fuente: Elaboración Propia.

También aparecen nuevas incorporaciones de menor escala, como el humedal el Sector Los Litres, Baños Morales o el Tranque La Poza, lo que evidencia que la aplicación se está extendiendo a distintos territorios de la región, y hay una valorización del nivel de influencia de este elemento y ecosistema hídrico más allá de su dimensión espacial.

De forma complementaria, según registros del Ministerio de Medio Ambiente, en 2023, se ingresó un conjunto relevante de nuevos humedales urbanos en proceso de "Análisis de Antecedentes", todos solicitados por municipios; (MMA, 2025).

Estas solicitudes incorporarían más de 6.000 ha de humedales urbanos adicionales en la

Región Metropolitana, ampliando de manera considerable la superficie bajo estudio para futura protección. Las iniciativas extraídas de la tendencia, muestra la incorporación de nuevas comunas que no habían tenido presencia en etapas anteriores, diversificando la cobertura territorial de esta figura legal.

Tabla 51: Humedales Urbanos en proceso de análisis o postulación en la Región Metropolitana

Humedales Urbanos (Análisis de Antecedentes)						
Nombre	Comuna	Decada	Ingresado	Superficie (ha)	Total (ha)	Proceso
Estero El Puangue	Curacavi		2023	118.41		Municipal
Humedal Esteros Pintué - Santa Marta - Laguna de Aculeo (3)	Paine		2023	1,080.93		Municipal
Humedal urbano Río Maipo de Melipilla	Melipilla		2023	2,111.52		Municipal
Río Mapocho (13 comunas)	32 municipios		2023	734.20		Municipal
Estero del Arrayán y sus	Lo Bamechea	2020s	2023	634.00	6,698.32	Municipal
Estero Puangue y Estero La Higuera	Melipilla		2023	322.37		Municipal
Humedal Urbano Batuco	Lampa		2024	1,314.00		Municipal
Estero Colina	Colina		2024	130.76		Municipal
Estero Las Cruces y Canal San Ignacio	Quilicura		2024	26.13		Municipal
Ribera Río Maipo	Puente Alto		2025	226.00		Municipal

Fuente: Elaboración Propia.

Aunque todavía no cuentan con resolución definitiva de reconocimiento, su evaluación evidencia un interés creciente a nivel local por resguardar ecosistemas hídricos en contextos urbanos y periurbanos.

En términos de escala, esta expansión refleja que el instrumento de humedal urbano está siendo aplicado de manera intensiva en los últimos años, con protagonismo municipal y con un volumen de superficie en análisis superior incluso al ya declarado previamente. Esto consolida una fase de transición, donde esta figura de resguardo natural se perfila como uno de los mecanismos más dinámicos de protección ambiental reciente en la región, impulsada desde la escala comunal.

En esta línea, las Reservas Natural Municipal (RENAMU), también a escala comunal, presentan un nivel de información más limitado en comparación con otras figuras de resguardo; (MMA, 2025).

La revisión realizada permitió identificar casos a partir de datos comunicados principalmente en portales municipales, lo que evidencia cierta dificultad en el acceso y en la distribución oficial de antecedentes, limitando la posibilidad de un análisis más completo y homogéneo.

Dentro de lo registrado, destaca la RENAMU Mawida en La Reina, declarada en 2020 con una superficie de 128 ha mediante Decreto Alcaldicio, como una de las primeras experiencias comunales formalizadas bajo esta figura. Asimismo, se observa el caso de Baños Morales en San José de Maipo, que aparece como una iniciativa en desarrollo, sin declaración oficial ni superficie definida, lo que refuerza el carácter aún incipiente de este instrumento en la región.

Un punto relevante el área El Trapiche, el cual además de ser reconocido como un humedal urbano, también cuenta con una declaratoria como RENAMU, lo que le otorga un doble nivel de protección y refleja la convergencia de distintos mecanismos de resguardo sobre un mismo ecosistema.

Tabla 52: Reservas Naturales Municipales declaradas en la Región Metropolitana (2020–2025)

Reserva Natural Municipal (RENAMU)				
Nombre	Comuna	Año Declarado	Superficie (ha)	Acto Jurídico
Mawida	La Reina	2020	128	Decreto Alcaldicio
El Trapiche	Peñaflor	2021	100	Decreto Alcaldicio
Baños Morales	San José de Maipo	-	-	No declarada

Fuente: Elaboración Propia.

Esto último, permite indicar que las Reservas Naturales Municipales se orientan como una herramienta complementaria a escala local, con énfasis en la gestión directa de los municipios sobre áreas de valor ambiental estratégico.

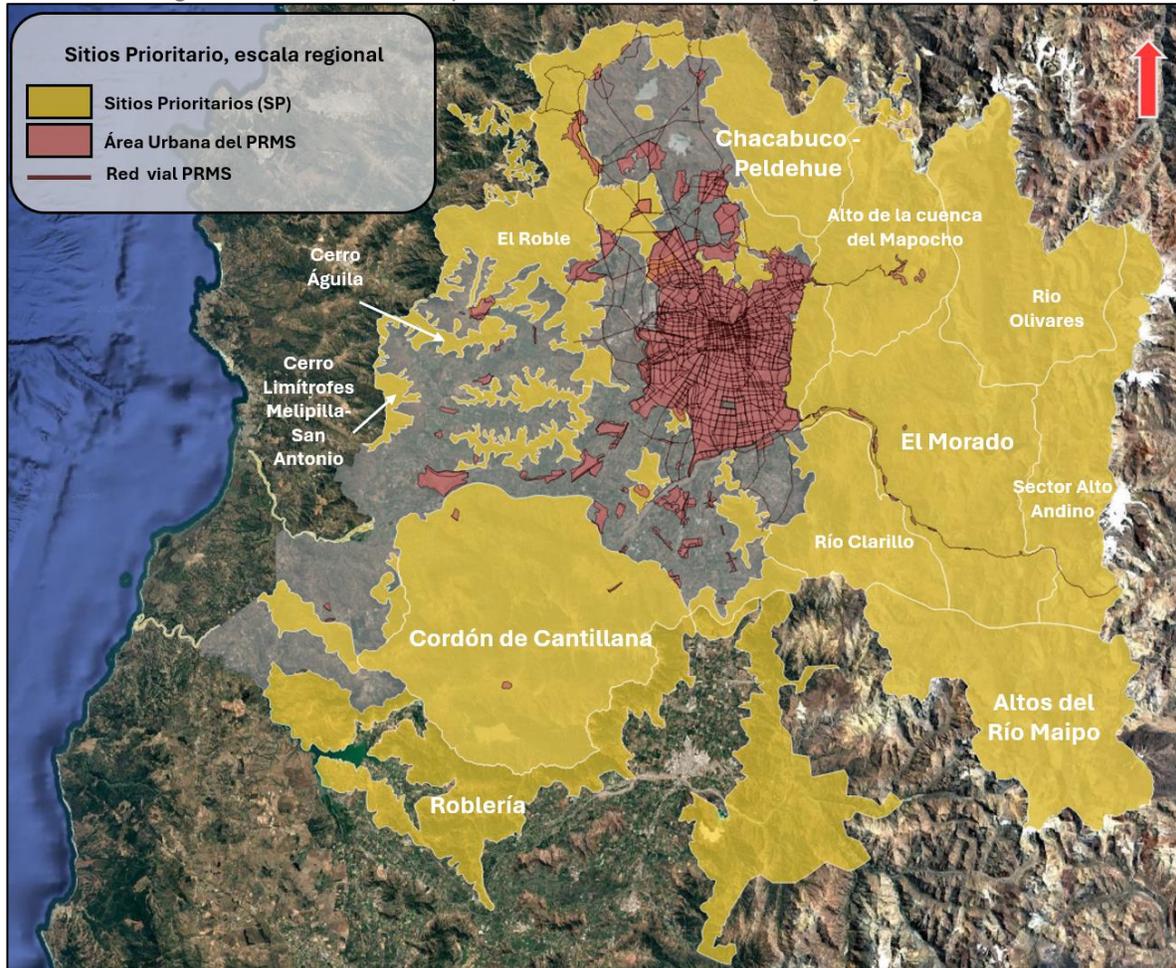
Finalmente, respecto a los Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad (SP), estos poseen un carácter eminentemente regional y abarcan extensiones que suelen cubrir más de una comuna. Su función principal es servir como referencia territorial para orientar acciones de conservación, ofreciendo una visión integral de los ecosistemas más relevantes de la Región Metropolitana; (MMA, 2025).

Entre 2013 y 2025, los SP se han consolidado bajo el marco nacional de la Ley N° 19.300 (art. 11, letra d, y su reglamento D.S. 40), y en el ámbito regional a través de la Estrategia Regional de Biodiversidad (ERB 2015–2025). Este doble reconocimiento ha permitido contar con un catastro amplio y actualizado que orienta tanto la planificación territorial como la evaluación ambiental de proyectos.

No obstante, su capacidad normativa de resguardo natural es menos estricta que otras figuras de protección, en la medida que no establecen prohibiciones absolutas de uso, sino lineamientos para compatibilizar conservación y actividades productivas.

En términos de extensión, la superficie total bajo esta figura supera el millón de hectáreas, combinando grandes áreas cordilleranas con unidades intermedias situadas en valles y zonas periurbanas.

Figura 12: Distribución espacial de los Sitios Prioritarios y la red vial PRMS



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 53: Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad en la Región Metropolitana reconocidos por la Ley N° 19.300 (2013–2025)

Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad (SP)					
Nombre	Comuna	Periodo Declarado	Superficie (ha)	Total (ha)	Declarado
Altos del Río Maipo	San José de Maipo	2013	126,064.25	672,168.55	Decreto Supremo 40
Cordón de Cantillana	Alhue, Isla de Maipo, Buin, El Monte, Talagante, Melipilla, Paine y San Pedro		205,185.90		Decreto Supremo 40
El Morado	San José de Maipo, Lo Barnechea, Pirque, Puente Alto, Las Condes, La Florida y Peñalolen		141,888.27		Decreto Supremo 40
El Roble	Tilttil, Lampa, Curacavi, Padre Hurtado, Pudahuel y Maipú		88,597.61		Decreto Supremo 40
La Roblería/Cordillera de la Costa Norte y Cocalán	Paine, Alhué y San Pedro		127.13		Decreto Supremo 40
Río Olivares - Río Colorado - Tupungato	San José de Maipo		110,305.39		Decreto Supremo 40
					Decreto Supremo 40
Alto de la Cuenca del Mapocho	Colina, Lo Barnechea, San José de Maipo, Las Condes	2015 - 2025	76,976.28	403,560.33	Estrategia Regional de Biodiversidad
Ampliación Sur La Campana	Tilttil		0.60		Estrategia Regional de Biodiversidad
Cerro Aguilas	Maria Pinto y Curacavi		9,135.80		Estrategia Regional de Biodiversidad
Cerro Chena	San Bernardo y Calera de Tango		1,188.01		Estrategia Regional de Biodiversidad
Cerro Lonquén	Talagante, Isla de Maipo, San Bernardo y		4,296.24		Estrategia Regional de Biodiversidad
Cerros Alto Jahuel-Huelquén	Pirque, Paine y Buin		7,416.50		Estrategia Regional de Biodiversidad
Cerros Limitrofes Melipilla-San Antonio	Melipilla y Maria Pinto		6,231.58		Estrategia Regional de Biodiversidad
Chacabuco - Peldehue	Colina, Tilttil, Lo Barnechea		66,571.92		Estrategia Regional de Biodiversidad
Colina-Lo Barnechea	Colina , Lo Barnechea, Huchuraba, Vitacura		15,910.73		Estrategia Regional de Biodiversidad
Colliguay	Curacavi y Tilttil		1.36		Estrategia Regional de Biodiversidad
Contrafuerte Cordillerano	Las Condes, La Florida, Peñalolen, Lo Barnechea, La Reina, Puente Alto y San José de Maipo		13,355.65		Estrategia Regional de Biodiversidad
Corredor de Angostura de Paine	Paine		117.38		Estrategia Regional de Biodiversidad
Corredor Limitrofe Sur (Angostura)	Paine		8,304.05		Estrategia Regional de Biodiversidad
Cuenca Estero El Yali	San Pedro		10,171.59		Estrategia Regional de Biodiversidad
Fundo Huechún	Tilttil		691.20		Estrategia Regional de Biodiversidad
Humedal de Batuco	Lampa, Tilttil, Quilicura, Pudahuel		14,788.65		Estrategia Regional de Biodiversidad
Las Lomas-Cerro Pelucón	El Monte, Peñaflo, Talagante y Melipilla		9,000.51		Estrategia Regional de Biodiversidad
Mallarauco	Melipilla, Curacavi, Maria Pinto, Padre Hurtado y Peñaflo		8,639.35		Estrategia Regional de Biodiversidad
Precordillera Andina Norte	Paine		1.21		Estrategia Regional de Biodiversidad
Río Clarillo	San José de Maipo, Pirque y Paine		62,366.78		Estrategia Regional de Biodiversidad
Río Maipo	Melipilla y San Pedro	245.45	Estrategia Regional de Biodiversidad		
Río Rapel	San Pedro	45.31	Estrategia Regional de Biodiversidad		
San Pedro Nororient	San Pedro y Melipilla	4,687.65	Estrategia Regional de Biodiversidad		
Sector Alto Andino	San José de Maipo	83,412.83	Estrategia Regional de Biodiversidad		
Vegas Andinas	Colina y Lo Barnechea	3.72	Estrategia Regional de Biodiversidad		

Fuente: Elaboración Propia.

Su distribución es diversa, varios sitios abarcan más de una comuna, configurando corredores ecológicos y sistemas de cuenca, lo que los distingue de categorías más localizadas. La tendencia muestra un mayor dinamismo a partir de 2015, coincidiendo con la entrada en vigencia de la ERB, lo que amplió tanto el número de comunas involucradas como la superficie incorporada.

De esta manera, los SP se han consolidado como una herramienta de escala regional, articulando distintos niveles de protección ambiental y constituyendo un marco a considerar en la interacción con la vialidad del PRMS y sus sucesivas modificaciones.

7.1.1.3 Número y superficie de áreas de valor natural declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS

Entre las distintas modificaciones del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), realizadas en los años 1994, 1997 y 2013, se observa una tendencia progresiva al aumento de áreas de valor natural protegidas dentro del territorio metropolitano.

Antes de 1994, la vialidad de la región estaba regido por el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de los años 60' , periodo en el cual ya existían 4 unidades protegidas, con una superficie total de 58.908 ha, dos de las cuales están asociadas al sistema SNASPE actual (Reserva Nacional y Monumento Natural) y Santuarios de la Naturaleza (2 unidades).

Durante el periodo de la modificación del PRMS en 1994, se sumó 1 nueva declaratoria de resguardo, el Santuario "Predio Cascadas de las Ánimas" elevando la superficie protegida a 62.508ha. Luego durante el periodo de la modificación del PRMS-97' y PRMS-06' , se nombraron 5 nuevos Santuarios equivalentes a 19.960ha adicionales a las 53.654ha de los periodos anteriores, representando un crecimiento sustantivo de esta figura de protección, la cual hasta entonces abarcaba el 89,3% de las áreas resguardadas en la región, por sobre las SNASPE.

Posteriormente, a la Modificación 100 en 2013 a la actualidad, marca un punto de inflexión en el resguardo ambiental regional, tanto en cantidad como en diversidad de figuras de protección. Se incorporaron 52 nuevas áreas de valor natural, totalizando 1.265,783 hectáreas, lo que representa el mayor volumen acumulado del análisis.

Este incremento se explica por la inclusión de nuevas categorías como los Humedales Urbanos (4.125 ha), la inscripción en RENAMU (228 ha), una fuerte presencia de Sitios Prioritarios (31 declaratorias con más de 1 millón de hectáreas), y de 2 Parques Nacionales (Río Clarillo y Glaciares de Santiago). Además, resalta el rol activo de los municipios en estas declaratorias recientes, lo que refleja una creciente descentralización y capacidad de gestión local en materia de conservación territorial.

Tabla 54: Síntesis de declaratorias de áreas de valor natural en la Región Metropolitana por periodos de modificación del PRMS

Modificación	Periodo	Categoría	Declarados	Total	Superficie (ha)	Total (ha)	Descripción
PRIS.60'	Antes de 1994	SNASPE	2	4	8,854	58,908	Se observa una base inicial de protección conformada por 2 categorías de relevancia, con 4 figuras en total: 2 SNASPE (Reserva y Monumento) y 2 SN. Con una superficie total protegida que alcanza los 58.908ha. No se registran otras categorías, lo que refleja una etapa inicial de resguardo natural a gran escala, centrada en instrumentos tradicionales.
		SN	2		50,054		
		HU	-		-		
		RENAMU	-		-		
		SP	-		-		
PRMS-Mod.94'	1994 - 1996	SNASPE	-	1	-	3,600	Se incorporan 1 nuevas figuras: 1 SN, con una superficie total adicional de 3.600ha. En el periodo de la primera modificación del PRMS, se mantiene el mismo patron anterior, pero en un tiempo muy acotado de 2 años, reflejo de un mayor interes sobre el resguardo natural entorno a la región.
		SN	1		3,600		
		HU	-		-		
		RENAMU	-		-		
		SP	-		-		
PRMS-Mod.97'	1997-2005	SNASPE	-	1	-	996	Durante los 8 años que estuvo vigente la segunda modificación en analisis del PRMS, se declaró 1 Santuario de la Naturaleza de 996ha correspondiente al "Sector del Cerro El Roble".
		SN	1		996		
		HU	-		-		
		RENAMU	-		-		
		SP	-		-		
PRMS-Mod.06'	2006-2012	SNASPE	-	4	-	18,964	Posteriormente, durante el periodo que abarca la modificación del 2006, se adeclararon 4 SN, siendo por segunda ocasion la única categoría representativa de resguardo natural en 15 años, sumando al 2012 un total de 8 Santuarios los caules abarcan 73.614ha en conjunto equivalente al 83,4% a escala regional .
		SN	4		18,964		
		RENAMU	-		-		
		SP	-		-		
		SP	-		-		
PRMS-Mod.100'	2013 - 2025	SNASPE	2	52	87,616	1,265,783	Finalmente, post la M100' a la actualidad, representa un periodo de inflexion en el resguardo ambiental regional, en donde se incorporaron nuevas categorías como los Humedales Urbanos, las Reservas Naturales Municipales y Sitios Prioritarios, alcanzando un total de 51 figuras de resguardo, que abarcan un total de 1.191.301 ha. Destaca, el aumento de SN por sobre las 90mil ha, los 2 Parques Nacionales que en conjunto hacen mas de 85mil ha, y 4mil ha de areas natural de enfoque hídrico. Por otro lado, los SP corresponden a las figuras de mayor número y extension territorial a esta escala, con 31 asignaciones que sobrepasan el millon de ha.
		SN	5		98,086		
		HU	12		4,125		
		RENAMU	2		228		
		SP	31		1,075,728		

Fuente: Elaboración Propia.

7.1.1.4 Evolución de declaratorias de áreas de valor natural por escala (Nacional, Regional y Comunal) en periodos de modificación del PRM.

Durante gran parte del periodo analizado, desde el PRIS 60' hasta antes de 2013, la protección de áreas de valor natural en la Región Metropolitana fue limitada y dominada por figuras de escala nacional, principalmente Parques y Reservas Nacionales, Monumentos Naturales y Santuarios.

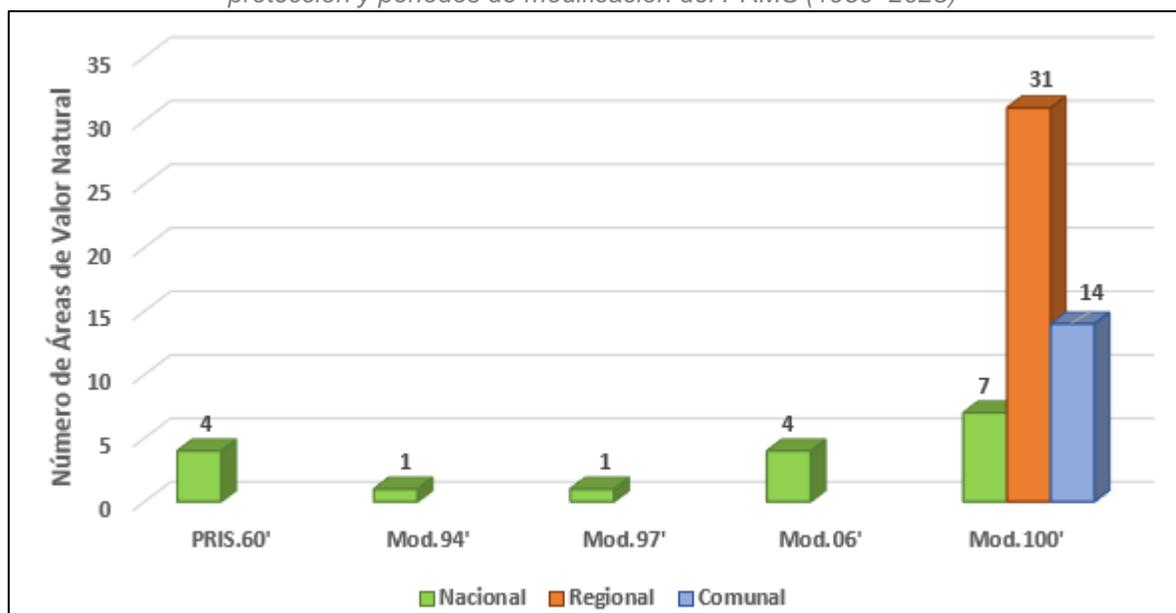
Estas declaratorias, al provenir de marcos normativos e institucionales distintos, no guardan relación directa con las modificaciones del PRMS; sin embargo, al observar los periodos entre cambios viales, se aprecia que la creación de nuevas áreas fue baja y sin grandes variaciones.

