

Comuna de Ancud

**Elaboración del Plan de Inversiones en  
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**

Etapa General 3

Memoria explicativa del Plan final

Versión final

28 de marzo 2025

# Introducción

El presente documento corresponde al Informe de la Etapa General 3 (EG3) Elaboración de la versión final del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la Comuna de Ancud, licitado por la Ilustre Municipalidad de Ancud y desarrollado por la consultora **OFICIO URBANO**.

## OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

Elaborar el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (en adelante PIIMEP) para contar con una visión de planificación de la movilidad y los espacios públicos en el territorio comunal, así como una cartera de proyectos, obras, medidas y/o estudios coherentes con esta visión y con los instrumentos de planificación territorial (IPT) existentes.

El diagnóstico desarrollado en la Etapa General 1 permitió identificar fortalezas como brechas relativas a la movilidad y espacio público del territorio comunal. Destacando por un lado la gran cantidad y variedad de espacio público disponible, pero revelando a su vez una situación de abandono de muchos de estos espacios.

Se destacó también la necesidad de preservar y poner en valor tanto los sectores urbanos como rurales, así como espacios y paisajes naturales que sitúan que conforman la identidad territorial y cultural de Ancud, ampliamente destacada en las instancias de participación de la Etapa General 1.

A partir de estas conclusiones, se formuló la Imagen Objetivo de movilidad y espacio público del territorio comunal de Ancud la cual se estructura en base a los siguientes componentes claves:

### Revitalización y apropiación de los espacios públicos

Espacios Activos y Conectados  
Participación y gestión comunitaria

### Conectividad y Accesibilidad

Red Infraestructura de Movilidad Activa  
Accesibilidad Universal

### Fomento del Turismo Sostenible

Preservación y puesta en valor del patrimonio natural y cultural  
Involucramiento comunitario

### Mejora de la seguridad vial

Entornos seguros  
Educación vial

### Fomento de la movilidad activa

Cultura de movilidad sostenible  
Salud y bienestar

### Conservación de recursos naturales

Ecosistemas protegidos  
Conciencia ambiental

En base a las conclusiones del diagnóstico de movilidad y espacio público, la Etapa General 2 (EG 2) tuvo como objetivo definir, evaluar y priorizar la cartera de inversiones a través de un análisis multicriterio. Ambas etapas contaron con un proceso de participación.

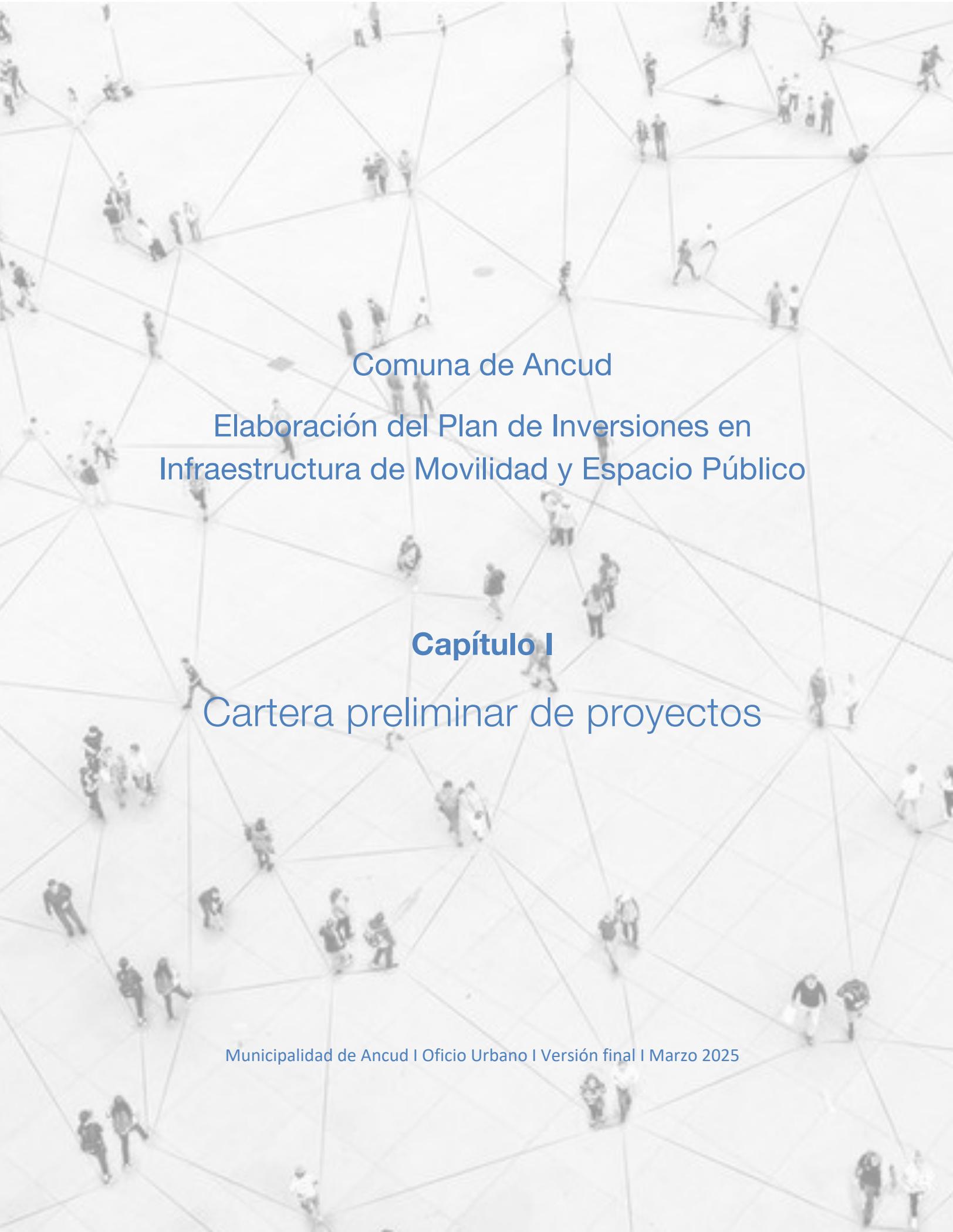
Con el objetivo de desarrollar un enfoque integral de la infraestructura y los espacios públicos de la comuna de Ancud, se trabajó tanto en la fase de diagnóstico como del Plan desde el concepto del Espacio Público de Movilidad (EPM) basado en la definición del artículo 2.130 de la OGUC: “el tipo de uso Espacio Público se refiere al sistema vial, a las plazas, parques y áreas verdes públicas, en su calidad de bienes nacionales de uso público”. En conformidad con el artículo 179 de la Ley de Aportes, la cartera priorizada destina el 70% de los fondos a obras de movilidad y el 30% a obras de espacio público. Según el Instructivo de aplicación de la Ley de Aportes publicado por la DDU MINVU (circular 324 06.08.20).