En ese contexto, la planificación vial regional y la conservación ambiental avanzaban en paralelo, sin mayores puntos de cruce o conflicto. El cambio decisivo se produce en 2013, durante el periodo de la Modificación 100 del PRMS, cuando tras más de cuatro décadas de registros limitados, se observa un salto exponencial en el número de áreas protegidas y, sobre todo, una diversificación hacia escalas regionales y comunales.

Este incremento no deriva del PRMS, pero coincide con su periodo de ajuste y refleja un nuevo marco institucional, marcado por normativas como la Ley de Humedales Urbanos (2020), los decretos alcaldicios que posibilitan declarar RENAMU, la formalización de Sitios Prioritarios mediante decretos supremos, y la reclasificación de categorías, como la transformación del Río Clarillo de Reserva Nacional a Parque Nacional en 2021.

Estos hitos muestran un cambio de enfoque en la planificación territorial, donde lo ambiental adquiere un rol creciente y condiciona la definición del espacio metropolitano, sobre todo en un contexto nacional de mayor atención desde 2010 debido a los efectos del cambio climático en el territorio.

Tabla 55: Número de Áreas de Valor Natural en la Región Metropolitana según escala de protección y periodos de modificación del PRMS (1960–2025)



Fuente: Elaboración Propia.

Durante este nuevo escenario, los municipios emergen como actores clave al impulsar figuras comunales como los humedales urbanos, mientras los Sitios Prioritarios consolidan la escala regional con 31 casos desde 2013, abarcando grandes extensiones en varias comunas a partir de una sola asignación.

Como resultado de lo anterior, se ha formado un mosaico de protecciones ambientales regional que convive con la red vial proyectada, en donde hoy existen trazados que se superponen a santuarios, humedales urbanos y sitios prioritarios, lo que evidencia una falta de coherencia o desactualización entre los distintos niveles de planificación.

De este modo, parte del desafío actual del PRMS es compatibilizar la infraestructura vial con esta nueva realidad que da cuenta de un incremento en el resguardo de elementos de valor natural y ambiental, especialmente en aquellos tramos no consolidados o materializados, donde aún es posible ajustar y corregir decisiones hacia una mayor coherencia territorial.

7.1.2 Resguardo del patrimonio cultural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.

7.1.2.1 Grado de consolidación de la vialidad del PRMS en torno a elementos y zonas de valor patrimonial en la Región Metropolitana.

En el caso del patrimonio protegido, el análisis de los perfiles satelitales entre 2005 y 2025, obtenidos a partir de imágenes de Google Earth, permite evaluar el comportamiento de la vialidad proyectada en torno a elementos y zonas de valor patrimonial (MINVU, Cobertura vial del actual PRMS, 2025); (MINVU, 2025).

La revisión de siete casos representativos en la Región Metropolitana contrasta los anchos de faja normados en el PRMS con lo observado en terreno, verificando su grado de ejecución y la relación que mantienen con inmuebles o áreas protegidas.

En comunas centrales como Santiago, donde predominan las Zonas Típicas (ZTP) y Zonas de Conservación Histórica (ZCH), se observa una red vial que en su mayoría mantiene consolidación, con perfiles que alcanzan los anchos definidos en el PRMS; (MINVU, 2025).

Casos como el Barrio Huemul y el Barrio Sur de Matta confirman esta situación: ambos cuentan con fajas normadas de 22 y 20 metros respectivamente, y en la práctica presentan consolidación plena. En estos sectores, las vías se desarrollan dentro de las zonas protegidas, lo que refuerza el valor cultural del tejido urbano y la permanencia de su estructura patrimonial (ver Tabla 56: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Barrio Huemul (Santiago)).

En el caso de sectores donde el entorno no se encuentra consolidados con edificaciones, se advierte situaciones como lo ocurrido en el Templo Votivo de Maipú. En este caso, la vía Camino Rinconada estaba planificada con 40 metros de ancho. Para los años 2005 y 2015 su perfil era de 15 metros, mientras que para el 2025 se consolida el ensanche de 40 metros definido por el PRMS. El análisis muestra que durante el proceso, el ensanche se ejecuta hacia el costado norte de la vía, evitando intervenir directamente sobre el Monumento Histórico; (MINVU, 2025) (ver Tabla 58: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Templo Votivo Nacional (Maipú)).

Este caso ilustra cómo, en ciertos contextos, se aplican mecanismos de ajuste para cumplir con lo proyectado, generando una consolidación efectiva sin afectar el objeto de protección.

En contraste, otros sectores presentan rezagos, el Parroquia de Saturnino en el Barrio Yungay, rodeado de una alta densidad de Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), tiene definida una faja de 20 metros en el PRMS, pero en imágenes entre 2005 y 2025 solo alcanza 12 metros (ver Tabla 59: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Parroquia San Saturnino (Santiago)).

La falta de consolidación evidencia que, en áreas con fuerte presencia patrimonial, la vialidad proyectada no avanza a la magnitud normada, manteniéndose restringida. Algo similar ocurre en la Casa de Máquinas y Predio Central Hidroeléctrica de La Florida (ICH), donde la Av. Las Perdices se proyecta con 50 metros, pero no se ha materializado en la práctica. En este caso, la vía se mantiene como trazado normativo, aunque con un potencial de ejecución futura dependiendo de las decisiones del PRMS o la gestión municipal (ver Tabla 60 y Tabla

61: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Cerro Santa Lucía (Santiago)).

Por su parte, el Cerro Santa Lucía y el entorno del Palacio de Justicia reflejan condiciones urbanas consolidadas. En el primero, las vías mantienen anchos de 20 metros, coincidiendo con lo planificado, mientras que en el segundo se registran valores de 12 a 14 metros frente a los 15 normados, confirmando que en entornos centrales la vialidad se ha mantenido estable a lo largo del tiempo (ver Tabla 62: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Palacio de Justicia (Santiago)).

En esta línea, y en contraste a lo observado en las AVN, los entornos urbanos vinculados al patrimonio se concentran principalmente en comunas centrales, donde la trama vial y las edificaciones se encuentran consolidadas previo a la entrada en vigencia del PRMS.

Por consiguiente, entre 2005 y 2025 se constata que los ensanches proyectados tienden a no ejecutarse, mostrando una evidente dificultad para materializar las dimensiones de los perfiles viales establecidas en el instrumento.

Esto se refleja en el centro histórico, el cual concentra áreas patrimoniales con alta densidad de inmuebles protegidos, donde la red vial proyectada no logra consolidarse, tras 31 años de vigencia del PRMS.

La tendencia general, por tanto, señala que la consolidación efectiva en entornos patrimoniales ha sido acotada, con casos puntuales de cumplimiento, pero en la mayoría de las situaciones con un desarrollo vial limitado y de alcance marginal.

Tabla 56: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Barrio Huemul (Santiago)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M94'						
Comuna: Santiago						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Barrio Huemul						
Categoría: Zona Típica o Pintoresca						
Vía Evaluada: Nataniel Cox						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbana						
ID Imagen: 1						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Nataniel Cox (LL)	2005	LL1	22	22	Consolidada	-
		LL2	22	22		-
		LL3	22	22		-
	2015	LL1	22	22	Consolidada	-
		LL2	22	22		-
		LL3	22	22		-
	2025	LL1	22	22	Consolidada	
		LL2	22	22		
		LL3	22	22		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005	2015	2025				
			LL1 			
			LL2 			
			LL 			

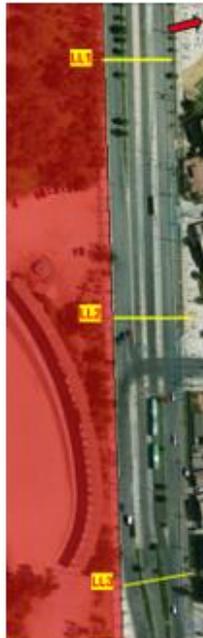
Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 57: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Barrio Matta Sur (Santiago)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M99'						
Comuna: Santiago						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Barrio Matta Sur						
Categoría: Zona Típica o Pintoresca						
Vía Evaluada: Carmen						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 2						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Carmen (LL)	2005	LL1	20	20	Consolidada	Zona típica que presenta 7 vías de carácter troncal que cruzan el área delimitada por esta categoría de protección. Todas consolidadas.
		LL2	20	20		
		LL3	20	20		
	2015	LL1	20	20	Consolidada	
		LL2	20	20		
		LL3	20	20		
	2025	LL1	20	20	Consolidada	
		LL2	20	20		
		LL3	20	20		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005	2015	2025				
			LL1 			
			LL2 			
			LL3 			

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 58: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Templo Votivo Nacional (Maipú)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M99'						
Comuna: Maipú						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Templo Votivo Nacional						
Categoría: Monumento Histórico						
Vía Evaluada: Camino Rinconada						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 3						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Camino Rinconada (LL)	2005	LL1	40	15	No Consolidada	
		LL2	40	15		
		LL3	40	15		
	2015	LL1	40	15	No Consolidada	
		LL2	40	15		
		LL3	40	15		
	2025	LL1	40	40	Consolidada	
		LL2	40	40		
		LL3	40	40		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005	2015	2025				
			LL1			
			LL2			
			LL3			

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 59: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Parroquia San Saturnino (Santiago)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M99'						
Comuna: Santiago						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Parroquia San Saturnino						
Categoría: Inmueble de Conservación Histórica						
Vía Evaluada: Libertad						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 4						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Libertad (LL)	2005	LL1	20	12	No Consolidada	-
		LL2	20	12		-
		LL3	20	12		-
	2015	LL1	20	12	No Consolidada	-
		LL2	20	12		-
		LL3	20	12		-
	2025	LL1	20	12	No Consolidada	-
		LL2	20	12		-
		LL3	20	12		-
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005		2015		2025		
						<p>LL1</p> 
						<p>LL2</p> 
						<p>LL3</p> 

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 60: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Casa de Máquinas y Predio Central Hidroeléctrica de La Florida (La Florida)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M99'						
Comuna: La Florida						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Casa de Máquinas y Predio Central Hidroeléctrica de La Florida						
Categoría: Inmueble de Conservación Histórica						
Vía Evaluada: Av. Las Perdices (Sector Sur)						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 5						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Av. Las Perdices (Sector Sur) (LL)	2005	LL1	50	No Aplica	Trazado – No consolidado	-
		LL2	50	No Aplica		-
		LL3	50	No Aplica		-
	2015	LL1	50	No Aplica	Trazado – No consolidado	-
		LL2	50	No Aplica		-
		LL3	50	No Aplica		-
	2025	LL1	50	No Aplica	Trazado – No consolidado	18m entre la vía actual y el AVN
		LL2	50	No Aplica		
		LL3	50	No Aplica		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2025						
				LL1	No Aplica	
				LL2	No Aplica	
				LL	No Aplica	

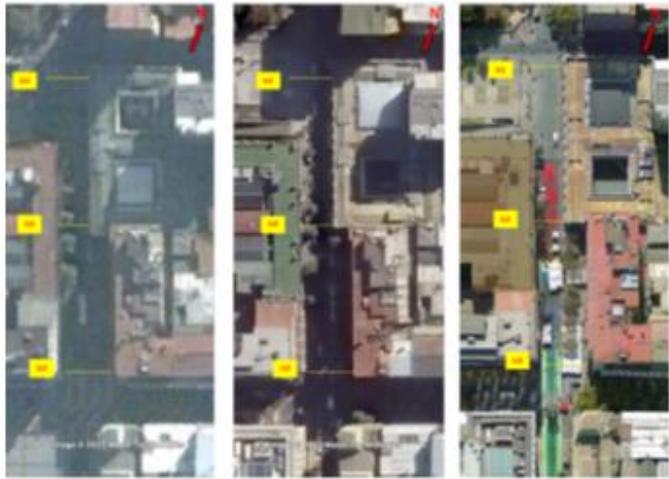
Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 61: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Cerro Santa Lucía (Santiago)

Antecedentes generales				Área Analizada		
PRMS: M94						
Comuna: Santiago						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Cerro Santa Lucía						
Categoría: Zona de Conservación Histórica -						
Vía Evaluada: Victoria Subercasaux						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbana						
ID Imagen: 6						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Victoria Subercasaux (LL)	2005	LL1	20	22	Consolidada	Incluye Monumentos Históricos; Sitios Arqueológicos; 1 Zona Típica; 1 Inmuebles De Conservación Histórica.
		LL2	20	20		
		LL3	20	20		
	2015	LL1	20	22	Consolidada	
		LL2	20	20		
		LL3	20	20		
	2025	LL1	20	22	Consolidada	
		LL2	20	20		
		LL3	20	20		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005		2015		2025		
						<p>LL1</p> 
						<p>LL2</p> 
						<p>LL3</p> 

Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 62: Perfiles satelitales – Elemento o Zona Patrimonial: Palacio de Justicia (Santiago)

Antecedentes generales				Area Analizada		
PRMS: M99'						
Comuna: Santiago						
Área de Valor Patrimonial (AVP): Palacio de Justicia						
Categoría: Monumentos Histórico						
Vía Evaluada: Bandera						
Categoría: Troncal						
Ámbito: Urbano						
ID Imagen: 7						
Nombre de la vía	Año	ID tramo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Estado	Observación
Bandera (LL)	2005	LL1	15	14	Consolidada	Al frente existe otro Monumento Histórico
		LL2	15	12		
		LL3	15	14		
	2015	LL1	15	14	Consolidada	
		LL2	15	12		
		LL3	15	14		
	2025	LL1	15	14	Consolidada	
		LL2	15	12		
		LL3	15	14		
Perfiles satelitales				Perspectiva a nivel de calle de tramos - 2025		
2005	2015	2025				
			LL1			
			LL2			
			LL3			

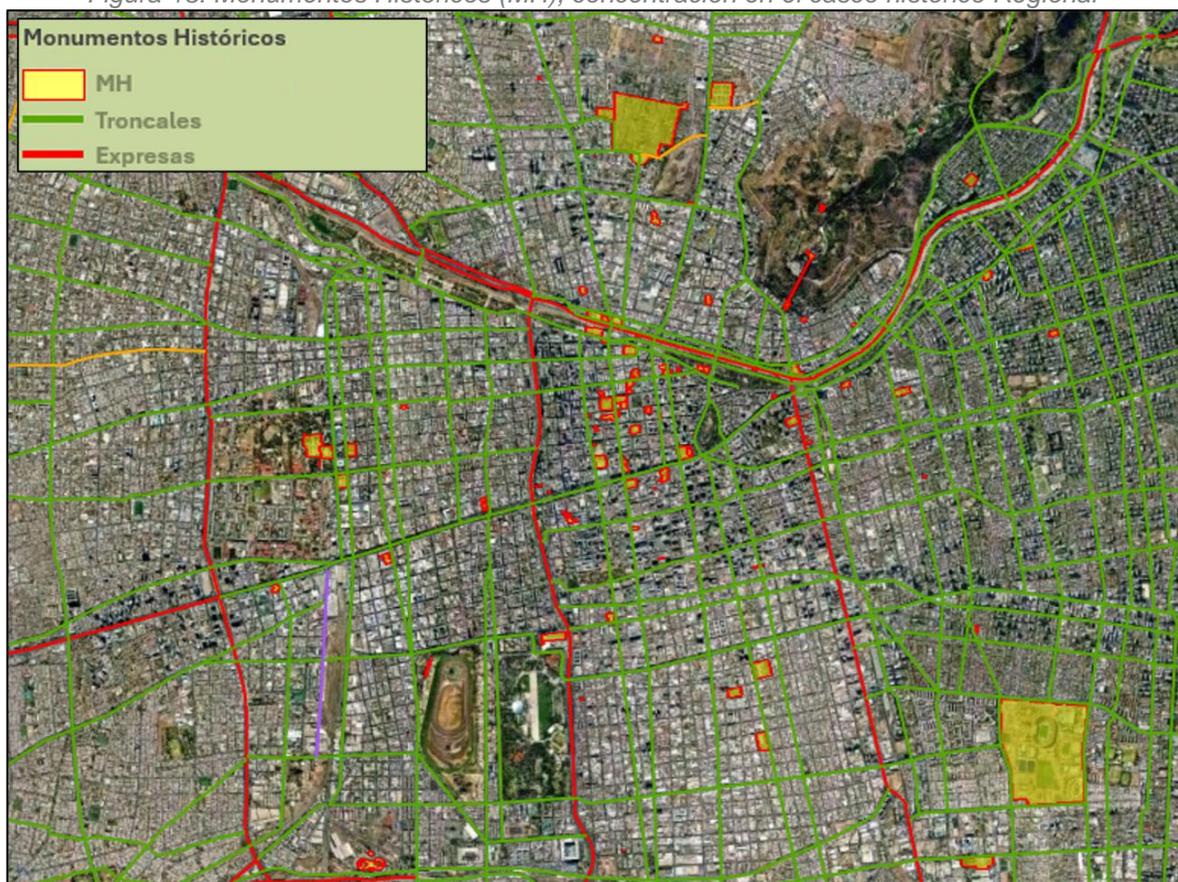
Fuente: Elaboración Propia.

7.1.2.2 Número de declaratorias patrimoniales en la Región Metropolitana (MH, ZTP, ICH y ZCH).

En la Región Metropolitana, se analiza la declaratoria de 135 Monumentos Históricos (MH) entre los años 1960 y 2019, identificándose un crecimiento sostenido desde los años 60' , cuando predominan inmuebles singulares en Santiago centro, hacia una diversificación más tipológica y territorial; (MINVU, 2025).

En los 70' se incorporan hitos institucionales y culturales (Bellas Artes, Estación Mapocho, Biblioteca Nacional), mientras que desde los 90' y 2000' se suman piezas industriales, de infraestructura y conjuntos urbanos en Santiago, Providencia, Independencia, Recoleta y Maipú, además de casos cordilleranos y periurbanos como San José de Maipo y Colina.

Figura 13: Monumentos Históricos (MH), concentración en el casco histórico Regional



Fuente: Elaboración Propia.

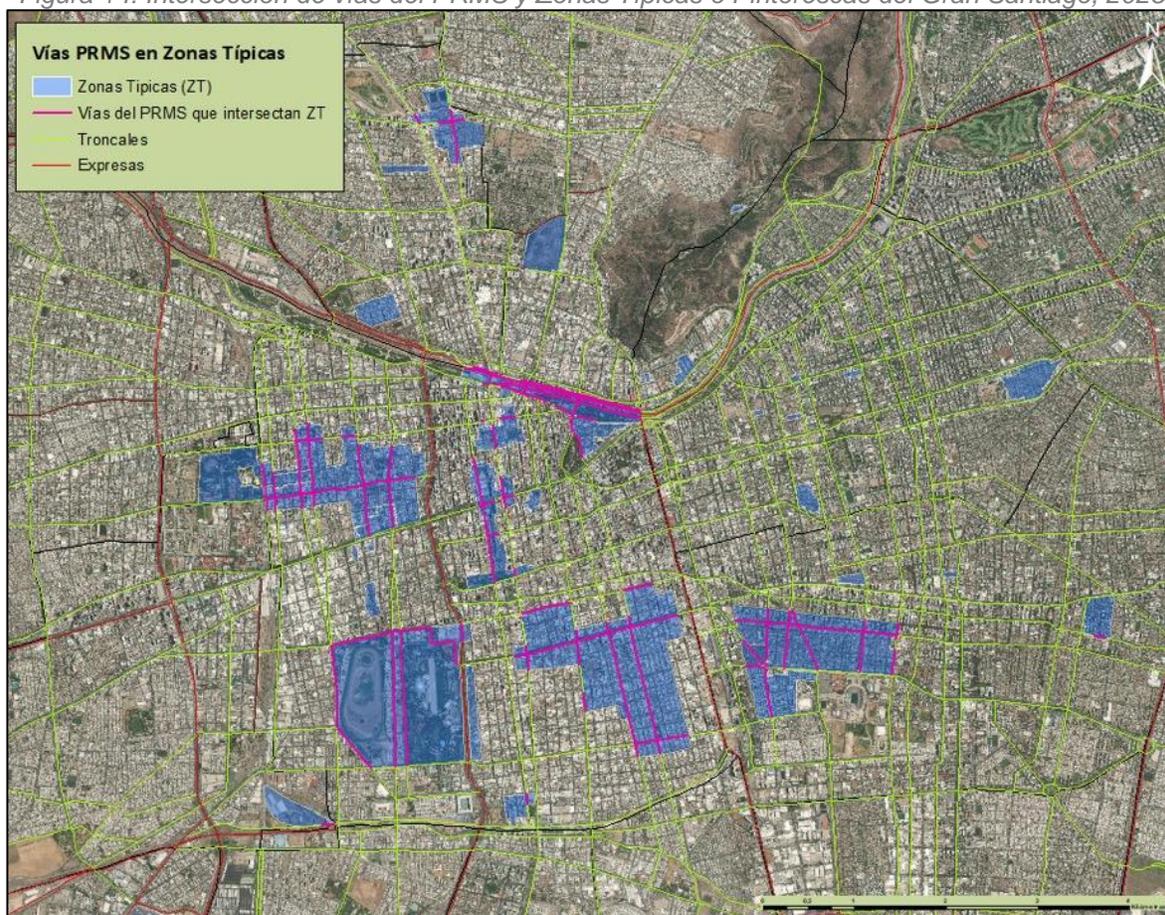
Por número de declaratorias, los periodos más intensos de protección fueron entre los años 2000–2009 y, sobre todo, 2010–2019, con una expansión “temática de inmuebles” que incluye sitios de memoria y derechos humanos, equipamientos sanitarios/educacionales y espacios públicos. Este fenómeno amplía la representación histórica más allá del casco cívico, densificando la red de MH en comunas periféricas al centro y sumando piezas “multiterritoriales” (Funicular del Parque Metropolitano y Casco Histórico del Cementerio General).

En superficie, la tendencia también es ascendente, con 0,12 ha (1960s); 34 ha (1970s); 10,8 ha (1980s); 55,4 ha (1990s); 85,8 ha (2000s) y 144,3 ha (2010s), lo que es un crecimiento de 324,6% o 4,25 veces más de resguardo patrimonial en la década de 2010 en comparación a la de 1970.

Este salto de la última década se podría explicar también por inmuebles de gran tamaño, como son el Estadio Nacional (60,46 ha), Cementerio General - casco histórico (28,26 ha) y, en Colina, los sectores Cerro La Pedregosa (58,30 ha) y Cerro Pan de Azúcar (25,53 ha).

En conjunto, la categoría MH mantiene un enfoque de inmueble (predios y recintos concretos) pero con magnitudes y funciones muy diversas, lo que refuerza su presencia en la planificación territorial de la región.

Figura 14: Intersección de vías del PRMS y Zonas Típicas o Pintorescas del Gran Santiago, 2025



Fuente: Elaboración Propia.

Para el caso de las Zonas Típicas o Pintorescas (ZTP) en la Región Metropolitana, estas comienzan a consolidarse desde la década de 1970, con el Parque Quinta Normal en Santiago (1976, 34 ha) como primera área reconocida. Posteriormente, en los años noventa se observa un crecimiento más marcado, concentrado en sectores céntricos y alejadas de la capital, principalmente en Santiago, Providencia e Independencia. En este periodo se

declararon espacios urbanos de escala acotada, con superficies que oscilan entre menos de una hectárea y poco más de 36 ha, como el Parque Forestal, totalizando alrededor de 52 ha en la década.

Durante las décadas de 1990 y 2000 se observa una continuidad en la declaratorias, pasando de áreas céntricas y acotadas como barrios históricos y conjuntos residenciales en Santiago, Providencia, Independencia (con superficies menores a 40 ha) hacia una expansión en los 2000 que incorpora comunas como La Espejo, Ñuñoa, Estación Central y otras, con superficies más amplias que superan las 280 ha en el periodo. Tal transición refleja un cambio de escala, más extensas y diversas, ampliando la cobertura territorial de la protección patrimonial.

Durante la década de 2010 se registra la mayor expansión en número y superficie, con más de 440 ha declaradas, abarcando no solo áreas centrales de Santiago y Providencia, sino también comunas como Ñuñoa, Colina, San José de Maipo e Independencia. Destacan conjuntos habitacionales emblemáticos como la Villa Frei (2015) y la Villa Olímpica (2017), barrios con alto valor arquitectónico y social como Matta Sur (2016, 188 ha), además del reconocimiento de sectores patrimoniales rurales como el Pueblo de las Canteras en Colina (2018, 26 ha). Esta expansión marca un cambio en la escala de las ZTP, pasando de áreas acotadas a unidades barriales y territoriales de mayor extensión.

Tabla 63: Evolución de las Zonas Típicas o Pintorescas en la Región Metropolitana (1976–2019)

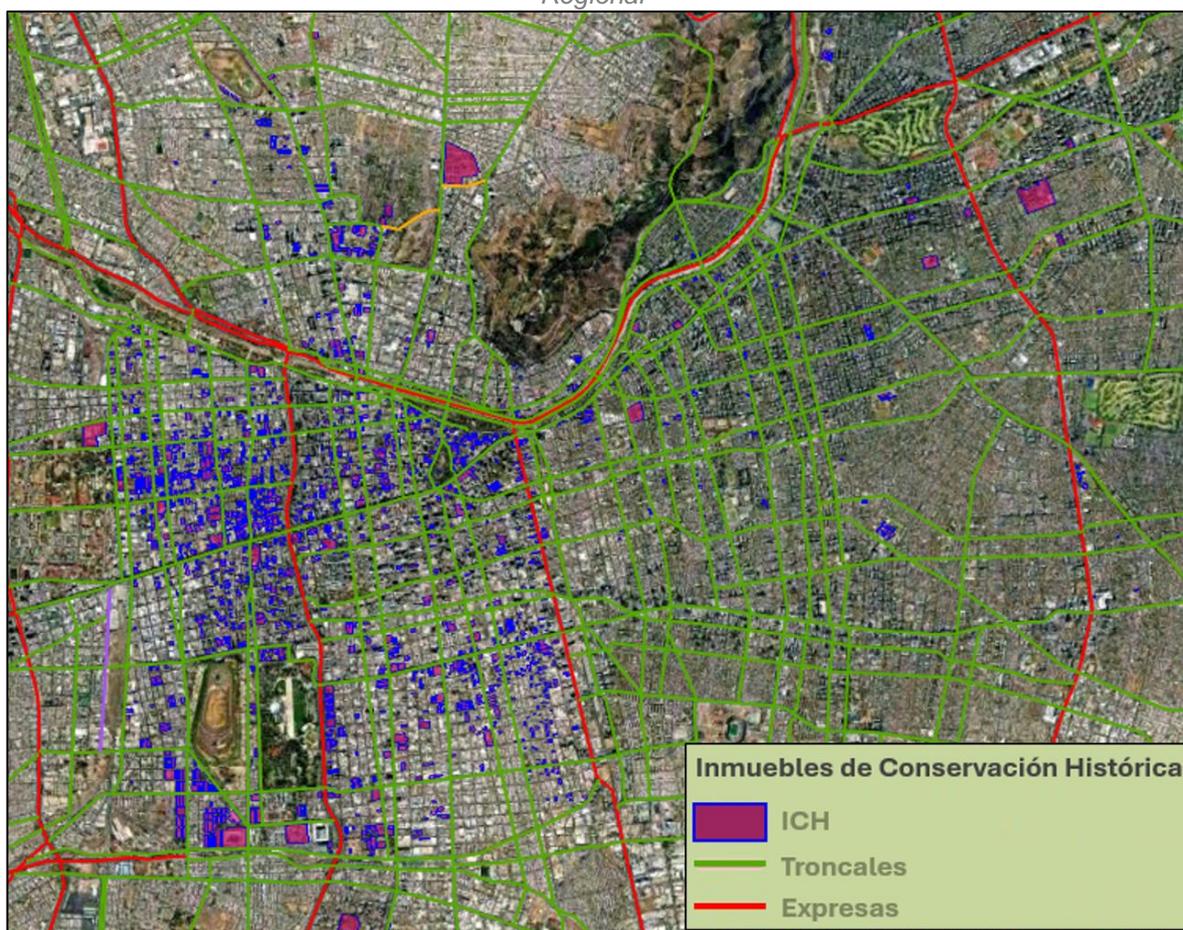
Zonas Típicas o Pintorescas (ZTP)		Año Declarado	Año	Superficie (ha)	Total (ha)	Acto Jurídico	Número
Santiago	Parque Quinta Normal	1970s	1976	34.13	34.13	DS	556
Santiago	Sector de las Calles Londres y París		1982	3.29		DS	1679
Alhué	Pueblo Villa Alhué	1980s	1983	41.20	60.11	DS	125
Santiago	Plaza de Armas, Congreso Nacional y su entorno		1987	15.62		DS	1551
Santiago	Sector calle Nueva York, La Bolsa y Club de la Unión		1990	4.66		DS	606
Providencia	Calle Keller		1991	0.90		DS	90
Providencia	Población William Noon		1994	0.65		D.Exento	514
Independencia	Población Los Castaños	1990s	1996	4.20	52.35	D.Exento	285
Santiago	Barrio Mulato Gil de Castro		1996	0.00		D.Exento	123
Providencia	Población León XIII		1997	4.48		D.Exento	477
Multiterritorial	Parque Forestal		1997	36.02		D.Exento	824
Providencia	Entorno Palacio Falabella		1998	1.44		D.Exento	737
Providencia	Calle Viña del Mar		2000	0.36		D.Exento	1043
Santiago	Población Madrid		2000	2.03		D.Exento	6
Providencia	Población Caja de Seguro Obrero		2000	0.56		D.Exento	168
Santiago	Lucrecia Valdés, Adriana Cousiño, Hurtado Rodríguez y calles aledañas.		2000	8.90		D.Exento	217
Estación Central	Maestranza de Ferrocarriles San Eugenio y edificaciones anexas		2000	15.46		D.Exento	2050
Santiago	Sector Club Hípico y Parque O'Higgins		2002	74.00		D.Exento	523
Providencia	Plaza Camilo Mori, Cité Constitución N° 135, Hurtado Rodríguez y edificios adyacentes.		2002	0.68		D.Exento	599
Lo Espejo	Sector del Pueblo de Lo Espejo	2000s	2002	5.10	281.09	D.Exento	24
Santiago	Conjunto Residencial calle Serrano		2003	3.90		D.Exento	364
Ñuñoa	Población para Suboficiales de la Escuela de Aplicación de Caballería		2007	2.76		D.Exento	902
Santiago	Barrio Cívico - Eje Bulnes - Parque Almagro		2008	31.00		D.Exento	462
Ñuñoa	Población Empleados Públicos y Periodistas Chile-España		2008	1.00		D.Exento	2799
Providencia	Sector comprendido entre la calle Emilio Delporte, Avenida Manuel Montt, Avenida Santa Isabel y calle Miguel Claro.		2008	6.10		D.Exento	2875
Santiago	Sector que indica de los Barrios Yungay y Brasil de Santiago Poniente		2009	113.53		Decreto	43
Santiago	Sector delimitado por Av. Viel, Av. Matta, Av. Rondizzoni y calle San Ignacio		2009	15.71		Decreto	207
Ñuñoa	Conjunto Empart de Ñuñoa		2010	6.12		Decreto	377
San José de Maipo	Centro Histórico de San José de Maipo		2010	15.76		Decreto	266
Independencia	Población Manuel Montt		2012	11.77		Decreto	489
Ñuñoa	Sector 1 de la Villa Frei		2015	13.43		Decreto	517
Santiago	Barrio Matta Sur		2016	188.93		Decreto	210
Multiterritorial	Entorno del Mural obra de María Martner y de Juan O'Gorman del Balneario Tupahue	2010s	2016	0.86	443.77	Decreto	536
Santiago	Barrio Huemúl		2016	7.73		Decreto	26
Providencia	Barrio Las Flores		2016	17.86		Decreto	138
Ñuñoa	Conjunto Habitacional Villa Olímpica		2017	26.29		Decreto	141
Colina	Pueblo de las Canteras		2018	26.13		Decreto	368
Ñuñoa	Barrio Suárez Mujica		2018	98.45		Decreto	35
Independencia	Las Poblaciones Obreras de la Plaza Chacabuco		2019	30.45		Decreto	8

Fuente: Elaboración Propia.

En conjunto, las ZTP en la región superan las 870 ha reconocidas hasta 2019, evidenciando una tendencia hacia la diversificación espacial y hacia la incorporación de comunas con distintos perfiles. Si bien las primeras declaraciones estuvieron ligadas a parques y sectores céntricos, la última década muestra una ampliación hacia barrios históricos, conjuntos habitacionales modernos y localidades periféricas, reflejando un espectro más amplio de valores culturales y urbanos en resguardo.

Por otra parte, los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) en la Región han tenido un importante rol de resguardo. Se identificaron alrededor de 1.600 de ellos, desde mediados de los años noventa hasta 2016. En los inicios, al año 1995 se registran docena de casos en Las Condes de manera formal, pero al año siguiente ocurre un punto de inflexión significativo con un total de 885 declaratorias, todas en Santiago, el mayor registro en un solo año, que dejó instalada a la capital como el centro indiscutido de este tipo de protección.

Figura 15: Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), concentración en el casco histórico Regional



Fuente: Elaboración Propia.

Tras ese hito, la tendencia se mantiene con incorporaciones más acotadas y distribuidas en otras comunas. Providencia alcanza 75 casos en 2007, San Bernardo suma 23 en 2006, y en la misma década aparecen registros en Maipú, Macul, Recoleta y San Miguel.

Aunque los volúmenes son menores, muestran cómo la categoría comienza a diversificarse, llegando a 12 comunas en total de las 52 que existen en la región al 2010, es decir, menos de un cuarto del territorio metropolitano, lo que se mantuvo hasta 2016.

Por otro lado, veinte años después del gran conjunto de declaratorias de 1996, surge un segundo momento de gran intensidad, al final del periodo evaluado (2016) con 444 nuevos registros de ICH nuevamente en Santiago, acompañado por las 56 declaratorias en Independencia, lo que convierte a esta comuna en el tercer foco de relevancia después de Santiago y Providencia.

En general, en una lectura de largo plazo, la tendencia de registros de ICH es al alza, pero con un ritmo muy irregular, dado que su reconocimiento está asociado a la aprobación o modificación del PRC. Los grandes saltos se concentran en dos momentos antes mencionados, 1996 y 2016, donde se acumula la mayoría de las declaratorias. Sin embargo,

entre medio aparecen registros dispersos en años como 2001, 2007 o 2014, que permiten entender que este proceso de resguardo patrimonial nunca se detuvo, aunque lo hizo de manera dispareja y en escalas menores, por medio de un patrón de crecimiento no lineal, sino que avanza por periodos específicos.

Finalmente, siguiendo la línea a escala local, las Zonas de Conservación Histórica (ZCH), estas se registran a fines de la década de 1980 con el primer caso en Ñuñoa (1989), marcando un antecedente temprano en la protección del patrimonio urbano zonal a escala comunal. No obstante, es recién en la década de 2000' cuando se produce una expansión significativa, tanto en número de áreas reconocidas como en la diversidad de comunas involucradas, con más de treinta declaraciones en Santiago, Providencia, Recoleta, San Miguel y San Bernardo.

En términos espaciales, destacan los reconocimientos en Santiago, que abarcan sectores de alto valor histórico como el Barrio Cívico (2000), el Cerro Santa Lucía (2002), el Teatro Municipal (2008) y el Microcentro (2008), consolidando una red de protección patrimonial que cubre el núcleo central de la capital, donde se observa una estrategia municipal en la aprobación de modificaciones parciales de su PRC, vigente desde 1990, para incorporar y resguardar estas zonas.

Paralelamente, Providencia concentra una gran cantidad de declaratorias en 2007, al momento de aprobar su PRC. Estas corresponden principalmente conjuntos de viviendas y pasajes tradicionales (Guardia Vieja, Suecia, Marín, José Arrieta), lo que refleja una estrategia orientada a preservar barrios residenciales con identidad arquitectónica propia.

Otro punto relevante se observa en San Bernardo, donde a partir de 2006 se reconocen áreas vinculadas a la identidad comunal como el Hospital El Pino, el Parque García de la Huerta y el Estadio Rosas del Sur, integrando tanto equipamientos como espacios públicos en la figura de ZCH. En conjunto, este periodo marca un salto cualitativo en la aplicación de la categoría, y una cobertura que va desde el centro histórico de la capital hasta barrios y comunas periféricas, ampliando el espectro del resguardo cultural a distintas escalas territoriales.

Tabla 64: Evolución de las Zonas de Conservación Histórica en la Región Metropolitana entre 1989 y 2016

Zonas de Conservación Histórica (ZCH)			
Comuna	Nombre	Decada	Año Declarado
Ñuñoa	Zona de Conservación Histórica	1980s	1989
Las Condes	Avenida Gertrudis Echeñique	1990s	1995
Las Condes	Avenida Presidente Errázuriz		1995
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Barrio Círculo	2000s	2000
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Cerro Santa Lucía		2002
Recoleta	Entorno Iglesia Recoleta Dominicana		2005
Recoleta	Entorno Parroquia Santa Filomena		2005
Recoleta	Conjunto Pío Nono con Dominica		2005
San Miguel	Parque Llano Subercaseaux		2005
San Miguel	Plaza Madeco		2005
Recoleta	Entorno Iglesia Recoleta Franciscana		2005
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica		2006
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica, Hospital El Pino		2006
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica, Parque García de la Huerta - Casa de la Cultura		2006
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica, Hospital Parroquia		2006
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica, Haras Los Cóndores		2006
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica		2006
San Bernardo	Zona de Interés Comunal y Conservación Histórica, Estadio Rosas del Sur		2006
Providencia	Conjunto de Viviendas		2007
Providencia	Población Jefes y Oficiales de Carabineros		2007
Providencia	Conjunto de Viviendas, Eulogia Sánchez		2007
Providencia	Población Salvador Legión Militar de Chile		2007
Providencia	Conjunto de Viviendas, Guardia Vieja		2007
Providencia	Población los Gráficos	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas, Lorena	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas, Marín	2007	
Providencia	Pasaje Orrego Luco	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas, Pasajes José Arrieta	2007	
Providencia	Conjunto de Edificios, Santa María	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas, Suecia	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas, Tomás Andrews	2007	
Providencia	Conjunto, Calle Triana	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas, Vicuña Mackenna	2007	
Providencia	Edificio Representativo y plaza adyacente	2007	
Providencia	Edificio Representativo, Providencia - Seminario	2007	
Providencia	Conjunto de Viviendas	2007	
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Teatro Municipal	2010s	2008
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Borde Sur Parque Forestal		2008
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Población Huemul I		2008
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Micro Centro		2008
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Población Huemul II y III		2008
Colina	Casas de Lirayr		2010
Colina	Casas Reina del Sur		2010
Colina	Madia Luna Santa Filomena		2010
Colina	Capilla Comarico		2010
Santiago	Zona de Conservación Histórica - República		2011
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Ejército		2011
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Dieciocho y San Ignacio		2011
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Guayaquil - Quito		2011
Santiago	Zona de Conservación Histórica - San Vicente - San Eugenio		2012
Conchalí	Zona de Conservación Histórica Monumento Nacional Histórico		2013
Isla de Maipo	Zona de Conservación Histórica Av. Santelice		2013
Independencia	Zona de Conservación Histórica Barrio Los Carmelitos		2014
Maipú	Zona de Conservación Histórica		2014
Independencia	Zona de Conservación Histórica Barrio Cité		2014
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Plaza Bogotá - Lira - Sierra Bella		2014
Santiago	Zona de Conservación Histórica Matadero Franklin	2014	
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Av. Matta	2016	
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Catedral-almte.	2018	
Santiago	Barroso-gral. Bulnes-calle Concha y Toro		
Santiago	Zona de Conservación Histórica - Catedral-Matucana-Huérfanos-Matucana	2018	
Providencia	Galpones en Chucre Manzur	2019	
Providencia	Viviendas en Chucre Manzur	2019	

Fuente: Elaboración Propia.

Cabe señalar que en varios de estos casos no se obtuvo con claridad la dimensión en hectáreas de las superficies involucradas, lo que limita precisar la magnitud territorial de estas zonas, aunque sí es evidente su expansión y diversificación en el periodo analizado.

7.1.2.3 Número y superficie de elementos y zonas de valor patrimonial declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS.

Respecto a las áreas y elementos de valor patrimonial, previa a la creación del PRMS en 1994, periodo en donde la vialidad era regida por el PRIS-60, se evidencia la protección patrimonial con 41 elementos, con un claro predominio de Monumentos Históricos (MH), de carácter nacional. Este énfasis revela que la estrategia de resguardo se centraba en bienes de alto valor simbólico y cultural a escala país, con una mirada más restringida y centralizada; (MINVU, 2025).

Otras categorías, como las Zonas Típicas (ZTP), los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) y las Zonas de Conservación Histórica (ZCH), apenas se asomaban de forma incipiente, reflejando una etapa inicial de institucionalización del patrimonio regional, donde la escala comunal aún no tenía protagonismo.

Durante el periodo de creación del PRMS en 1994 hasta la modificación de 1997, se enmarca un quiebre radical en la tendencia, con un salto cuantitativo que eleva los elementos protegidos a 905.

Este incremento se explica casi en su totalidad por la masiva incorporación de Inmuebles de Conservación Histórica (897) principalmente en Santiago, siendo una figura orientada a la escala comunal concentrada. En contraste con el enfoque nacional del periodo anterior, aquí la política patrimonial se diversifica y se expande hacia lo local, consolidando una estrategia de resguardo mucho más amplia a declaraciones de tipo “zona”, aunque con menor énfasis aún.

Durante la modificación del PRMS de 1997, hay una reorientación hacia figuras nacionales, destacando los 38 Monumentos Históricos (MH) y las 12 Zonas Típicas (ZTP). En paralelo, a escala local, los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) disminuyeron a 59, mientras que las Zonas de Conservación Histórica (ZCH) aumentaron a 8. El total de 117 nuevos elementos evidencia un periodo de mayor diversidad en la asignación patrimonial, ya que se combina la incorporación de figuras de escala nacional con la consolidación de instrumentos locales, aunque con un número menor en comparación con el salto abrupto de 1994–1996.

En el caso del periodo 2006–2012 en donde se analizó el PRMS-2006, se eleva nuevamente la cifra a 206 elementos declarados, con un fuerte protagonismo de los instrumentos locales. La mayor parte de las incorporaciones corresponden a ICH y ZCH, lo que refuerza la capacidad e interés de las comunas en la protección de su patrimonio urbano. En contraste, las declaratorias nacionales como MH (20) y ZTP (9) muestran un leve descenso respecto al ciclo anterior, reflejando una descentralización progresiva del resguardo, donde la política comunal adquiere mayor relevancia frente a las categorías nacionales en la región.