El proceso de evaluación para priorizar la cartera de proyectos, obras y medidas tomó en cuenta criterios tanto técnicos como socio económicos y ambientales, rescatando también los resultados del proceso de participación de la Etapa General 2.

Al inicio de la Etapa General 3 (EG 3) la primera versión del Plan fue dado a conocer a la ciudadanía a través de un proceso de Consulta Pública de 30 días (entre el 19 de febrero y el 21 de marzo del 2025). La consulta pública tuvo por objetivo recibir observaciones y comentarios sobre el Plan de parte de la ciudadanía.

El informe detallado a continuación, se desarrolla desde los aspectos claves antes mencionados y se estructura en base a los siguientes contenidos:

- Capítulo I. Cartera preliminar de proyectos
- Capítulo II. Matriz de priorización
- Capítulo III. Cartografía y fichas de proyectos
- Capítulo IV. Plan de seguimiento
- Anexo I. Sistematización Consulta pública



**Comuna de Ancud**

**Elaboración del Plan de Inversiones en  
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**

**Capítulo I**

**Cartera preliminar de proyectos**

# Índice de contenidos

<b>I. CARTERA PRELIMINAR DE PROYECTOS .....</b>	<b>3</b>
Cartera preliminar de proyectos para el PIIMEP .....	10
Especialización de la cartera preliminar de proyectos.....	14

# I. Cartera preliminar de proyectos

## Proceso de Construcción y Planeamiento de Cartera

La construcción de la cartera de proyectos se genera a partir de diferentes instancias, actores e instrumentos que se agrupan en 3 categorías:

1. **Diagnóstico:** Agrupa todos los proyectos que se desprenden del diagnóstico realizado en el presente estudio, orientados a la materialización de la Imagen Objetivo (IO).
2. **Municipalidad:** Agrupa todos los proyectos propuestos por los diferentes departamentos de la Municipalidad (enviados dentro de los plazos acordados), relevantes para el desarrollo del PIIMEP.
3. **Participación:** Agrupa todas las ideas señaladas en las distintas instancias de participación, expresamente o indirectamente como carencias y conflictos. Estas instancias fueron 6 talleres con la comunidad, divididos entre instancias online (4) y presenciales (2).

Dentro del proceso de estructuración de la cartera y a través de las tres categorías de instancias señaladas se obtuvo un total de 388 ideas y/o requerimientos para ser incorporados dentro del PIIMEP. Del total de ideas un 68% provienen de las instancias de participación, un 11% del diagnóstico y primera etapa del estudio, mientras que un 21% fueron propuestas por la Municipalidad. Las principales temáticas abordadas dentro de la gran cantidad de ideas trabajadas se sintetizan a continuación:

### Señalización y Turismo:

- Implementación de señalética turística en diversos sectores de la comuna (Ejemplos: Chacao, Quetalmahue, rutas turísticas, miradores, parques naturales, y humedales urbanos).
- Mejora de la señalización vial y educativa en torno a la historia, flora y fauna local, para promover el turismo sustentable y la educación ambiental.