Durante la modificación 100 (2013–2016), se consolida un patrón estable y sostenido de protección patrimonial, alcanzando 568 nuevos elementos declarados. El crecimiento se

explica principalmente por la fuerte incorporación de Inmuebles de Conservación Histórica (507), junto con un aumento relevante en Monumentos Históricos (40), lo que refuerza tanto la escala comunal como la nacional. En paralelo, las Zonas de Conservación Histórica (12) y las Zonas Típicas (9) complementan este avance, aportando una dimensión colectiva al resguardo.

La tendencia de este periodo refleja un equilibrio mayor entre lo comunal y lo nacional, donde los inmuebles individuales continúan siendo el eje central de las declaratorias, pero con un refuerzo adicional en figuras de protección más amplias y colectivas. Esto sugiere una etapa de madurez institucional, en la que se consolida un modelo mixto de resguardo patrimonial, articulando escalas locales y nacionales bajo un marco más consistente y diversificado.

Tabla 65: Síntesis de declaratorias de elementos y zonas de valor patrimonial en la Región Metropolitana por periodos de modificación del PRMS

Modificación	Periodo	Categoría	Declarados	Total	Descripción
PRIS.60'	Antes de 1994	MH	34	41	Se registra un nivel inicial de protección patrimonial con 41 elementos, concentrados principalmente en Monumentos Históricos (MH). La presencia incipiente de otras categorías refleja una etapa temprana de reconocimiento institucional del patrimonio regional.
		ZTP	6		
		ICH	-		
		ZCH	1		
PRMS-Mod.94'	1994 - 1996	MH	3	905	Este período muestra un salto abrupto en número de las figuras de resguardo patrimonial, con 905 elementos declarados, casi exclusivamente Inmuebles de Conservación Histórica (ICH). En este periodo, corresponde a la etapa en donde se inicia una política activa de protección a escala comunal, con menor énfasis a nivel nacional a diferencia del periodo anterior.
		ZTP	3		
		ICH	897		
		ZCH	2		
PRMS-Mod.97'	1997-2005	MH	38	117	Durante la segunda modificación, se observa una reorientación hacia figuras nacionales con 38 MH y Zonas Típicas o Pintoréscas (ZTP), en donde a escala local las asignaciones de ICH disminuyeron a 59 y las ZCH aumentaron a 8, totalizando en conjunto 117 nuevos elementos. Aunque hay una menor en cantidad de elementos resguardados que el periodo anterior, esta etapa ha sido la de mayor diversidad en las asignaciones patrimoniales.
		ZTP	12		
		ICH	59		
		ZCH	8		
PRMS-Mod.06'	2006-2012	MH	20	206	Durante los 6 años que abarca el periodo evaluado, de la modificación 2006, se registran un total de 206 nuevos elementos, con un alza en las ICH y ZCH a escala local, lo que indica un mayor protagonismo comunal en el cuidado del patrimonio de su territorios. Situación diferente ocurrió en las asignaciones nacionales la cual se redujo levemente en comparación al periodo anterior.
		ZTP	9		
		ICH	138		
		ZCH	39		
PRMS-Mod.100'	2013 - 2016	MH	40	568	Durante la modificación 100 a la fecha, se ha consolidado el patrón de las figuras de resguardo, con 568 elementos incorporados. Destaca el aumento sostenido en ICH (507) y MH (40) junto con nuevas ZCH y en menor medida Zonas Típicas (ZTP), reflejando un enfoque más equilibrado entre protección comunal-nacional asociado a inmuebles individuales y también un leve aumento para las zonas patrimoniales colectivas en ambas escalas con 21 declaratorias en conjunto.
		ZTP	9		
		ICH	507		
		ZCH	12		

Fuente: Elaboración Propia.

En síntesis, la evolución de las declaratorias patrimoniales en la Región Metropolitana, observada en paralelo a las modificaciones del PRMS, muestra un tránsito desde un énfasis inicial en Monumentos Históricos de escala nacional hacia una protección progresivamente comunal, centrada en Inmuebles de Conservación Histórica y alcanzando un patrón más

equilibrado en la última etapa.

El resguardo, sin embargo, se concentra en un grupo reducido de 12 comunas de las 52 existentes, lo que implica que la relación entre patrimonio y planificación vial se podría manifestar de forma desigual en el territorio.

En los sectores donde se ubican estas figuras, principalmente en cascos históricos consolidados, la capacidad de alterar trazados viales resulta más acotada, mientras que en el resto de la región la incidencia de la protección del patrimonio es menor lo cual, se pueden ver expuestas a procesos de modificaciones de vialidad si llegara a ser necesario, no obstante, los datos no permiten establecer si ello responde a una falta de interés o a que los inmuebles de otras comunas no cumplen con los estándares para ser reconocidos bajo estas categorías de protección.

7.1.2.4 Evolución de declaratorias de elementos y zonas de valor patrimonial por escala de protección (Nacional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.

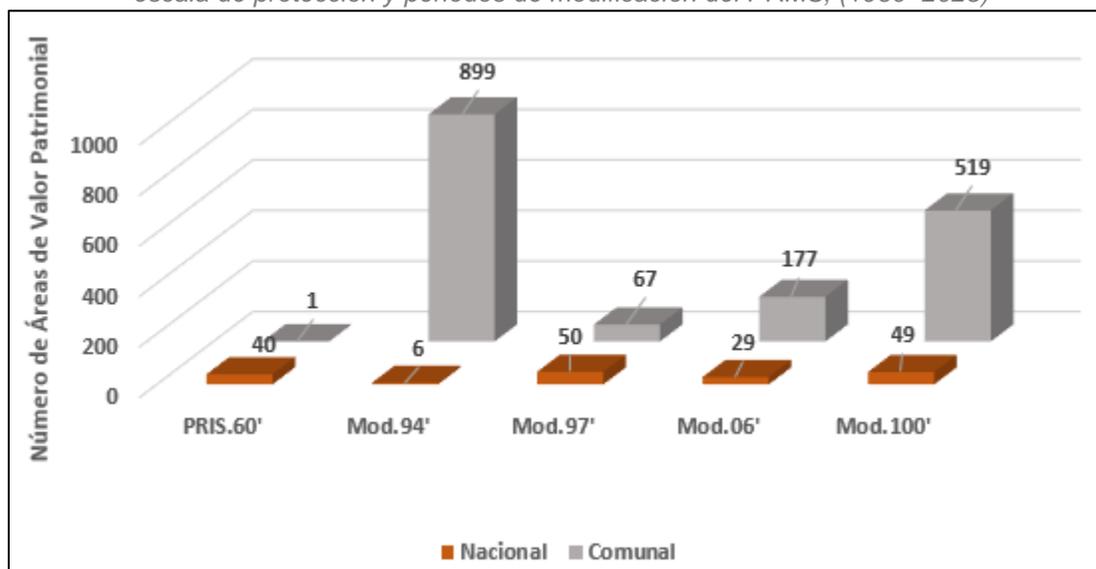
Para el caso de los elementos y zonas de valor patrimonial en la Región, en los años previos al PRMS, bajo el marco del PRIS-60, la protección patrimonial Metropolitana fue reducida y concentrada en figuras de alcance nacional, particularmente Monumentos Históricos.

Con la entrada en vigencia del PRMS en 1994 se observa un punto de inflexión, en donde en paralelo a este proceso se produjo la incorporación masiva de Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) en Santiago, con casi 900 casos en un solo ciclo.

Este episodio instaló un cambio de escala, trasladando el eje de protección del patrimonio hacia lo comunal, con un fuerte énfasis en el casco histórico, en contraste con la planificación vial metropolitana que buscaba cubrir paulatinamente la totalidad del territorio regional.

Durante las modificaciones posteriores, especialmente a partir de 1997 y con mayor claridad desde 2006, la consolidación del resguardo local se hizo más evidente a través de la incorporación de nuevas Zonas de Conservación Histórica (ZCH) e inmuebles protegidos en distintos municipios.

Tabla 66: Número de Elementos y Zonas de Valor Patrimonial en la Región Metropolitana según escala de protección y periodos de modificación del PRMS, (1960–2025)



Fuente: Elaboración Propia.

Las figuras nacionales, Monumentos Históricos y Zonas Típicas, continuaron creciendo de manera constante, aunque en volúmenes menores, mientras lo comunal adquirió protagonismo, acumulando más de 500 casos adicionales hacia la Modificación n.º 100 (2013–2016).

Este proceso estuvo acompañado por un marco institucional en evolución, con ajustes en la Ley de Monumentos Nacionales administrada por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), junto a modificaciones en la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), actualizaciones de Planes Reguladores Comunes (PRC), entre otros, lo que permitió reforzar el resguardo del patrimonio a nivel local y otorgó a las comunas mayores herramientas para proteger sus bienes patrimoniales.

En el plano de la vialidad, la localización de la mayor parte de estas declaratorias en zonas urbanas consolidadas implica que los trazados ya existentes reducen el margen de modificaciones profundas. Sin embargo, la superposición de vías con Zonas de Conservación Histórica (ZCH) o Zonas Típicas (ZTP) refleja que se trata de espacios urbanos altamente valorados que deben ser considerados en la planificación.

De este modo, aunque las declaratorias patrimoniales no provienen han provenido del PRMS, se requiere que este instrumento las mire, dada la concentración en la escala comunal y el evidente conflicto que se genera con la red vial metropolitana vigente. Se requiere compatibilizar las normas y realizar eventuales ajustes que consideren la preservación de entornos que son parte de la memoria e identidad del territorio metropolitano y sus habitantes.

7.2 IDENTIFICACIÓN DE LAS GRANDES TENDENCIAS

Tras la caracterización del factor crítico de decisión, se han identificado las siguientes tendencias:

Tabla 67: Identificación de Tendencias de Desarrollo

FCD: RECONOCE EL PATRIMONIO CONSTRUIDO Y LAS ÁREAS DE ÁREAS DE VALOR NATURAL	
Criterio de Evaluación 1: Resguardo de áreas de valor natural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.	
Indicador	Tendencia
Grado de consolidación de la vialidad del PRMS entorno a áreas de valor natural en la Región Metropolitana.	<p>Desde 2005 a 2025, la tendencia muestra que las vías proyectadas entorno a áreas de valor natural (AVN) no se consolidan en el territorio.</p> <p>Aunque cuentan con un ancho de faja definido en el PRMS, en la práctica no se han materializado, e incluso existen casos donde los tramos proyectados no coinciden con huellas, senderos o algún camino existente.</p> <p>Esto refleja que, en contextos de conservación o resguardo natural, la vialidad ha tendido a mantenerse en el plano normativo por sobre una ejecución real, evitándose la fragmentación de los ecosistemas presentes en estas áreas.</p> <p>Sin embargo, en tanto se mantengan las declaratorias vigentes, las vías pueden ser ejecutadas, generando efectos sobre el medio ambiente.</p>
Evolución de las áreas de valor natural: superficie y asignaciones de protección (1967–2025).	<p>Entre 1967 y 2020 se declararon 2 Parques Nacionales, 1 Monumento Natural y 1 Reserva Natural en la Región Metropolitana, totalizando cerca de 27.746 ha protegidas.</p> <p>Desde los años 70, los santuarios de la naturaleza sumaron más de 171.000 ha hasta 2023. Luego, entre 2021 y 2025 se reconocieron oficialmente más de 4.000 ha como Humedales Urbanos, a las cuales se analiza declarar otras 6.000 ha de nuevos humedales por solicitud municipal. A ello se suman las RENAMU's con al menos 228 ha formales y, desde 2013, los Sitios Prioritarios alcanzaron más de 1.000.000 ha.</p> <p>Esto refleja una expansión de áreas de valor natural bajo algún tipo de reconocimiento o grado de protección, pasando de 8.000 ha en 1967 a más de 1.279.526 ha en 2025, y aumentando de 4 asignaciones de resguardo antes de 1994 a 62 al año 2025.</p> <p>La tendencia nos indica que, independiente de la herramienta utilizada, cada vez hay más interés por reconocer y resguardar las funciones ecológicas que nos brinda las áreas de valor natural de la Región, siendo relevante que los instrumentos de planificación logren adecuarse e</p>

	<p>incorporarlas, disminuyendo los potenciales efectos que puedan generar sobre ellas.</p>
<p>Número y superficie de áreas de valor natural declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS.</p>	<p>La tendencia muestra que, en los periodos en que se realizaron las principales modificaciones al PRMS, también se registraron incrementos en las áreas de valor natural protegidas, primero de forma gradual y luego con un salto decisivo tras 2013.</p> <p>Aunque no existe una relación directa entre ambas dinámicas, la coincidencia temporal evidencia un interés creciente por incorporar la conservación ambiental en paralelo a procesos de expansión metropolitana y actualizaciones de la red vial regional, lo cual refleja por un lado una mayor atención institucional hacia el resguardo del territorio y sus ecosistemas, y por otro un desafío en la toma de decisiones de planificación de futura vialidad, sin que ello comprometa o genere conflictos con normativas de carácter ambiental en los diversos territorios de la región.</p>
<p>Evolución de declaratorias de áreas de valor natural por escala (Nacional, Regional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.</p>	<p>La tendencia evidencia que hasta antes de 2013 las declaratorias de valor natural fueron escasas y concentradas en la escala nacional, sin grandes variaciones entre periodos. El quiebre de la tendencia luego de 46 años de registro se dio en 2013, periodo correspondiente a la Modificación 100 del actual PRMS, con un salto exponencial en el número de áreas protegidas y, sobre todo, una diversificación hacia escalas regionales y comunales.</p> <p>Destacan los Humedales Urbanos y RENAMU, declarados en esta etapa, que refuerzan la escala comunal como agente de resguardo local y ponen en valor los componentes hídricos frente al cambio climático. A ello se suma la incorporación de 31 Sitios Prioritarios desde 2013, que por su extensión abarcan varias comunas en una sola asignación, consolidando en general, en los últimos doce años, una tendencia donde lo comunal y lo regional concentran el mayor dinamismo en la protección de áreas naturales.</p> <p>El incremento declaratorias de áreas de valor natural a escala comunal, pone en evidencia la necesidad de revisar los potenciales efectos que generan las normas de carácter intercomunal a una menor escala.</p>

Criterio de Evaluación 2:	
Resguardo del patrimonio cultural frente a la vialidad propuesta por el PRMS.	
Indicador	Tendencia
<p>Grado de consolidación de la vialidad del PRMS entorno a elementos y zonas de valor patrimonial en la Región Metropolitana.</p>	<p>En contraste a lo observado en las AVN, los entornos urbanos asociados al patrimonio se concentran principalmente en comunas centrales, donde existe una trama vial consolidada y una alta concentración de vías normadas por el PRMS, presentando en su mayoría ensanches.</p> <p>En estos casos, para el periodo 2005 a 2025, se observa que éstos han tendido a no consolidarse.</p> <p>En el caso de potenciales afectaciones por aperturas, se advierte gravámenes como el de la Casa de Máquinas y el Predio de la Central Hidroeléctrica de La Florida (ICH), que enfrenta la vía T21S (Av. Las Perdices) de 50 m de ancho, donde parte de ésta se define sobre un acceso y otro simplemente se proyecta, el cual no se ha consolidado, y otros como el del Templo Votivo de Maipú (MH), donde se consolida el perfil de la vía que enfrenta dicho monumento, pasando de 15 m a 40 m. En estos casos, se advierte que las características del inmueble y/o elemento del objeto de protección permiten la ejecución del perfil, generando un menor efecto sobre éste.</p> <p>De este modo, se observa que el grado de consolidación de las vías que se emplazan entorno a elementos y zonas de valor patrimonial ha tendido a ser muy bajo, el cual, salvo contadas excepciones, podría haber sido nulo.</p> <p>Es importante señalar que en tanto se mantengan las declaratorias vigentes, las vías pueden ser ejecutadas, generando efectos sobre el patrimonio cultural protegido en la región.</p>
<p>Número de declaratorias patrimoniales en la Región Metropolitana (MH, ZTP, ICH y ZCH).</p>	<p>En la Región Metropolitana, las figuras de protección patrimonial, Monumentos Históricos, Zonas Típicas, Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica, presentan una tendencia sostenida al alza y con creciente diversificación, que pasa de un inicio centrado en Monumentos Históricos de escala nacional y ubicados principalmente en Santiago centro, hacia una expansión tipológica y territorial desde los años 90' s en adelante. El proceso destaca la incorporación masiva de ICH en 1996 y 2016, y un incremento de las otras asignaciones desde la década de 2000' s, con declaratorias que incluyen sitios de memoria, equipamientos, conjuntos habitacionales modernos y barrios históricos.</p> <p>En conjunto, la trayectoria refleja un tránsito desde la protección de hitos singulares de carácter nacional hacia la</p>

	<p>integración más diversa y comunal urbana, con una expansión leve hacia afuera del casco cívico tradicional.</p> <p>Por último, dentro de la tendencia al alza, se debe tener presente que el incremento de protecciones a escala comunal, así como la incorporación de patrimonio moderno emplazados fuera del centro histórico, suponen un desafío para el instrumento de escala intercomunal, respecto de identificar mecanismos que permitan su actualización o adecuación con miras a reconocer el valor cultural que significan las zonas o inmuebles protegidos.</p>
<p>Número y superficie de elementos y zonas de valor patrimonial declaradas en relación con los periodos de modificaciones del PRMS.</p>	<p>La tendencia patrimonial, en paralelo a las principales modificaciones del PRMS, muestra un aumento sostenido y diversificado de declaratorias. Desde un inicio se concentró la declaración de Monumentos Históricos, que son de carácter nacional. Luego esto tendió hacia una fuerte irrupción de Inmuebles de Conservación Histórica en los años 90 y, posteriormente, un equilibrio mayor entre escalas comunales y nacionales en la última etapa.</p> <p>Sin embargo, este resguardo se concentra en solo 12 de las 52 comunas, principalmente en cascos históricos consolidados, lo que genera una relación desigual entre patrimonio y vialidad.</p> <p>En las comunas con declaratorias de resguardo patrimonial las vías tienden a estar más restringidas por las figuras de protección, mientras que en gran parte del territorio regional la incidencia es menor y, por tanto, el patrimonio tiende a ser más susceptible a eventuales modificaciones viales.</p>
<p>Evolución de declaratorias de elementos y zonas de valor patrimonial por escala de protección (Nacional y Comunal) en periodos de modificación del PRMS.</p>	<p>La evolución patrimonial en la Región muestra un tránsito desde un inicio dominado por declaratorias de carácter nacional hacia un predominio marcado de tipo comunal por los Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica desde el periodo de la Modificación 2006. No obstante, estas declaratorias se concentran en apenas unas pocas comunas, principalmente en el casco histórico, lo que contrasta con la vocación metropolitana del PRMS, que planifica la vialidad para toda la región.</p> <p>En consecuencia, la interacción entre ambas dimensiones de análisis se concentra en un territorio urbano ya consolidado, donde los trazados viales ofrecen poco margen de cambio y cualquier ajuste genera tensiones puntuales, predominando, por tanto, el resguardo patrimonial de tipo comunal.</p>

Fuente: Elaboración propia

8 DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN 104

8.1 FUNDAMENTOS DE LA MODIFICACIÓN 104.

Para la elaboración de la propuesta de modificación, enfocada en la regularización de la red vial metropolitana, se consideraron antecedentes e insumos recabados de distintas fuentes, según se detalla a continuación:

8.1.1 Zonas de Valor Patrimonial

Para esta modificación, se reconoce el entorno construido en las áreas urbanas que por sus características se han resguardado a través de leyes y normas, con el objeto de preservar sus valores urbanísticos, culturales, paisajísticos y ambientales.

Se identifican las zonas declaradas por el Consejo de Monumentos Nacionales en la RM, que, a su vez, tienen declaratorias a utilidad pública (DUP) por ensanches y/o aperturas de vías del PRMS. En total suman 42 Zonas Típicas y Pintorescas (ZT), las cuales se desglosan a continuación: Santiago 19 ZT; en Providencia 9; en Ñuñoa 5; en Independencia 2; en Recoleta 2; en Lo Espejo 1; en San José de Maipo 1; Las Condes 1; Alhué 1; y en Colina: 1. S totalizando 42 ZT y P en la RM.

Además, se identifican las zonas e inmuebles declarados por los Planes Reguladores Comunes como Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica (ICH y ZCH respectivamente), que, de igual manera, tienen DUP por ensanches y/o aperturas de vías del PRMS. En total suman 22 ZCH, desglosándose de la siguiente manera: Santiago 15; Providencia 5; Ñuñoa 1; Independencia 1.

8.1.2 Áreas de Valor Natural (AVN)

Se reconocen zonas con ecosistemas significativos por su belleza escénica, valor científico, educativo, recreativo, histórico, o por su flora y fauna y otras razones de interés general que cuentan con resguardo a través de leyes y normas, y que se han visto afectadas por vialidades existentes o planificadas en el PRMS.

Para el análisis, se consideraron las siguientes AVN: Áreas de Protección de Recurso de Valor Natural (LGUC); Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas – SNASPE (Reserva Nacional, Parques Nacionales, Monumentos Naturales); Santuarios de la Naturaleza; Sitios Prioritarios de Conservación de la Biodiversidad; Humedales Urbanos (Ley N° 21.202 año 2020); entre otros.

En estos casos, se revisaron los trazados viales planificados (no existentes) en el PRMS, ubicados al interior de dichas áreas o colindantes a éstas.

8.1.3 Solicitudes Municipales y OAE

Se han desarrollado diversas consultas a los municipios de la RM, sobre la vialidad metropolitana en el contexto de la MPRMS 104, en el año 2012 y en el año 2018. De la misma manera, se realizaron consultas a los OAE, durante el año 2021.

Las solicitudes se resumen en lo siguiente:

- Eliminación de vías o tramos de vías del PRMS.
- Disminución o aumento del ancho normado entre L.O.
- Aumento o disminución de estándar.
- Incorporación de vías en área urbana o rural.
- Cambios de trazado.
- Corregir o cambiar descripciones de las vías.

8.1.4 Vialidades estructurantes existentes al margen de la planificación

Se reconocen en la planificación del sistema vial metropolitano actual, vialidades de carácter intercomunal existentes, que han sido materializadas por otros organismos sectoriales con competencia en vialidad.

Dentro de ellas destacan: vialidades de tuición MOP, tales como autopistas, caminos nacionales, regionales provinciales y comunales, y otros en menor medida como huellas, senderos, etc.

8.1.5 Otros antecedentes:

8.1.5.1 Vialidad Modificación MPRMS 100, año 2013

Se propone declarar de utilidad pública toda la vialidad que fue incluida en la modificación MPRMS 100 bajo la definición de “vialidad condicionada”, incorporando las de estándar expreso y troncal en los artículos 7.1.1.1 y 7.1.1.2 respectivamente y las de estándar colectora en el artículo 4° Transitorio, cuando se emplacen en áreas no planificadas. Igual se mantiene la exigencia de materialización de las superficies de vialidad planificada en los proyectos que se acogen a la norma condicionada, en el marco de lo dispuesto en el artículo 183 de la LGUC, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 70 de la misma LGUC y del artículo 2.2.4 de su Ordenanza. Como algunas de las vialidades en los Sectores definidos en la MPRMS 100 son modificadas en esta modificación, cambia también la Superficie Total de Condición de Desarrollo Vial (STCDV) de cada Sector, por lo tanto, se han generado nuevos planos, tanto de Zonificación de Sectores (ZGS) como los de Zonificación de cada sector, que reemplazan a los anteriores incorporados en el año 2013. Para más detalles ver capítulo 7 número 5: “Ajustes MPRMS 100” .

8.1.5.2 PDUC (Proyectos con Desarrollo Urbano Condicionado), aprobadas por Res. GORE N° 4, DO 13.03.2018

Se propone incorporar nuevas vialidades troncales y/o expresas que permitan la conexión a la red vial metropolitana de las PDUC1 Urbanya y PDUC 3 Ciudad Lo Aguirre, las cuales se encuentran emplazadas en el área rural de la comuna de Pudahuel.

8.1.5.3 Efectos Ley 20.791 año 2014

Como ya se mencionó antes, se identificaron conflictos y errores producto de los efectos de la ley 20.791 que restableció las DUP de las vialidades que estaban vigentes en el PRMS al año 2004 y 2009 en área urbana y rural.

En esos se consideran, descripciones, denominaciones, trazados, estándar etc., de las vías

restablecidas, evaluándose su modificación o eliminación a solicitud de los actores claves.

8.1.5.4 Vialidades en Art. Transitorios

Se reconoce la existencia de vialidades contempladas en los artículos transitorios del PRMS como el 4°, el 13° y el 14°, que ya han sido incorporadas a la planificación comunal en conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.1.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Por lo cual, se propone la revisión y actualización de las vialidades contempladas en dichos artículos transitorios, dejando vigentes las que aún no han sido incorporadas a la planificación comunal y que se emplazan en áreas no planificadas.

8.2 PRINCIPALES COMPONENTES QUE ORIENTAN LA MODIFICACIÓN

Los siguientes elementos estructurantes han sido empleados para la regularización del Sistema Vial Metropolitano y están vinculados al cumplimiento de la función de este, atendiendo a las condiciones actuales del soporte y su proyección en un escenario normativo y de desarrollo esperado.

8.2.1 Presencia de Zonas de Valor Patrimonial:

Se propone desafectar las DUP situadas en zonas de valor patrimonial, por intermedio de eliminación de la vía y/o tramo de la misma del PRMS o la disminución de la franja normada a lo existente (en caso de que la vía no se pueda eliminar del PRMS).

8.2.2 Presencia de Áreas de Valor Natural (AVN):

Para el caso de vialidades ubicadas al interior de las áreas de valor natural (AVN) o colindantes a éstas, se revisaron los trazados viales planificados no materializados, proponiéndose la modificación de dicha vialidad (ya sea en trazado o ancho) o su eliminación.

8.2.3 Presencia de Solicitudes Municipales y OAE:

Se revisó caso a caso cada solicitud municipal y de órganos de administración del estado y en coherencia con el objetivo general y los objetivos específicos, y en base a criterios que más adelante se detallan, las solicitudes se acogen, acogen parcialmente, o se rechazan.

8.2.4 Componentes que estructuran la red vial:

- **Visión Regional:** Se articula el Red Vial Metropolitana con una visión que integra el territorio regional en su conjunto, pudiendo normarse por primera vez la totalidad de la región, considerando tanto su área urbana y como rural.
- **Jerarquía de vía expresa o troncal y concepto de eje:** Correspondencia entre el rol de la vía y la capacidad física de ésta para asumir esa función. Definición de vías con distinto nivel jerárquico (expresas y troncales) en conformidad a lo establecido por la OGUC.

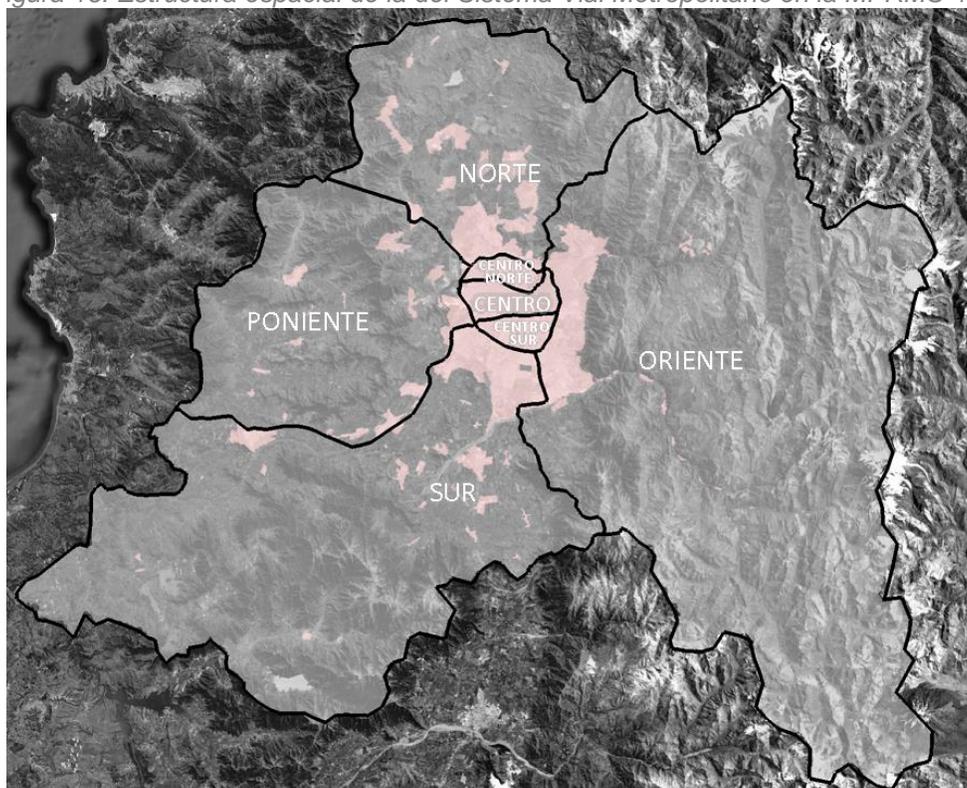
En complemento de lo anterior, se utiliza el concepto de eje por sobre el de calle, vía o tramo, entendiéndose a éste como la conexión de un punto a otro dentro de la red vial metropolitana, pudiendo estar conformado por varias vías o tramos de vías, las cuales, a su vez, pueden tener distinto ancho, generando una conectividad

intercomunal.

- **Concepto de red:** Articulación de la red que permite la integración de un Sistema Vial Metropolitano jerarquizado tal, que facilite un uso ascendente y descendente concatenado. El propósito, es que en lo posible todos los ejes viales se conecten entre sí, conformando una red.
- **Complementariedad de Sistemas:** Relación jerárquica y articulada entre la Red Vial Metropolitana y las estructuras locales de vías colectoras y de servicio.
- Código

Cada eje tiene un código con letras y números que lo identifica, en su primera letra, la **V**, lo identifica como una Vía, la segunda indica su estándar: **E** si es Expresa y **T** si es Troncal, el número a continuación indica el orden en que se encuentra en el listado y finalmente la o las letras que siguen, indican su ubicación en un sector geográfico: **N** si es norte, **S** si es sur, **O** si es oriente, **P** si es poniente, **C** si es central, **CN** si es centro norte y **CS** si es centro sur. El mencionado código permite localizar cada eje, tanto en el listado como en los planos y da cuenta de su extensión.

Figura 16: Estructura espacial de la del Sistema Vial Metropolitano en la MPRMS-104



Fuente: Elaboración propia

La modificación considera la estructuración de la red en base a 7 sectores geográficos: norte, sur, oriente, poniente, centro, centro norte y centro sur, los cuales, además de permitir trabajar conceptos como la accesibilidad y conectividad de sectores y subsectores, brinda un orden espacial a los códigos que se otorgan a cada eje vial.

8.3 CRITERIOS QUE DEFINEN LA MODIFICACIÓN 104

A continuación, se exponen los criterios utilizados para la definición de la propuesta.

8.3.1 Criterio ancho de vías para la definición de vías expresas

Respecto de los criterios referidos a las vías expresas, estos dan cuenta del ancho de faja que queda declarado de utilidad pública, en función del rol o función que cumple la vía, estos son:

Tabla 68: Criterios generales para la definición de vías expresas

CRITERIO	ALCANCE
Accesibilidad Regional	Corresponden a aquellas vías que generan una conectividad interregional, con anchos mínimos de 100 m. entre líneas oficiales, salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación.
Conectividad Regional	Corresponde a una red de conectividad regional de vías expresas, con anchos sobre 50 m. entre línea oficiales.
Consolidación Anillo Américo Vespucio	Se propone la consolidación del anillo de circunvalación Américo Vespucio, planificado en el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de los años 60. Esta vía se propone con anchos desde 60 a 90 m.

Fuente: Elaboración propia

8.3.2 Criterio ancho de vías para la definición de vías troncales

Para la definición de los criterios que afectan a las vías troncales, se consideraron ejes viales que tienden a tener 30 m. de ancho y se optó por una sectorización regional que permitiera organizar las vías troncales que abastecen territorios intercomunales con vocaciones similares. Los criterios utilizados fueron los siguientes:

Tabla 69: Criterios generales para la definición de vías troncales

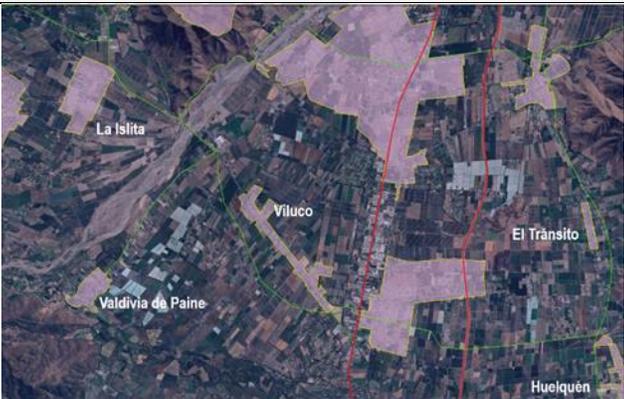
CRITERIO	ALCANCE
Accesibilidad Intercomunal	Se propone una sectorización regional, de carácter intercomunal, que permite organizar las vías troncales que abastecen territorios con vocaciones similares.
Conectividad Intercomunal	Se propone una red que conecta o articula los distintos sectores, a partir de ejes viales que tienden a tener 30 m. de ancho, salvo las siguientes excepciones: <ul style="list-style-type: none"> • Vías troncales con anchos mayores a 30 m: Se definieron ejes o tramos de ejes con anchos mayores cuando el nivel de consolidación urbana permite su materialización. • Vías troncales con anchos menores a 30 m: Se definieron ejes o tramos de ejes con anchos menores cuando su materialización es posible, pero con un ancho menor, debido al alto nivel de consolidación urbana en que se encuentra.
Consolidación anillo troncal intermedio	Se propone mantener el anillo intermedio, vigente actualmente en el PRMS, pero disminuyendo su estándar de expreso a troncal. Busca mejorar la conectividad al interior del área urbana metropolitana del Gran Santiago. Ayudando a redistribuir los flujos del eje Alameda – Providencia – Apoquindo, que es el principal atractor de los viajes de la RM.

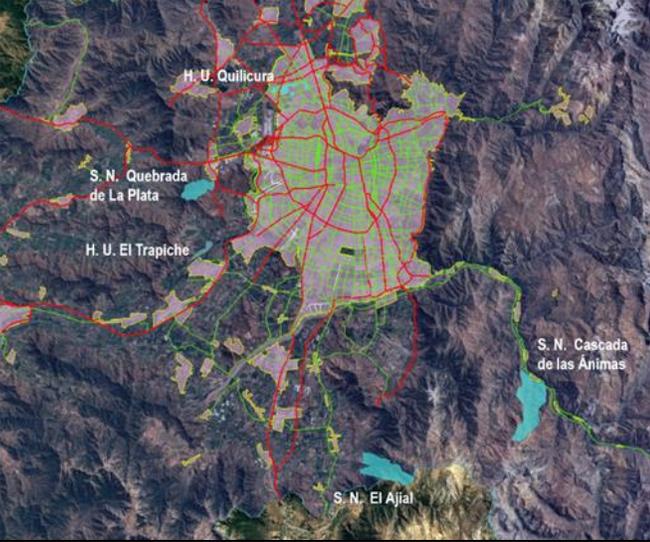
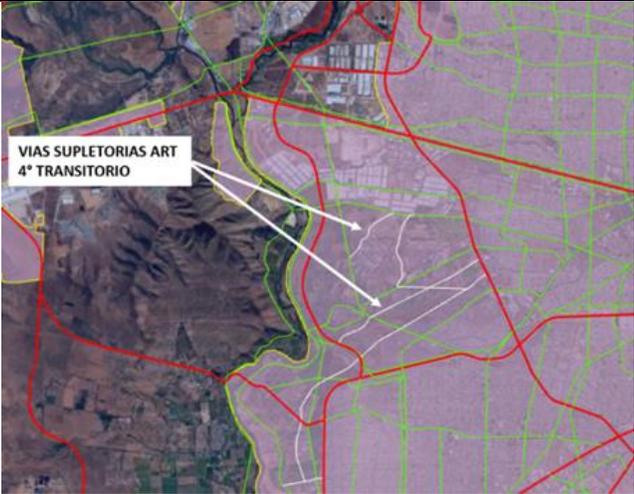
Fuente: Elaboración propia

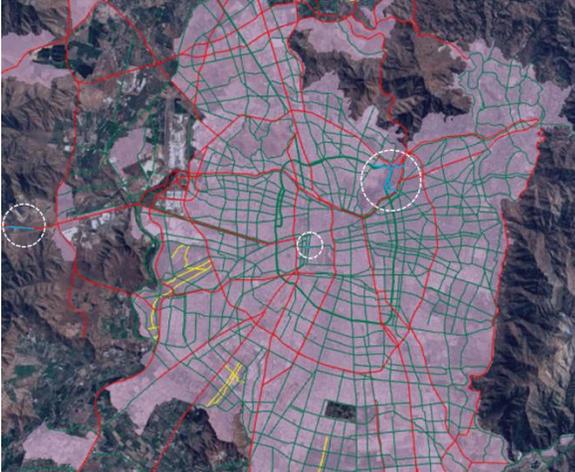
8.3.3 Criterios de Regularización y adecuación de la Red

Estos criterios son aquellos que tienen relación con las decisiones modificación de la red vial para dar cumplimiento a los objetivos propuestos manteniendo el funcionamiento de la red vial, los cuales se describen a continuación:

Tabla 70: Criterios de regularización y adecuación de la red

CRITERIO: Protección de áreas urbanas en zonas rurales	
ALCANCE: Los trazados de las vías planificadas se desvían, para no atravesar las áreas urbanas dispersas en el territorio rural.	 <p>El mapa muestra una zona rural con áreas urbanas dispersas. Se observan varios asentamientos etiquetados: La Isleta, Viluco, Valdivia de Paine, El Tránsito y Huelquén. Las áreas urbanas están sombreadas en un color rosa pálido. Se ven trazados de vías planificadas que se desvían para no atravesar estas áreas urbanas.</p>

CRITERIO: Protección del patrimonio protegido	
<p>ALCANCE:</p> <p>Modificación de las declaratorias a utilidad pública que afectan patrimonio por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de la vía del PRMS • Disminución del ancho normado al ancho existente. 	
CRITERIO: Protección de áreas de valor natural	
<p>ALCANCE:</p> <p>Los ejes propuestos en lo posible no deben afectar las áreas de valor natural, tales como Santuarios de la Naturaleza, Humedales Urbanos, Parques Naturales etc. ya sea eludiendo dichas zonas o directamente eliminar trazados que los afecten.</p>	
CRITERIO: Supletoriedad	
<p>ALCANCE:</p> <p>Se propone mantener o incorporar vías de anchos de faja menor, aun cuando no cumplan con los estándares mínimos de la planificación intercomunal, supletoriamente (en terrenos no planificados) hasta que la planificación comunal las incorpore (artículo 2.1.3. OGUC).</p>	

CRITERIO: Utilización de par vial	
<p>ALCANCE:</p> <p>Se definen pares viales, cuando las condiciones geográficas y/o de consolidación urbana donde se encuentra, hacen inviable el ancho de faja requerido por la norma (art. 2.3.2 OGUC).</p>	
CRITERIO: Conexiones subterráneas	
<p>ALCANCE:</p> <p>Se reconocen conexiones subterráneas o túneles actualmente existentes, que permiten dar continuidad a la red vial metropolitana.</p> <p>Tal es el caso del Túnel San Cristóbal, la Autopista Américo Vespucio Oriente, Blanco-Arica y el Túnel Lo Prado.</p>	
CRITERIO: Alcance comunal o intercomunal	
<p>ALCANCE:</p> <p>En lo posible los ejes deben tener alcance o extensión intercomunal, es decir deben generar conectividad en al menos dos comunas en las zonas urbanas. En las zonas rurales pueden tener alcance sólo comunal cuando es necesario generar conectividad dentro de una comuna, ya que éstas vías no pueden ser incluidas en la planificación comunal porque están fuera del límite urbano o de extensión urbana fijado por el PRMS.</p>	

Fuente: Elaboración propia

8.3.4 Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública.

En esta modificación, se disminuyen considerablemente las actuales Declaratorias de Utilidad Pública (DUP) de vialidad del PRMS, con el propósito de configurar una red eficiente y racionalizada, que cumpla con el estándar de vías expresas y troncales propia de la planificación intercomunal.

El detalle de los criterios de disminución de las DUP, se describe a continuación:

Tabla 71: Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública

CRITERIO: Disminución y/o minimización del impacto de las DUP en zonas urbanas	
<p>ALCANCE: Se eliminan y/o disminuyen declaratorias de utilidad pública al interior del área urbana, considerando el grado de consolidación del entorno y la red vial cercana.</p> <p>En menor medida, respecto de aquellas vías que se incluyen a la planificación que ya se encuentran materializadas, o de vías no materializadas en áreas urbanas, se disminuye el ancho de la faja vial con el propósito de minimizar el impacto de la DUP, de acuerdo al grado de consolidación de las áreas urbanas donde se emplacen.</p>	

CRITERIO: Minimizar el impacto de las DUP en zona rural.	
<p>ALCANCE:</p> <p>Al declarar a utilidad pública en áreas rurales, ya sea por reconocimiento de vías existentes o a solicitud municipal, se busca no afectar en lo posible, edificaciones, villorrios, localidades o pueblos, o bien disminuir su impacto.</p>	
CRITERIO: Homogeneidad o diversidad de ancho para la mantención o eliminación de ejes en el PRMS.	
<p>ALCANCE:</p> <p>Cuando un eje vigente en el PRMS posee ancho de faja vial homogéneamente menor al ancho mínimo normado por OGUC (menos de 30 m. de ancho para vías troncales), tiende a su eliminación.</p> <p>Cuando es diverso en sus anchos y sólo algunos de sus tramos posee ancho menor al normado, se mantiene en el PRMS.</p>	
CRITERIO: Nivel de impacto de las DUP por nivel de consolidación urbana o rural para la mantención o eliminación de ejes vigentes en el PRMS.	
<p>ALCANCE:</p> <p>Cuando el nivel de impacto de las DUP de un eje es muy grande y se ha mantenido en el tiempo, pueden eliminarse o disminuir sus ensanches.</p>	

Fuente: Elaboración propia

8.4 DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN

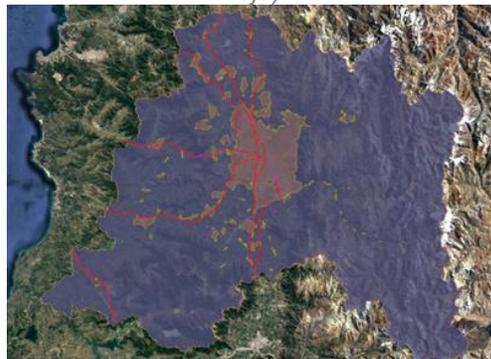
El sistema vial metropolitano se estructura del siguiente modo:

8.4.1 Sistema de Vías Expresas:

Vías de acceso regional:

Sistema de vías que cumplen la función de acceso y salida de la Región, compuesto por 7 ejes viales existentes, que son: la Ruta 5 (Norte y Sur), Ruta 68, Ruta 78, Ruta 57, Ruta 66 y Acceso Sur más una vía proyectada, aún no materializada, que es Camino La Dormida. Estos ejes están propuestos con anchos de 100 m. (o mayores) salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación urbana.