### Infraestructura y Accesibilidad Urbana:

- Mejoramiento de pavimentos, veredas y calles en áreas claves, tanto en zonas urbanas como rurales, como la pavimentación de calles principales y de acceso a sectores turísticos.
- Instalación de ciclovías y mejora de la conectividad vial, con la incorporación de rutas seguras para peatones y ciclistas.
- Proyectos de mejora en la accesibilidad en espacios públicos, como el diseño de plazas, parques y multicanchas, considerando la inclusión de personas con movilidad reducida.

### Espacios Públicos y Recreación:

- Mejoramiento y creación de parques, plazas, y áreas recreativas (Ejemplo: Skatepark, espacios de calistenia, plazas de juegos para niños y niñas).
- Promoción de la rehabilitación y creación de espacios de esparcimiento en torno a humedales y el borde costero, con un enfoque en la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente.

- Espacios recreativos como áreas de ejercicio físico, circuitos de ciclismo y skate, así como la construcción de infraestructuras para la recreación familiar.

#### **Educación Ambiental y Sensibilización:**

- Proyectos de educación y sensibilización sobre el uso adecuado de los espacios públicos, la protección de los humedales y la conservación del medio ambiente.
- Creación de materiales educativos y señalización para promover la conciencia ambiental, especialmente en torno a la flora, fauna, y ecosistemas naturales.

#### **Seguridad Vial y Protección:**

- Mejoramiento de la seguridad vial, incluyendo cruces peatonales seguros, reductores de velocidad, y señalización vial en sectores urbanos y rurales.
- Proyectos para mejorar la seguridad en áreas turísticas y rurales, como la instalación de pasos de cebras, semáforos y refugios peatonales.

#### **Gestión de Residuos y Sostenibilidad:**

- Fomento de la recolección y gestión de residuos reciclables (puntos limpios, compostaje, y programas educativos de manejo de residuos domiciliarios).
- Promoción de prácticas sostenibles como la arborización con árboles nativos y la creación de jardines urbanos de plantas comestibles.

#### **Conectividad y Transporte Público:**

- Mejoramiento del transporte público y la infraestructura vial, con proyectos de pavimentación, demarcación de rutas, y optimización del tráfico en áreas congestionadas.
- Propuestas de regulación para la movilidad vehicular y el estacionamiento, para optimizar el uso del espacio público y la circulación en el centro y áreas periféricas.

#### **Patrimonio y Cultura Local:**

- Protección del patrimonio histórico mediante la mejora de la infraestructura en áreas de valor cultural, como monumentos nacionales y sitios arqueológicos.
- Creación de memoriales y recorridos turísticos que resalten la historia local y fomenten el turismo cultural.

Dentro del proceso de estructuración y planeamiento de la cartera se consideró pertinente su separación según las tipologías de Movilidad y EE.PP., junto con realizar un ordenamiento de las ideas recibidas para poder llevar un proceso ordenado en la elaboración de ambas carteras. En este trabajo de agruparon ideas y eliminaron proyectos duplicados como también se individualizaron los proyectos que no serían pertinente de ser incorporados dentro de la cartera PIIMEP, dada su envergadura o bien competencia abordada (fuera del ámbito PIIMEP).

A continuación, se individualizan las principales ideas y/o proyectos que, si bien no correspondían por escala o ámbito de acción a la Cartera del PIIMEP, se identifican como **Cartera Complementaria al PIIMEP** por su relevancia para el desarrollo de Ancud. Cabe precisar que los proyectos de la cartera complementaria corresponden a iniciativas priorizadas en las instancias de participación, tanto con equipos municipales como con la ciudadanía, posteriormente se realizó el ajuste, eliminando las que ya están en avance de diseño o próximas a ejecución, además se rectificaron nombres y tramos de acuerdo con proyectos ya existentes en cartera de municipio o MOP y se precisaron algunos detalles para acotar ubicación de las iniciativas, este listado no está priorizado dado que su ejecución depende de disponibilidad presupuestaria ajenas a los alcances del PIIMEP y corresponde a carteras y/o financiamientos externos complementarios, que quedan identificados en este listado por su relevancia para el desarrollo de la movilidad y el espacio público de Ancud.