Figura 17: Vías de Acceso Regional (color rojo)

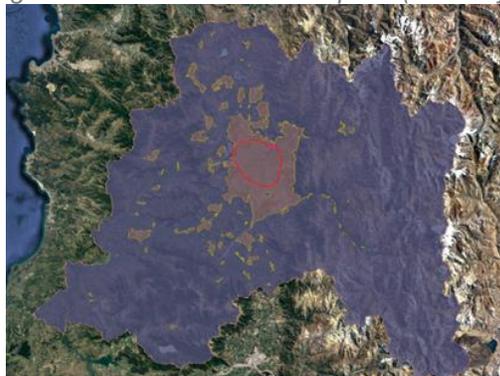


Fuente: Elaboración propia

Circunvalación Américo Vespucio:

La inclusión de Circunvalaciones en la planificación de la vialidad intercomunal como una solución al problema de la conectividad de modo radial, fue incorporada por primera vez en la década del 60 en el Plan Regulador Intercomunal de Santiago con el trazado de Américo Vespucio e incorporado al PRMS cuando se aprobó en el año 1994.

Figura 18: Anillo Américo Vespucio (color rojo)



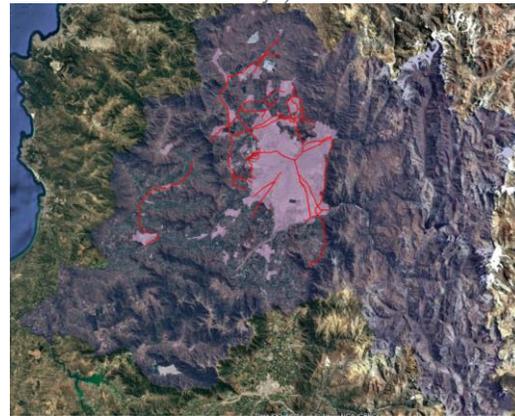
Fuente: Elaboración propia

En particular, el anillo Américo Vespucio compuesto por un solo eje vial existente en su totalidad, con anchos entre 60 y 90 m. prácticamente consolidada como autopista urbana, receptora y distribuidora de los accesos al área urbana metropolitana.

Vías de conectividad regional:

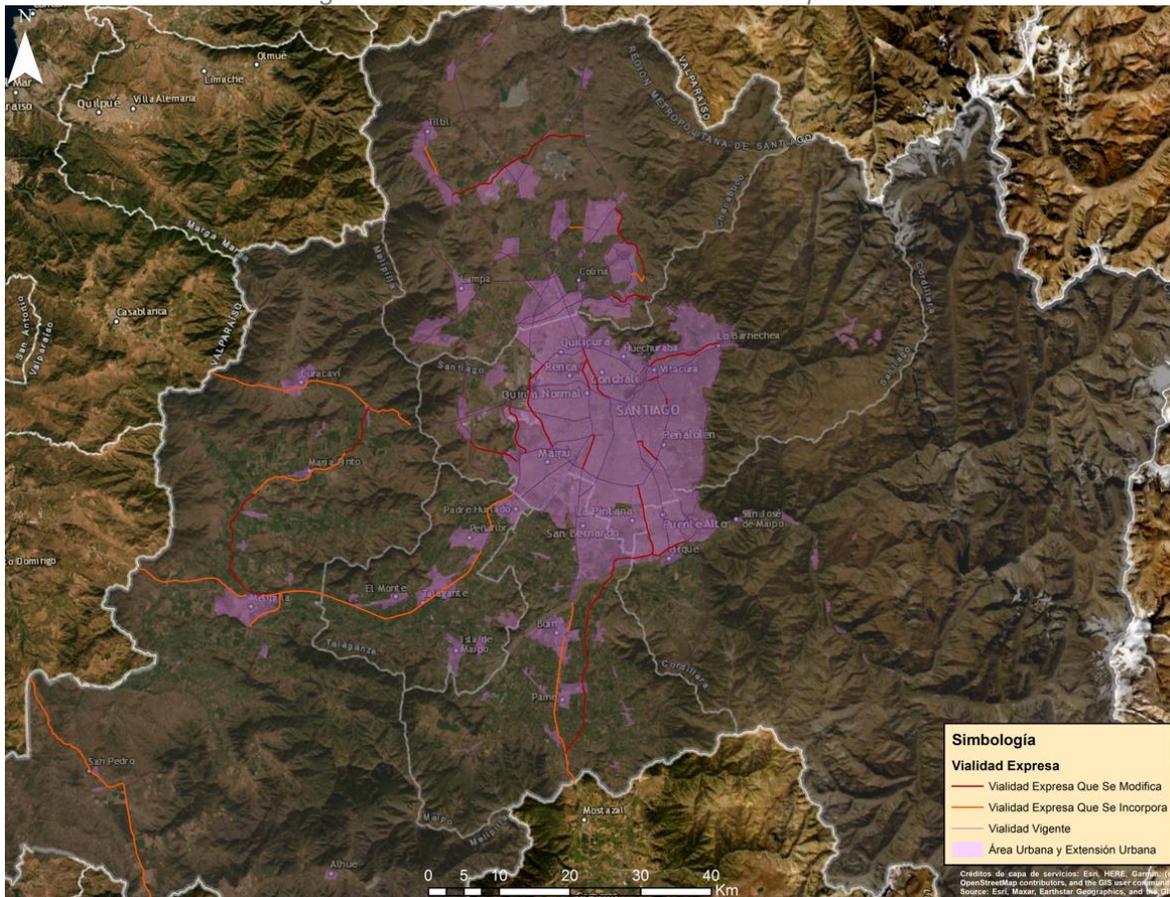
Sistema de vías compuesto por 38 ejes de relevancia regional que conectan con las vías de acceso a la región, con Avda. Américo Vespucio, generando una red de conectividad para gran parte de los centros poblados de la región. Prácticamente todas forman parte del PRMS vigente, (excepto tres) actualmente están proyectados 11 ejes, parcialmente materializados 7 y materializados 11, todas se proponen con anchos de 50 m. o mayores.

Figura 19: Vías de conectividad regional (color rojo)



Fuente: Elaboración propia

Figura 20: Resumen del sistema de vías expresas



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, el sistema de vías expresas se conforma por: las vías de acceso a la región, los anillos y las vías de conectividad regional, con un total de 46 ejes viales con anchos desde 50 m a 100 m. o mayores.

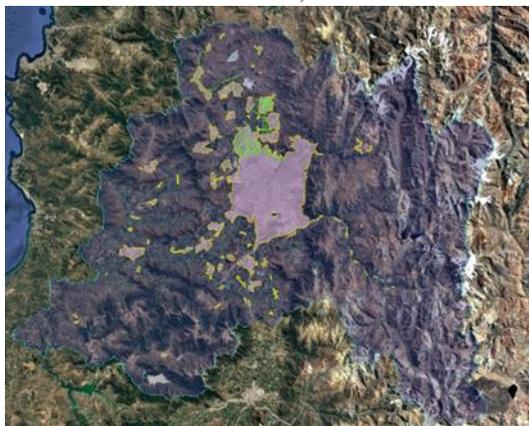
8.4.2 Sistema de vías Troncales:

Sector Norte:

Conformado por 51 ejes viales, proyectados en las Comunas de: Til-Til, Colina, parte de Lampa, Quilicura y Huechuraba. Con anchos de alrededor de 30 m. o mayores.

Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS

Figura 21: Vías troncales - Sector norte (color verde)

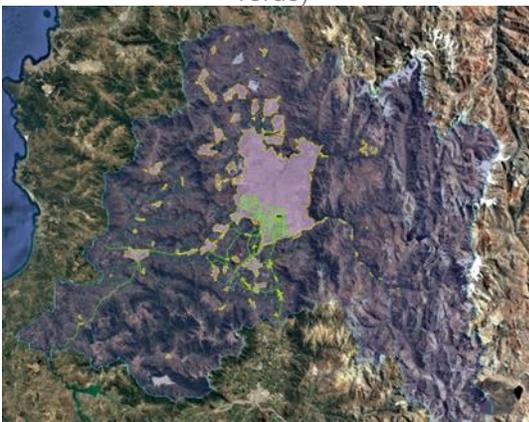


Fuente: Elaboración propia

Sector Sur:

Conformado por 51 ejes viales, proyectados en las comunas de: Lo Espejo, Calera de Tango, San Bernardo, Buin, Isla de Maipo, San Pedro, Alhué, Paine y en parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, La Cisterna, San Ramón, La Granja, Padre Hurtado, Peñaflores, Talagante, El Monte y Melipilla. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados.

Figura 22: Vías troncales - Sector sur. (color verde)

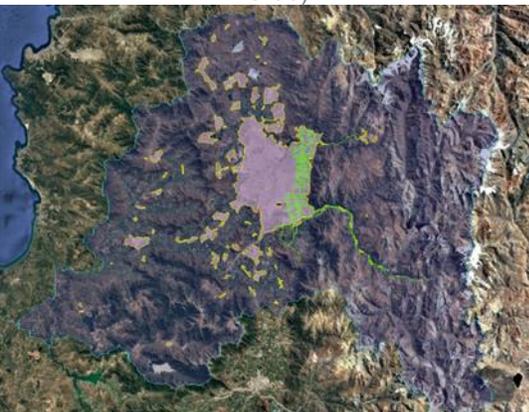


Fuente: Elaboración propia

Sector Oriente:

Conformado por 73 ejes viales, proyectados en las comunas de: Pirque, Barnechea, La Florida, Peñalolén, La Reina, Las Condes, Vitacura y parte de la comuna de Puente Alto. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados. Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

Figura 23: Vías troncales – Sector oriente. (color verde)

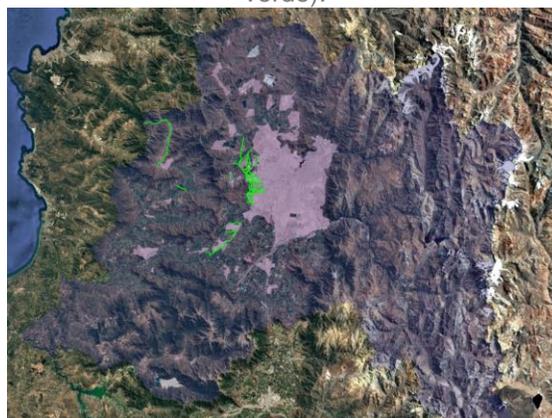


Fuente: Elaboración propia

Sector Poniente:

Conformado por 27 ejes viales, proyectados en la comuna de: María Pinto y en parte de las comunas de: Maipú, Padre Hurtado, Peñaflo, Talagante, El Monte, Melipilla, Curacaví, Lampa y Pudahuel. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados.

Figura 24: Vías troncales - Sector poniente(color verde).

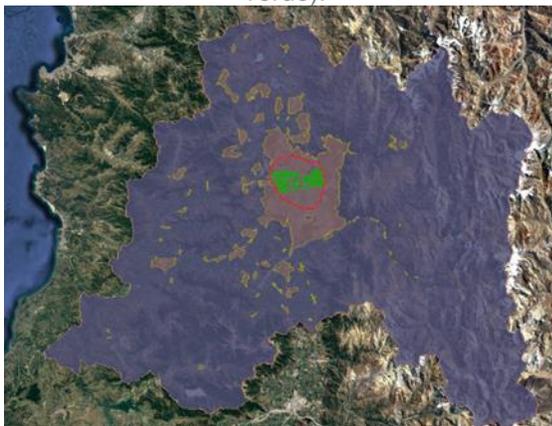


Fuente: Elaboración propia

Sector Centro:

Conformado por 50 ejes viales, proyectados en las comunas de: Cerro Navia, Quinta Normal, Lo Prado, Santiago, Providencia, Ñuñoa y parte de las comunas de: Pudahuel, Maipú y Vitacura, dentro del Anillo de Américo Vespucio. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados. Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS

Figura 25: Vías troncales - Sector centro (color verde).

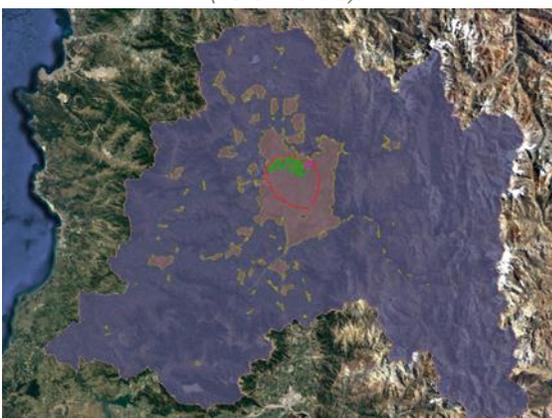


Fuente: Elaboración propia

Sector Centro norte:

Conformado por 31 ejes viales, proyectados en las comunas de: Renca, Conchalí, Independencia, Recoleta y parte de las comunas de: Quilicura y Providencia, dentro del Anillo de Américo Vespucio. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores. Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

Figura 26: Vías troncales - Sector centro norte (color verde).



Fuente: Elaboración propia

Sector Centro sur:

Conformado por 26 ejes viales, proyectados en las comunas de: Comunas: Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín, Macul y parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, La Florida, San Ramón y La Cisterna, dentro del Anillo de Américo Vespucio. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores.

Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

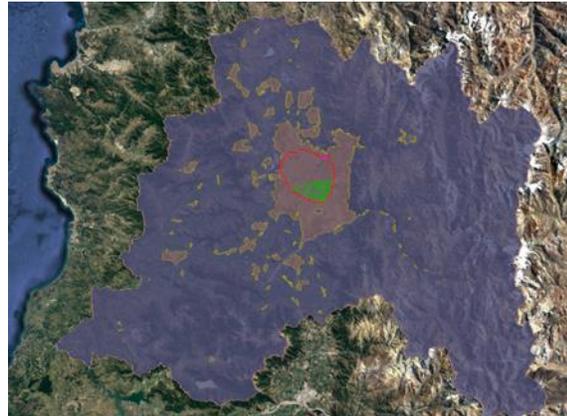
Anillo Troncal intermedio:

Conformado por 19 ejes viales, proyectados en las comunas de: Renca, Conchalí, Recoleta, Providencia, Ñuñoa, Macul, San Joaquín, Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, Cerrillos, Estación Central, Lo Prado y Quinta Normal.

Corresponde al sistema vial secundario de redistribución interior de viajes, cuya materialización aporta a la descongestión del eje APA (Alameda Providencia Apoquindo) del casco central y tendencia radial del transporte público vial.

Todo el Anillo que forma parte actualmente del PRMS, modifica su categoría de expresa a troncal, por lo tanto, se considera la disminución de anchos de faja vial y en casos puntuales, la definición de par vial.

Figura 27: Vías troncales - Sector centro sur (color verde).



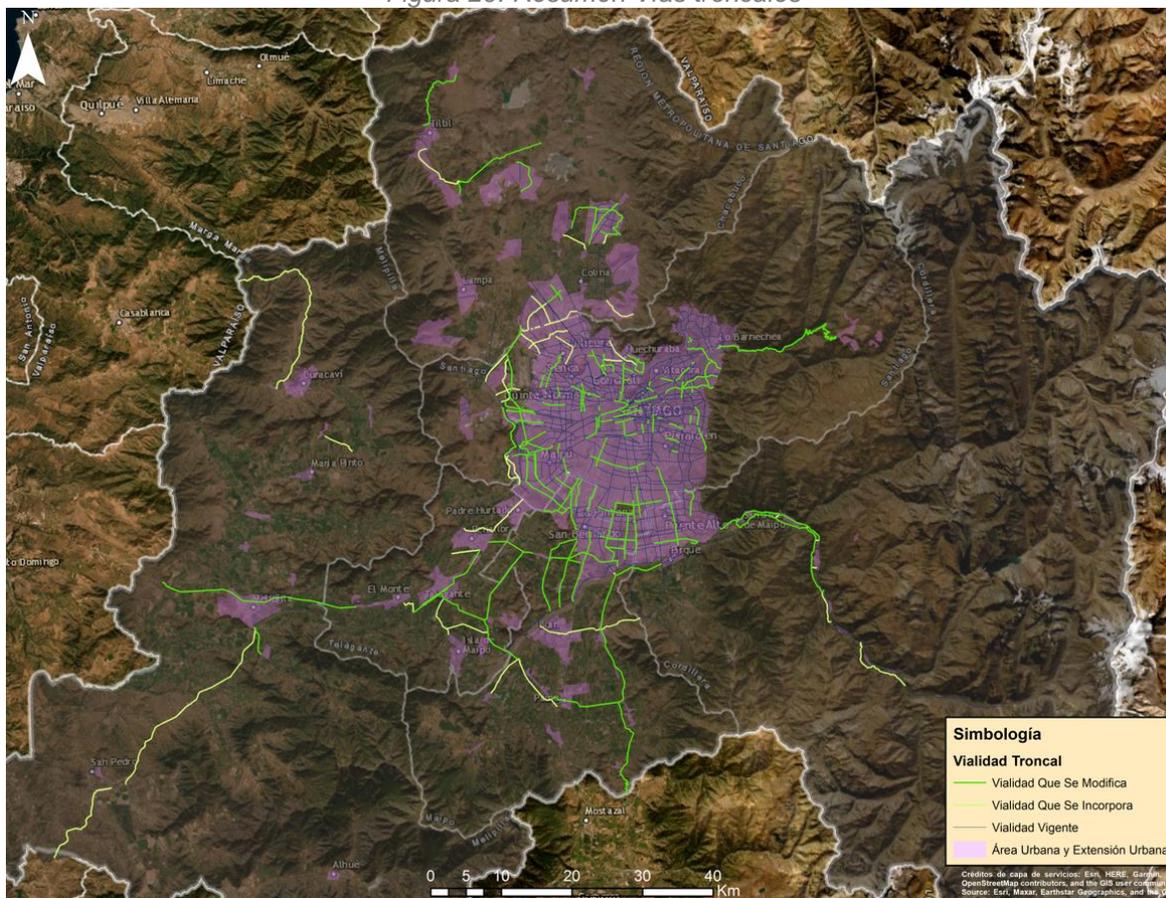
Fuente: Elaboración propia

Figura 28: Vías troncales – Anillo Intermedio (color verde).



Fuente: Elaboración propia

Figura 29: Resumen Vías troncales



Fuente: Elaboración propia

La imagen anterior, presenta el resumen del sistema de vías troncales (en color verde), conformado por un total de 328 ejes viales agrupados por sectores geográficos, los cuales generan la conectividad con el sistema de vías expresas, y en menor medida, con la vialidad de escala comunal. Con anchos de alrededor de 30 m., (o mayores) y en sectores más consolidados pueden ser menores.

8.4.3 Resumen de la Modificación MPRMS-104.

El siguiente es el cuadro resumen de la propuesta:

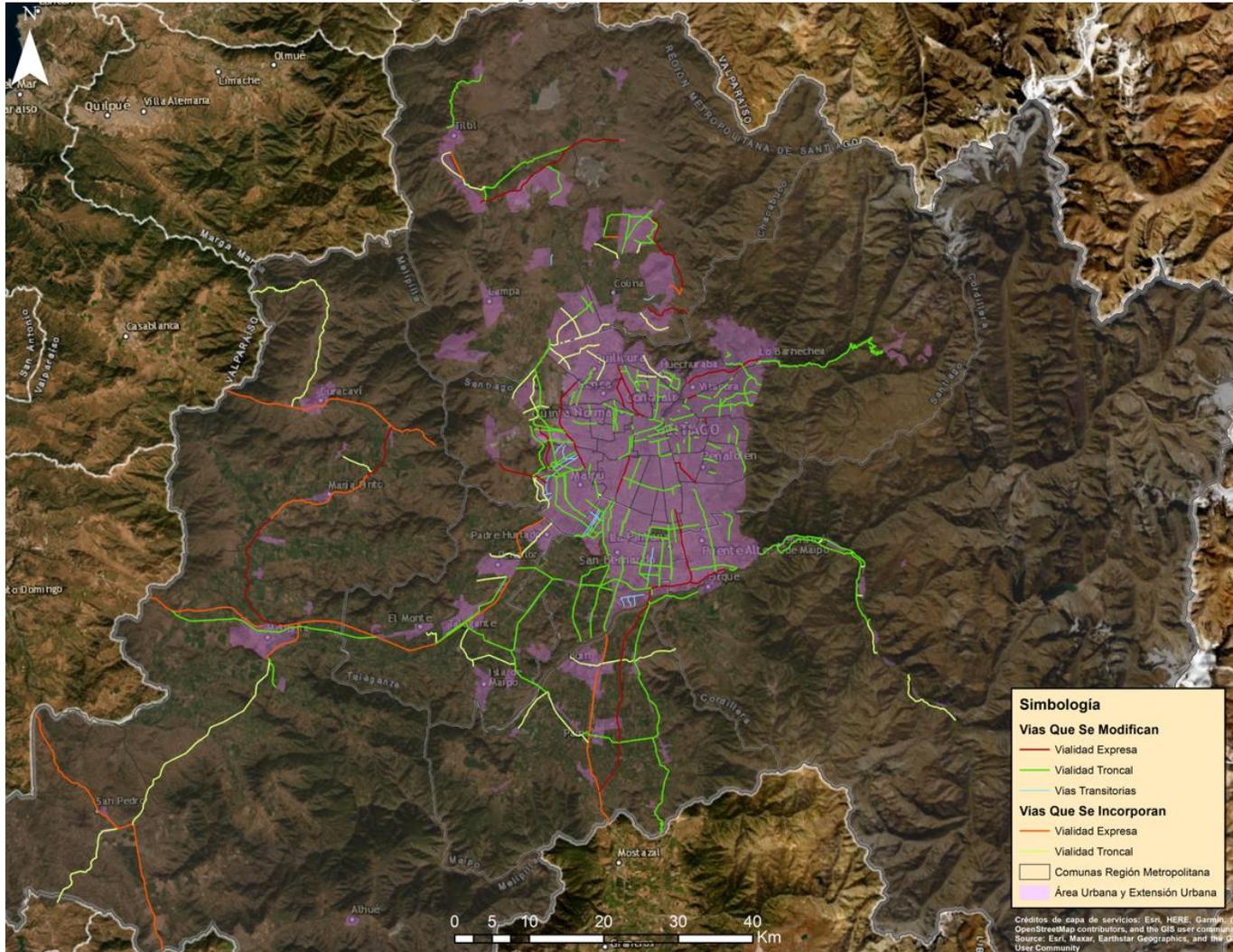
Tabla 72: Ejes viales que forman parte de la MPRMS-104:

Artículo Ordenanza PRMS	Cuadro N°	Nombre	Categoría	Ejes
7.1.1.1. Vialidad Expresa	1	Accesibilidad Regional	Expresa	7
	2	Anillo Circunvalación Américo Vespucio	Expresa	1
	3	Conectividad Regional	Expresa	38
Subtotal				46
7.1.1.1. Vialidad Troncal	4	Norte	Troncal	51
	5	Sur	Troncal	51
	6	Oriente	Troncal	73
	7	Poniente	Troncal	27
	8	Central	Troncal	50
	8.1.	Centro Norte	Troncal	31
	8.2.	Centro Sur	Troncal	26
	9	Anillo Troncal Intermedio	Troncal	19
Subtotal				328
4° Transitorio				16
Total Ejes Consolidado PRMS				390

Ejes PRMS que se eliminan	200
Ejes que se agregan al PRMS	33
N° de ejes que se disminuyen de la red vial metropolitana	167
Vías PRMS que se modifican	214

Fuente: Elaboración propia

Figura 30: Ajuste de estructuración territorial



Fuente: Elaboración propia

9 EVALUACIÓN AMBIENTAL MODIFICACIÓN 104

La Modificación 104 se basa en el trabajo y los acuerdos tomados por la Mesa de Coordinación Intersectorial. A través de ella, se establecen orientaciones para seguir adelante con ésta y su Evaluación Ambiental Estratégica, adaptando y considerando el trabajo realizado desde el año 2012.

Es así como la propuesta de modificación incorpora antecedentes e insumos que fueron recabados desde distintas fuentes, como parte de elementos que la fundamentan. Dentro de ellos se encuentran: las zonas de valor patrimonial; las áreas de valor natural; las solicitudes emanadas por los municipios y los distintos organismos de la Administración del Estado; las vías estructurantes existentes que se han materializado al margen de la planificación, vale decir que no han contado con una declaratoria de utilidad pública previa; y, otros antecedentes vinculados a aspectos propios del PRMS, de carácter ineludible, como los efectos de la Modificación 100 del PRMS, que define vías condicionadas; los proyectos de desarrollo urbano condicionados, aprobados en los últimos años; los efectos que generó la ley 20.791 el año 2014, tras restablecer declaratorias de utilidad pública caducadas; y, las vialidades presentes en los artículos transitorios que requieren ser atendidas.

Luego, basados en los fundamentos y considerando que el objetivo general busca la regularización de la red vial metropolitana, se identificaron los componentes que orientarían la Modificación 104. De este modo y en coherencia con lo anterior, se identifica como un componente orientador: la presencia de zonas de valor patrimonial; la presencia de áreas de valor natural; la presencia de solicitudes municipales y de organismos de Administración del Estado; y, los componentes que estructuran la red vial, vale decir aquellas orientaciones tendientes a ordenar la red vial de escala metropolitana, donde se reconoce la necesidad de mantener una visión regional, un sistema jerarquizado, el concepto de red, de complementariedad y el definir nuevos códigos para las vías.

Por último, se describen los criterios de planificación, los cuales dan cuenta de los mecanismos utilizados para que la Modificación pudiera cumplir tanto con los objetivos de planificación, los fundamentos y componentes orientadores, como con los objetivos ambientales y criterios de desarrollo sustentable.

De este modo, los criterios utilizados, además de aludir a los anchos y jerarquía de la red, incorporan diversas estrategias destinadas al cumplimiento de las metas propuestas, tales como la eliminación de afectaciones de manera total o parcial; la identificación de pares viales; cambios en la jerarquía de las vías; definición de anchos y asimilación de vías; supletoriedad; Homogeneidad o diversidad para la mantención o eliminación de ejes en el PRMS; por señalar algunas.

A continuación, se muestra el resultado de la evaluación de la Modificación 104:

Figura 31: Evaluación Ambiental Anteproyecto Modificación 104

FCD: Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural

Riesgos:

- La Modificación 104 genera diversas oportunidades al disminuir las declaratorias de utilidad pública que afectan actualmente al patrimonio protegido. Sin embargo, al observar la tendencia que da cuenta del incremento de zonas o inmuebles protegidos desde la entrada en vigencia del PRMS, se advierte como un riesgo potencial la incompatibilidad que se puede dar entre las declaratorias de utilidad pública que establezca la presente Modificación y la protección de nuevos elementos o zonas patrimoniales, que se decreten después de su entrada en vigencia.

Si bien, es un riesgo que no es propio de este proceso, sino que inherente a la planificación, se considera importante relevarlo para que pueda ser monitoreado a través de las medidas de gestión.

- Del mismo modo, se advierte como un riesgo potencial la definición de ensanches que enfrentan algunos elementos o zonas protegidas, donde no se establece hacia qué costado de la vía existente debe realizarse el ensanche.

Ello, porque mientras se mantengan las declaratorias, se mantiene el riesgo a la pérdida de valor, por demolición o alteración del patrimonio, sea este un inmueble o un elemento que aporta a la declaración del conjunto. El riesgo se daría, aun cuando existe una tendencia baja o nula al grado de consolidación de la vialidad PRMS, en sectores donde hay elementos o zonas de protección patrimonial.

- Al igual que para el análisis del patrimonio construido, la Modificación 104 genera diversas oportunidades que permiten desafectar trazados en áreas de valor natural, pero a diferencia de lo que sucede con las zonas patrimoniales, se ha decidido mantener y/o modificar excepcionalmente, algunos trazados, los cuales estarían vinculados al Humedal Urbano de Quilicura y a algunos sitios prioritarios.

En efecto, aun cuando la tendencia identificada para el grado de consolidación de la vialidad del PRMS en áreas de valor natural es muy baja o nula, en tanto exista la declaratoria de utilidad pública, se mantiene riesgo asociado a la fragmentación del ecosistema afectado por la vialidad en cuestión.

- El análisis de las tendencias asociadas a la evolución de la protección o reconocimiento de las áreas de valor natural, indican que éstas han ido al aumento, no sólo en términos de su reconocimiento formal, sino que también en su superficie. Dicho incremento ha sido posterior a la entrada en vigencia del PRMS y sus modificaciones más relevantes, por lo que se considera como un riesgo potencial, la incompatibilidad que se puede dar entre las declaratorias de utilidad pública que establezca la presente Modificación y la protección o reconocimiento de áreas de valor natural que se realice después de su entrada en vigencia.

Si bien, es un riesgo que no es propio de este proceso, sino que inherente a la planificación, se considera importante relevarlo para que pueda ser monitoreado a través de las medidas de gestión.

Oportunidades

- Desde un punto de vista general, se advierte como una oportunidad el que la Modificación incorpore dentro de sus fundamentos y principios orientadores las áreas de valor natural y las zonas de valor patrimonial, ya que permite reconocer dichos elementos al momento de regularizar la red vial metropolitana.
- La Modificación genera una oportunidad para el patrimonio construido al disminuir las declaratorias de utilidad pública, reconociendo la tendencia que muestra un incremento en la protección de éste desde la entrada en vigencia del PRMS.
- Los criterios que apuntan a la disminución de las declaratorias sobre el patrimonio protegido son coherentes con la tendencia observada a la baja o nula consolidación de perfiles viales en torno a elementos o zonas patrimoniales, ya que además de tener un efecto sobre los elementos de valor identitario de los barrios, las comunas y la región, también lo tiene sobre las propiedades públicas y privadas que mantuvieron gravámenes por años.
- El disminuir las afectaciones sobre el patrimonio cultural protegido, posibilita reactivar acciones de restauración, conservación o puesta en valor, revirtiendo procesos de obsolescencia de las zonas o barrios patrimoniales.
- Los criterios utilizados para regularización de la red y la disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública se reconocen como una oportunidad futura, ya que podría estar resguardando elementos culturales que no se encuentran protegidos, pero que pueden ser parte de los valores identitarios de un barrio. Si bien, la mayoría de los criterios se centran en las áreas urbanas, el de regularización denominado de "Protección de áreas urbanas en zonas rurales" y el de disminución de impacto denominado "Minimizar el impacto de las DUP en zona rural" pueden tener un mayor impacto sobre los elementos identitarios de los asentamientos rurales o urbanos dispersos en el área rural, que se constituyen en torno a la vía principal - como un asentamiento lineal-, volviéndose más susceptibles ante un eventual ensanche.
- La Modificación utiliza como criterio para la regularización de la red la "protección del patrimonio protegido" y la "definición de par vial" . Ellos se complementan con estrategias normativas que permiten disminuir la afectación sobre el patrimonio cultural. Dentro de estas estrategias se destacan: rectificación de trazados, disminución de ancho entre líneas oficiales, definición del costado de la vía existente donde se produce el ensanche, asimilación a ancho existente y eliminación de la declaratoria de utilidad pública.
- Se advierte como una oportunidad el que la Modificación disminuya el número de declaratorias de utilidad pública en áreas de valor natural, reconociendo la tendencia que se observa respecto al aumento del número y superficie de áreas de valor natural declaradas desde la entrada en vigencia del PRMS.
- Los criterios que apunta a la disminución de declaratorias de utilidad pública son coherentes con la tendencia observada a la baja o nula consolidación de perfiles viales en estas áreas, ya que además de tener un efecto sobre el medio ambiente, también lo tiene sobre las propiedades públicas y privadas que mantuvieron gravámenes por años.
- La Modificación utiliza como criterio para la regularización de la red la "protección de áreas de valor natural" y la "definición de par vial" . Ellos se complementan con

estrategias normativas que permiten disminuir la afectación sobre las áreas de valor natural. Dentro de estas estrategias se destacan: reconocimiento de vías existentes, disminución de ancho entre líneas oficiales y eliminación de la declaratoria de utilidad pública.

Fuente: Elaboración propia basada en Plantilla 18 de la Guía de Orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile, Ministerio del Medio Ambiente, diciembre 2015

Como resultado de la evaluación de la Modificación 104, pese a que se advierten riesgos, el efecto de las oportunidades es significativamente mayor, lo que permiten cumplir con los objetivos ambientales y el criterio de desarrollo sustentable definidos para ésta.

Los riesgos identificados a través de la evaluación disminuyen significativamente en comparación a los que generan las normas vigentes del PRMS. De este modo, se puede afirmar que está sola modificación y su aprobación, son en sí misma una oportunidad para disminuir los riesgos y alcanzar las oportunidades identificadas.

En el caso de patrimonio protegido, de manera excepcional se advierte como riesgo la pérdida al valor cultural (material e inmaterial) que se resguarda a través de un inmueble o barrio, al no definirse con precisión hacia que lado de la vía se deben materializar los ensanches. Según lo señalado en la evaluación, la afectación se da por la definición de ancho entre líneas oficiales mayores a los existentes, preferentemente en vías que enfrentan ICH MH.

En cuanto a los riesgos en las áreas de valor natural, si bien, la modificación no define nuevos ejes en sectores que cuentan con algún grado de protección o reconocimiento, se observa que, en algunas de estas áreas, se mantienen declaratorias de utilidad pública e incluso se rectifican trazados, lo que se advierte para el Humedal Urbano de Quilicura, los sitios prioritarios de El Roble, Humedal Batuco, Alto de la Cuenca del Mapocho y Contrafuerte Cordillerano.

En el caso del Humedal Urbano de Quilicura, como es sabido, las declaratorias de utilidad pública son anteriores a su reconocimiento, vale decir la decisión de planificación es previa a la declaratoria de humedal, por lo que la modificación no generaría un efecto nuevo sobre el medio ambiente y la sustentabilidad. En esta línea la decisión de planificación busca minimizar lo más posible dicho efecto.

Es así como de las 9 DUP existentes, se mantiene Av. Las Torres con el mismo trazado y se proyecta un ancho entre líneas oficiales mayor, con miras a acoger el flujo de las otras vialidades que se elimina. De las 8 vías restante, Av. Aeropuerto, Colo Colo y Costanera Sur Estero Las Cruces, modifican su trazado con el fin de disminuir y minimizar los potenciales efectos que estas vías podrían generar sobre el humedal. Las 5 vías restantes se eliminan o modifican, desafectando el área de valor natural.

Los sitios prioritarios, por su parte, tienen características distintas respecto de su protección. Al interior de estos se advierten desarrollos inmobiliarios importantes como Valle Grande,

localidades urbanas como Til Til y Batuco, o bien, un alto desarrollo de parcelas agroresidenciales y actividades productivas, que requieren de vías que permitan la movilidad de la población.

En parte el riesgo se explica por la aplicación del criterio de regularización de la red denominado “Protección de áreas urbanas en zonas rurales” y del criterio para la disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública llamado “Minimizar el impacto de las DUP en zona rural” . Si bien, este se reconoce como una oportunidad al analizar el resguardo del patrimonio protegido en sectores donde se han reconocido sitios prioritarios regionales como Laguna Batuco o El Roble, se emplazan áreas urbanas definidas por el PRMS y asentamientos rurales, donde se ha decidido definir nuevos trazados (by pass de la localidad) con el objetivo de disminuir el efecto que podría dejar un ensanche de una vía troncal o expresa en una localidad lineal.

En algunos casos, la variación en los trazos responde al reconocimiento de proyectos que están en una etapa avanzada de desarrollo por parte del MOP o a la red de vías públicas a cargo de dicha institución.

Tanto para el caso del patrimonio protegido como para las áreas de valor natural, se identifican como riesgo potencial la incompatibilidad que se podría generar de mantenerse la tendencia a la protección y/o reconocimiento de ambos elementos evaluados. Ello se atribuye al tiempo que se demoran los instrumentos de planificación territorial en aprobarse. Si bien, este no es un riesgo que genere la Modificación 104, se considera importante incorporarlo para poder establecer medidas de gestión que permitan su monitoreo.

Para cerrar el análisis de los riesgos, es importante señalar que si bien aún se advierten sectores donde persisten los riesgos de afectación, estos responden a excepciones o casos puntuales. En su mayoría, estos surgen ante la necesidad de aplicar otros criterios que son relevantes para que la red metropolitana funcione en un contexto normativo que tuvo por objetivo general su regularización. Ante ello, es importante que, a través de la EAE, se puedan identificar mecanismos que permitan gestionar dichos riesgos.

Al analizar las oportunidades, se destaca que la Modificación 104 es en sí misma, una oportunidad para desafectar los inmuebles y zonas de protección patrimonial y las áreas de valor natural presentes en el territorio, ya que para que ello suceda, sólo basta que ésta entre en vigencia.

La oportunidad se explica porque existe una decisión de planificación asociada a considerar dichos elementos en los fundamentos de la modificación; los componentes u orientaciones que la guían; y, en los criterios utilizados para su diseño. Ello ha permitido que se identifique e incorporen distintas estrategias normativas que favorecen su resguardo, siendo la más relevante la eliminación de ejes o tramos y la disminución de anchos entre líneas oficiales de ejes o tramos, que se emplazan o interactúan con estos elementos y zonas de protección patrimonial, y las áreas de valor natural.

Al analizar en detalle las oportunidades que se generan en torno a los elementos y zonas patrimoniales, se advierte que éstas captan un mayor número de oportunidades en

comparación a las áreas de valor natural.

En esta línea, además de la oportunidad que se genera al eliminar o disminuir las declaratorias de utilidad pública, se identifican aspectos sociales vinculados al resguardo del valor identitario de los barrios, donde sería factible llevar a cabo acciones de restauración, conservación o puesta en valor del patrimonio, el cual durante años no pudo ser atendido por encontrarse afecto a declaratoria de utilidad pública.

Otra de las oportunidades que se advierte derivada de la disminución y la afectación de vialidades, tiene relación con el resguardo de aquel patrimonio tangible o intangible que aún no se encuentra protegido, pero que es parte de la identidad de los barrios. En esta línea se destaca la eliminación de las declaratorias de utilidad pública de las vialidades que ingresaban a las áreas urbanas emplazadas en zonas rurales, cuya declaratoria afecta la fachada u otros elementos identitarios de estas localidades, la cuales suelen desarrollarse y crecer en torno a la vía principal.

Por último, en esta misma línea, la desafectación de las declaratorias trae un efecto positivo sobre las propiedades públicas y privadas que por años han mantenido gravámenes que no han podido ser consolidados a lo largo de los años, congelando el desarrollo de dichos territorios.

En cuanto a las oportunidades que se advierten para las áreas de valor natural, se destaca la eliminación de vías por humedales urbanos como el de Isla de Maipo; el de El Monte, Talagante y Peñaflor; o, el de Quilicura, y la eliminación de tramos de costaneras asociadas a los Ríos Maipo y Mapocho que en algunos casos interactuaban con estos ecosistemas de humedal.

Por último, se valora el reconocimiento de vías públicas MOP presentes en el área rural, como parte del sistema vial metropolitano, permitiendo conectar localidades urbanas dispersas en el área rural.

10 IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y GOBERNABILIDAD

Para el desarrollo del presente acápite, se ha tenido en consideración las definiciones y orientaciones metodológicas que plantea tanto la Guía de Orientaciones para el Uso de la EAE en Chile (MMA, 2015), como la Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para incorporar el Cambio Climático en los Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial (MMA, 2023).

En el caso de la guía desarrollada el 2015, el Ministerio de Medio Ambiente señala que tras la evaluación de la opción de desarrollo escogida (Anteproyecto), se definen directrices de gestión y planificación, y directrices de gobernabilidad, definiendo las de gestión y planificación como *“...orientaciones, recomendaciones o medidas que permiten establecer prioridades y unificar criterios para la toma de decisiones encaminadas a lograr los objetivos ambientales y de sustentabilidad.”* (MMA, 2015), mientras que las de gobernabilidad aluden a las *“...capacidades y arreglos institucionales necesarios para desarrollar o fortalecer los resultados del proceso de decisión y abordar los riesgos y oportunidades de la opción de desarrollo preferente...”* (MMA, 2015).

Por su parte, la guía que incorpora el cambio climático, al igual que en la definición anterior, indica que tras la evaluación de los efectos ambientales de la opción de desarrollo seleccionada (Anteproyecto), se identifican medidas, acciones o recomendaciones que permitan disminuir los riesgos y potenciar las oportunidades identificadas. Sin embargo, a diferencia de la Guía elaborada el 2015, esta última separa la gestión de la planificación, estableciendo 3 tipos de medidas: de planificación, de gestión y de gobernabilidad.

Las medidas de planificación *“...abordan los efectos ambientales de la Opción de Desarrollo seleccionada a través de acciones que el Órgano Responsable incluye en la elaboración del instrumento (anteproyecto)”* (MMA, 2023), mientras que las de gestión *“...abordan los efectos ambientales de la Opción de Desarrollo seleccionada a través de acciones en el ámbito de otras competencias y atribuciones del Órgano Responsable”* . (MMA, 2023)

Por último, precisa lo que se entiende por medidas de gobernabilidad, señalando que estas *“...abordan los efectos ambientales de la Opción de Desarrollo seleccionada de manera compartida, entre el Órgano Responsable del instrumento y órganos de la administración del Estado.”* (MMA, 2023).

Desde un punto de vista metodológico, considerando la entrada en vigencia de la guía que incorpora el cambio climático y de las precisiones que realiza a los conceptos, se ha planteado, la siguiente tabla, identificando las medidas de planificación que ha considerado el Anteproyecto, seguido de las medidas de gestión y gobernabilidad que se implementaran una vez aprobada la Modificación 104:

Tabla 73: Medidas de Planificación, Gestión y Gobernabilidad

FCD: Reconoce el patrimonio construido y las áreas de áreas de valor natural

Riesgos:

- La Modificación 104 genera diversas oportunidades al disminuir las declaratorias de utilidad pública que afectan actualmente al patrimonio protegido. Sin embargo, al observar la tendencia que da cuenta del incremento de zonas o inmuebles protegidos desde la entrada en vigencia del PRMS, se advierte como un riesgo potencial la incompatibilidad que se puede dar entre las declaratorias de utilidad pública que establezca la presente Modificación y la protección de nuevos elementos o zonas patrimoniales, que se decreten después de su entrada en vigencia.

Si bien, es un riesgo que no es propio de este proceso, sino que inherente a la planificación, se considera importante relevarlo para que pueda ser monitoreado a través de las medidas de gestión.

- Del mismo modo, se advierte como un riesgo potencial la definición de ensanches que enfrentan algunos elementos o zonas protegidas, donde no se establece hacia qué costado de la vía existente se debe realizarse el ensanche.

Ello, porque mientras se mantengan las declaratorias, se mantiene el riesgo a la pérdida de valor, por demolición o alteración del patrimonio, sea este un inmueble o un elemento que aporta a la declaración del conjunto. El riesgo se daría aun cuando existe una tendencia baja o nula al grado de consolidación de la vialidad PRMS, en sectores donde hay elementos o zonas de protección patrimonial.

- Al igual que para el análisis del patrimonio construido, la Modificación 104 genera diversas oportunidades que permiten desafectar trazados en áreas de valor natural, pero a diferencia de lo que sucede con las zonas patrimoniales, se ha decidido mantener y/o modificar excepcionalmente, algunos trazados, los cuales estarían vinculados al Humedal Urbano de Quilicura y algunos sitios prioritarios.

En efecto, aun cuando la tendencia identificada para el grado de consolidación de la vialidad del PRMS en áreas de valor natural es muy baja o nula, en tanto exista la declaratoria de utilidad pública, se mantiene riesgo asociado a la fragmentación del ecosistema afectado por la vialidad en cuestión.

- El análisis de las tendencias asociadas a la evolución de la protección o reconocimiento de las áreas de valor natural, indican que éstas han ido al aumento, no sólo en términos de su reconocimiento formal, sino que también en su superficie. Dicho incremento ha sido posterior a la entrada en vigencia del PRMS y sus modificaciones más relevantes, por lo que se considera como un riesgo potencial, la incompatibilidad que se puede dar entre las declaratorias de utilidad pública que establezca la presente Modificación y la protección o reconocimiento de áreas de valor natural que se realice después de su entrada en vigencia.

Si bien, es un riesgo que no es propio de este proceso, sino que inherente a la planificación, se considera importante relevarlo para que pueda ser monitoreado a través de las medidas de gestión.

Medidas de planificación	Medidas de Gestión	Medidas de Gobernabilidad
<ul style="list-style-type: none"> • Ensanches de vías que enfrentan y/o atraviesan inmuebles o zonas de valor patrimonial. • Definición y/o modificación de trazados en áreas de valor natural. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de instructivos para el resguardo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial • Elaboración de instructivos para el resguardo de áreas que cuenten con elementos de valor natural. 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial. • Coordinación interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.
<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desde un punto de vista general, se advierte como una oportunidad el que la Modificación incorpore dentro de sus fundamentos y principios orientadores las áreas de valor natural y las zonas de valor patrimonial, ya que permite reconocer dichos elementos al momento de regularizar la red vial metropolitana. • La Modificación genera una oportunidad para el patrimonio construido al disminuir las declaratorias de utilidad pública, reconociendo la tendencia que muestra un incremento en la protección de éste desde la entrada en vigencia del PRMS. • Los criterios que apuntan a la disminución de las declaratorias sobre el patrimonio protegido son coherentes con la tendencia observada a la baja o nula consolidación de perfiles viales en torno a elementos o zonas patrimoniales, ya que además de tener un efecto sobre los elementos de valor identitario de los barrios, las comunas y la región, también lo tiene sobre las propiedades públicas y privadas que mantuvieron gravámenes por años. • El disminuir las afectaciones sobre el patrimonio cultural protegido, posibilita reactivar acciones de restauración, conservación o puesta en valor, revirtiendo procesos de obsolescencia de las zonas o barrios patrimoniales. • Los criterios utilizados para regularización de la red y la disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública se reconocen como una oportunidad futura, ya que podría estar resguardando elementos culturales que no se encuentran protegidos, pero que pueden ser parte de los valores identitarios de un barrio. Si bien, la mayoría de los criterios se centran en las áreas urbanas, el de regularización denominado de “Protección de áreas urbanas en zonas rurales” y el de disminución de impacto denominado “Minimizar el impacto de las DUP en zona rural” pueden tener un mayor impacto sobre los elementos identitarios de los asentamientos rurales o urbanos dispersos en el área rural, que se constituyen en torno a la vía principal - como un asentamiento lineal-, volviéndose más susceptibles ante un eventual ensanche. • La Modificación utiliza como criterio para la regularización de la red la “protección del 		

<p>patrimonio protegido” y la “definición de par vial” . Ellos se complementan con estrategias normativas que permiten disminuir la afectación sobre el patrimonio cultural. Dentro de estas estrategias se destacan: rectificación de trazados, disminución de ancho entre líneas oficiales, definición del costado de la vía existente donde se produce el ensanche, asimilación a ancho existente y eliminación de la declaratoria de utilidad pública.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Se advierte como una oportunidad el que la Modificación disminuya el número de declaratorias de utilidad pública en áreas de valor natural, reconociendo la tendencia que se observa respecto al aumento del número y superficie de áreas de valor natural declaradas desde la entrada en vigencia del PRMS. ● Los criterios que apunta a la disminución de declaratorias de utilidad pública son coherentes con la tendencia observada a la baja o nula consolidación de perfiles viales en estas áreas, ya que además de tener un efecto sobre el medio ambiente, también lo tiene sobre las propiedades públicas y privadas que mantuvieron gravámenes por años. ● La Modificación utiliza como criterio para la regularización de la red la “protección de áreas de valor natural” y la “definición de par vial” . Ellos se complementan con estrategias normativas que permiten disminuir la afectación sobre las áreas de valor natural. Dentro de estas estrategias se destacan: reconocimiento de vías existentes, disminución de ancho entre líneas oficiales y eliminación de la declaratoria de utilidad pública. 		
Medidas de planificación	Medidas de Gestión	Medidas de Gobernabilidad
<p>En zonas patrimoniales o contiguo a inmuebles protegidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Rectificación de trazados. ● Disminución de ancho entre líneas oficiales. ● Asimilación a ancho existente. ● Eliminación de la declaratoria de utilidad pública. ● Definición de par vial <p>En áreas de valor patrimonial:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Reconocimiento de vías existentes ● Disminución de ancho entre líneas oficiales. ● Eliminación de la declaratoria de utilidad pública. ● Definición de par vial. ● Definición del costado de la vía existente donde se produce el ensanche 	<ul style="list-style-type: none"> ● Elaboración de instructivos para el resguardo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial ● Elaboración de instructivos para el monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Coordinación interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial. ● Coordinación interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.

Fuente: Elaboración propia basada en Tablas de ejemplo de la Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para incorporar el Cambio Climático en los Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial, Ministerio del Medio Ambiente, 2023

11 PLAN DE SEGUIMIENTO Y CRITERIOS DE REDISEÑO

El Plan de Seguimiento busca conocer el comportamiento y evolución de las propuestas para tomar medidas correctivas en caso de ser necesario. Este plan, considera tanto la identificación de Indicadores de Eficiencia y Criterios de Rediseño, como la identificación de Indicadores de Seguimiento de las Medidas identificadas.

11.1 INDICADORES DE EFICACIA Y CRITERIOS DE REDISEÑO

Los indicadores de eficiencia permiten medir el cumplimiento de los objetivos ambientales y los objetivos de planificación. Por su parte los criterios de rediseño permiten saber cuándo es necesario reformular el Plan, al observar que el indicador muestra un cumplimiento insuficiente respecto del objetivo trazado.

Tabla 74: Indicadores de Eficacia y Criterios de Desarrollo – Objetivos de Planificación

Objetivos de Planificación	Reconocer las necesidades locales mediante la regularización y adecuación de las declaratorias a utilidad pública (DUP) del sistema vial metropolitano vigente en el PRMS.				
Criterio de Seguimiento	Requerimientos de adecuación de la red vial metropolitana por necesidades sectoriales (Ej: adecuación normativa o modificaciones al PRMS); intersectoriales (Ej: modificación de PRC's o diseño y ejecución de proyectos viales de escala metropolitana, no contemplados en la red); o, personas u organizaciones de la sociedad civil afectadas.				
Indicador	Descripción	Cálculo	Plazo de Medición	Fuente de Inf.	Responsable
Porcentaje de solicitud de interpretaciones o actualizaciones del PRMS referidas a declaratorias de utilidad pública	Aumento en el N° de solicitud de interpretaciones o actualizaciones del PRMS referidas a vías, asociadas a requerimientos sectoriales; intersectoriales; o, personas u organizaciones de la sociedad civil afectadas.	$(N^{\circ} \text{ de solicitudes de interpretación o Modificación al PRMS} / N^{\circ} \text{ de solicitudes de interpretación o Modificación al PRMS referidas a declaratorias de utilidad pública}) * 100$	10 años	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo y/o División de Planificación y Desarrollo Regional, del Gobierno Regional	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo y/o División de Planificación y Desarrollo Regional, del Gobierno Regional
Criterio de Rediseño	Aumento de solicitudes de interpretaciones o actualizaciones del PRMS referidas a declaratorias de utilidad pública				

Fuente: Elaboración propia, basado en ejemplos del punto 2.4.1 de la "Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para Incorporar el Cambio Climático en Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial" (MMA,2023)

Tabla 75: Indicadores de Eficacia y Criterios de Desarrollo – Objetivos Ambientales

Objetivo Ambiental 1:	Reconocer y resguardar el patrimonio protegido de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.				
Criterio de Seguimiento	Protección del Patrimonio (Declaratorias de Zonas Típicas y/o Monumentos Históricos, y de aprobaciones de PRC's que definan Inmuebles y/o Zonas de Conservación Históricas)				
Indicador	Descripción	Cálculo	Plazo de Medición	Fuente de Inf.	Responsable
Porcentaje del patrimonio protegido sobre declaratorias de utilidad pública	Aumento del patrimonio protegido (Declaratorias de Zonas Típicas y/o Monumentos Históricos, y de aprobaciones de PRC's que definan Inmuebles y/o Zonas de Conservación Históricas) sobre declaratorias de utilidad pública definidas tras la Modificación 104.	(Patrimonio protegido / Patrimonio protegido sobre declaratorias de utilidad pública vigentes tras la Modificación 104)* 100	8 años	CMN y SEREMI de Vivienda y Urbanismo y/o División de Planificación y Desarrollo Regional, del Gobierno Regional	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo y/o División de Planificación y Desarrollo Regional, del Gobierno Regional
Criterio de Rediseño	Aumento del patrimonio protegido sobre declaratorias de utilidad pública vigentes tras la Modificación 104.				
Objetivo Ambiental 2:	Reconocer las áreas de valor natural de la región al regularizar la red vial metropolitana, eliminando o disminuyendo las afectaciones que generan las declaratorias de utilidad pública sobre éste.				
Criterio de Seguimiento	Protección o Resguardo de Áreas de Valor Natural (Humedales Urbanos, Santuarios de la Naturaleza, Parques Nacionales, u otras.)				
Indicador	Descripción	Cálculo	Plazo de Medición	Fuente de Inf.	Responsable
Porcentaje de áreas de valor natural protegidas o resguardadas sobre declaratorias de utilidad pública	Aumento de las áreas de valor natural protegidas o resguardadas (Humedales Urbanos, Santuarios de la Naturaleza, Parques Nacionales, u otras.) sobre declaratorias de utilidad pública definidas tras la Modificación 104.	(Áreas de valor natural protegidas o resguardadas / Áreas de valor natural protegidas o resguardadas sobre declaratorias de utilidad pública vigentes tras la Modificación 104)* 100	5 años	SEREMI del Medio Ambiente y SEREMI de Vivienda y Urbanismo y/o División de Planificación y Desarrollo Regional, del Gobierno Regional	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo y/o División de Planificación y Desarrollo Regional, del Gobierno Regional
Criterio de Rediseño	Aumento del resguardo o protección de áreas de valor natural, sobre declaratorias de utilidad pública definidas tras la Modificación 104.				

Fuente: Elaboración propia, basado en ejemplos del punto 2.4.1 de la "Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para Incorporar el Cambio Climático en Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial" (MMA,2023)

11.2 INDICADORES DE SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS

Los indicadores de seguimiento se elaboran basados en las medidas de gestión y de gobernabilidad. A través de ellos, se abordan las variables ambientales más relevantes que han sido descritas en este Informe Ambiental, mediante los factores críticos de decisión.

A continuación, se presentan dos tablas donde se indican las medidas de gestión y gobernabilidad, respectivamente y sus indicadores:

Tabla 76: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gestión

Medidas de Gestión	Indicadores de Seguimiento
Elaboración de instructivos para el resguardo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial	Instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las zonas de protección patrimonial.
	Instructivos para precisar ensanches viales en zonas con protección patrimonial, a través de los PRC.
	Instructivo para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos.
Elaboración de instructivos para el resguardo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.	Instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las áreas de valor natural.
	Instructivo para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en áreas de valor natural.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 77: Indicadores de Seguimiento Asociados a Medidas de Gobernabilidad

Medidas de Gobernabilidad	Indicadores de Seguimiento
Coordinación interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial.	Implementación de una mesa de trabajo interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial.
Coordinación interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.	Implementación de una mesa de trabajo interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los indicadores utilizados, describiendo su alcance, la forma de cálculo, su plazo de medición, el parámetro de referencia o meta, la fuente de información y el responsable de su medición:

Tabla 78: Indicadores de seguimiento – Medidas de Gestión

Medida de Gestión: Elaboración de instructivos para el resguardo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial					
Nombre	Descripción	Fórmula de Cálculo	Plazo de Medición	Meta	Responsable
Instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las zonas de protección patrimonial.	Consiste en la elaboración de un instructivo que informa a los 52 municipios de la Región Metropolitana cómo proceder ante la desafectación de las fajas afectas a declaratorias de utilidad pública al interior de las zonas de protección patrimonial.	Elaboración de un instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las zonas de protección patrimonial.	6 meses una vez entrada en vigencia la Modificación 104	52 municipios de la región asignan uso de suelo a las fajas desafectadas por la Modificación 104	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo
Instructivos para precisar ensanches viales en zonas con protección patrimonial, a través de los PRC.	Consiste en la elaboración de un instructivo que informa a los 52 municipios de la Región Metropolitana de cómo proyectar tanto los ensanches provenientes de la Modificación 104 como aquellos que emanen de procesos de planificación local, vinculados a zonas con protección patrimonial.	Elaboración de un instructivo para precisar ensanches viales en zonas con protección patrimonial, a través de los PRC.	1 año una vez entrada en vigencia la Modificación 104	Municipios de la Región Metropolitana que actualizan o formulan sus PRC, incorporan las recomendaciones para precisar los ensanches viales en zonas con protección patrimonial.	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo
Instructivo para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos.	Consiste en la elaboración de un instructivo que informa a los 52 municipios de la Región Metropolitana de criterios de planificación a incorporar en los PRC, que permitan disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos.	Elaboración de un instructivo que establece criterios para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos.	2 años una vez entrada en vigencia la Modificación 104	52 municipios de la Región Metropolitana cuentan con criterios que permitan disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos, y los aplican de ser pertinente.	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo

Medida de Gestión: Elaboración de instructivos para el resguardo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.					
Nombre	Descripción	Fórmula de Cálculo	Plazo de Medición	Meta	Responsable
Instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las áreas de valor natural.	Consiste en la elaboración de un instructivo que informa a los 52 municipios de la Región Metropolitana cómo proceder ante la desafectación de las fajas afectas a declaratorias de utilidad pública al interior de las áreas de valor natural.	Elaboración de un instructivo para asignar normas urbanísticas en terrenos desafectados por la Modificación 104, al interior de las áreas de valor natural.	6 meses una vez entrada en vigencia la Modificación 104	52 municipios de la región asignan uso de suelo a las fajas desafectadas por la Modificación 104	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo
Instructivo para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en áreas de valor natural.	Consiste en la elaboración de un instructivo que informa a los 52 municipios de la Región Metropolitana de criterios de planificación a incorporar en los PRC, que permitan disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en las áreas de valor natural.	Elaboración de un instructivo que establece criterios para disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan las áreas de valor natural.	2 años una vez entrada en vigencia la Modificación 104	52 municipios de la Región Metropolitana cuentan con criterios que permitan disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan las áreas de valor natural, y los aplican de ser pertinente.	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo

Fuente: Elaboración propia, basado en Plantilla 22 de "Guía de Orientación para la Evaluación Ambiental Estratégica", en indicadores de "Guía para incorporar la dimensión ambiental en procesos de ordenamiento territorial sustentable"

Tabla 79: Indicadores de seguimiento – Medidas de Gobernabilidad

Medida de Gobernabilidad: Coordinación interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial					
Nombre	Descripción	Fórmula de Cálculo	Plazo de Medición	Meta	Responsable
Implementación de una mesa de trabajo interinstitucional con el CMN para el resguardo y monitoreo de zonas que cuenten con elementos de valor patrimonial.	Consiste en la implementación de una mesa de trabajo entre la SEREMI de Vivienda y Urbanismo y el CMN, con miras a identificar los criterios que permitan disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en zonas de protección patrimonial o frente a inmuebles protegidos, asociados a la medida de gestión, y monitorear las posibles afectaciones sobre éste producto de la definición de nuevas ZT, MH, ZCH e ICH.	Creación y sesión anual de la mesa de trabajo.	anual	Funcionamiento anual de la mesa de trabajo.	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo
Medida de Gobernabilidad: Coordinación interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.					
Nombre	Descripción	Fórmula de Cálculo	Plazo de Medición	Meta	Responsable
Implementación de una mesa de trabajo interinstitucional con SEREMI del Medio Ambiente para el resguardo y monitoreo de áreas que cuenten con elementos de valor natural.	Consiste en la implementación de una mesa de trabajo entre la SEREMI de Vivienda y Urbanismo y el CMN, con miras a identificar los criterios de planificación a incorporar en los PRC, que permitan disminuir el efecto de proyectos viales que se ejecutan en las áreas de valor natural, asociados a la medida de gestión, y monitorear las posibles afectaciones sobre éste producto del reconocimiento o protección de nuevas áreas, como por ejemplo, Humedales Urbanos, Santuarios de la Naturaleza, Parques Nacionales, u otros.	Creación y sesión anual de la mesa de trabajo.	anual	Funcionamiento anual de la mesa de trabajo.	Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura SEREMI de Vivienda y Urbanismo

Fuente: Elaboración propia, basado en Plantilla 22 de “Guía de Orientación para la Evaluación Ambiental Estratégica”, en indicadores de “Guía para incorporar la dimensión ambiental en procesos de ordenamiento territorial sustentable” y otros Informes Ambientales

12 BIBLIOGRAFÍA

- MMA. (agosto de 2025). *Sistema de información y monitoreo de biodiversidad (SIMBIO) - MMA*. Obtenido de Sistema de información y monitoreo de biodiversidad (SIMBIO) - MMA: <https://simbio.mma.gob.cl/>
- MINVU. (agosto de 2025). Cobertura vial del actual PRMS. Santiago, Región Metropolitana.
- MMA. (agosto de 2025). *Ecosistemas acuáticos continentales y costeros - Humedales Urbanos, MMA*. Obtenido de Ecosistemas acuáticos continentales y costeros - Humedales Urbanos, MMA: <https://humedaleschile.mma.gob.cl/>
- MMA. (agosto de 2025). *Ecosistemas Terrestres, otras áreas de alto valor - MMA*. Obtenido de Ecosistemas Terrestres, otras áreas de alto valor - MMA: <https://biodiversidadrm.mma.gob.cl/ecosistemas-terrestre/otras-areas-de-alto-valor/>
- MINVU. (agosto de 2025). *Instrumentos de planificación territorial - Ministerio de Vivienda y Urbanismo*. Obtenido de Instrumentos de planificación territorial - Ministerio de Vivienda y Urbanismo: <https://instrumentosdeplanificacion.minvu.cl/13>
- MINVU. (agosto de 2025). Geodatabase patrimonial (Archivos shapefile y KML) - Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Santiago, Región Metropolitana. Obtenido de Geodatabase patrimonial - MINVU.
- MOP, & CADE-IDEPE. (2004). *Diagnóstico y clasificación de los cursos y cuerpos de agua según objetivos de calidad*. Santiago: DGA.
- INDAP. (18 de marzo de 2020). *El Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP)*. Obtenido de El Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP): <https://www.indap.gob.cl/noticias/detalle/2020/03/19/ampl%C3%ADan-zona-de-emergencia-agr%C3%ADcola-por-escasez-h%C3%ADdrica-a-24-comunas-de-la-regi%C3%B3n-metropolitana>
- DGA, & SGA S.A. (2016). *Diagnóstico de calidad de aguas subterráneas en la Región Metropolitana - Complementario al Diagnóstico Plan Maestro de Recursos Hídricos Región Metropolitana de Santiago*. Santiago: DGA.
- MOP. (2020). *Red Caminera de Chile, Ministerio de Obras Públicas*. Obtenido de Red Caminera de Chile, Ministerio de Obras Públicas: <http://www.mapas.mop.cl/>
- CEDEUS. (15 de marzo de 2019). *Red CEDEUS*. Obtenido de Red CEDEUS: http://datos.cedeus.cl/layers/geonode:cl_unidades_geomorfológicas_geo
- SERVIU. (diciembre de 2019). *Zonas Típicas de la Región Metropolitana*. Santiago: SERVIU.
- MMA. (Diciembre de 2015). *Guía de Orientación para el Uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile*. Santiago, Región Metropolitana, Chile.