Tabla 1. Cartera de iniciativas y/o proyectos identificados como complementarios al PIIMEP

*Nomenclatura de la Cartera Complementaria:*

**E-PAVU:** Pavimentación Urbana  
**E-PAVR:** Pavimentación Rural

**E-EEPPU:** Espacios públicos Urbanos  
**E-CSU:** Cruces seguros Urbanos

**E-CRU:** Cicloruta Urbana  
**E-CRR:** Cicloruta Rural

ID	Nombre Proyecto	Categoría	Tipología	Descripción	Macrosector o localidad
E-PAVU	Diseño y Ejecución de Av. Circunvalación Nueva Sur	Movilidad	Diseño y ejecución	Diseño y ejecución circunvalación sur, trazado proyectado en el PRC vigente, no ejecutado y crítico para conectividad resiliente de la zona urbana y el nuevo hospital.	Caicumeo/ Bellavista
E-PAVR	Mejoramiento ruta w 240 (conexión alternativa ruta 5)	Movilidad	Diseño y Ejecución	Pavimentación de Ruta conexión alternativa desde el sector caracoles y nuevo hospital con la Ruta 5 para conformar un acceso sur expedito a Ancud, condición que mejoraría la conectividad existente y ofrece alternativa segura ante tsunamis de conexión de la zona urbana por las zonas altas de la comuna.	Rural
E-PAV	Construcción By pass Ancud (conexión vial Ruta 5 a W-240)	Movilidad	Diseño y ejecución	Diseño y ejecución de bypass de conexión entre sector Caicumeo y Ruta 5	Urbano/ Rural
E-PAVR	Pavimentación ruta rural Las Guachas (W-252)	Movilidad	Pavimentación calles	Camino básico, de alto interés conectividad terrestre con fines turísticos, conecta sector Puñihuil con Chepu	Rural
E-PAVR	Pavimentación ruta rural Pumillahue (W-220)	Movilidad	Pavimentación calles	Camino básico, de alto interés turístico	Rural
E-PAVR	Pavimentación ruta rural Belbén (W-335)	Movilidad	Pavimentación calles	Camino básico	Rural
E-PAVR	Pavimentación ruta rural Aguas Buenas (W-345)	Movilidad	Pavimentación calles	Camino básico	Rural
E-PAVU	Pavimentación Calle Nicolás Mascardi	Movilidad	Diseño y ejecución	Pavimentación de acera y vereda Nicolás Mascardi entre Arturo Prat y Almirante Latorre	Pudeto Alto

<b>E-PAVU</b>	Pavimentación Calle Marcos Vera	Movilidad	Diseño y ejecución	Pavimentación de acera y vereda Marcos Vera entre Arturo Prat y Almirante Latorre	Pudeto Alto
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación San Martín	Movilidad	Diseño y ejecución	Pavimentación de acera y vereda San Martín entre Francisco Puelma y acceso playa Puquillihue, estudio incluye la construcción de contenciones donde la factibilidad y necesidad territorial lo estime necesario, proyecto de alta complejidad por asentamientos irregulares.	Fátima
<b>E-PAVU</b>	Conservación de veredas sector Fátima	Movilidad	Diseño y ejecución	Construcción o mejoramiento de pavimentos participativos en donde la comunidad defina el tramo prioritario a pavimentar.	Fátima
<b>E-PAVR</b>	Construcción o mejoramiento de calle interior Quetalmahue	Movilidad	Diseño y ejecución	Construcción o mejoramiento de vía interior de la localidad de Quetalmahue, evaluar alternativas de pavimento permeable.	Quetalmahue
<b>E-PAVR</b>	Ejecución Proyecto soluciones basadas en la naturaleza de Chacao	Movilidad	Ejecución pavimentación	Ejecución de proyecto soluciones basadas en la naturaleza de Chacao, considera pavimentos (calzada y vereda) sistemas DUS y paisajismo nativo.	Chacao
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación calle Antonio Burr	Movilidad	Ejecución	Pavimentación de vía Antonio Burr en tramo pendiente desde calle 31 de mayo hasta encuentro calle España	Bonilla
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación 31 de mayo	Movilidad	Diseño y ejecución	Construcción tramo pavimento pendiente calzada y veredas, en calle 31 de mayo entre Antonio Burr y Kurt Harmann	Bonilla
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación Calle Los Carrera tramo Los Pinos-Felipe de la Rosa	Movilidad	Diseño y ejecución	Construcción pavimento calzada y veredas en tramo pendiente de los carrera permite conexión entre zona centro y Bellavista	Bellavista
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación calle Huaihuen tramo Pedro Montt-San Vicente de Paul	Movilidad	Diseño y ejecución	Construcción de pavimento calzada y veredas calle Huiahuien tramo (detrás de hospital)	Centro
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación calle Arturo Prat tramo Goycolea-Costanera	Movilidad	Diseño y ejecución	Mejoramiento y construcción de pavimentación de calle Arturo Prat calzada y veredas, a considerar proyecto plan maestro de aguas lluvias en cartera DOH	Centro

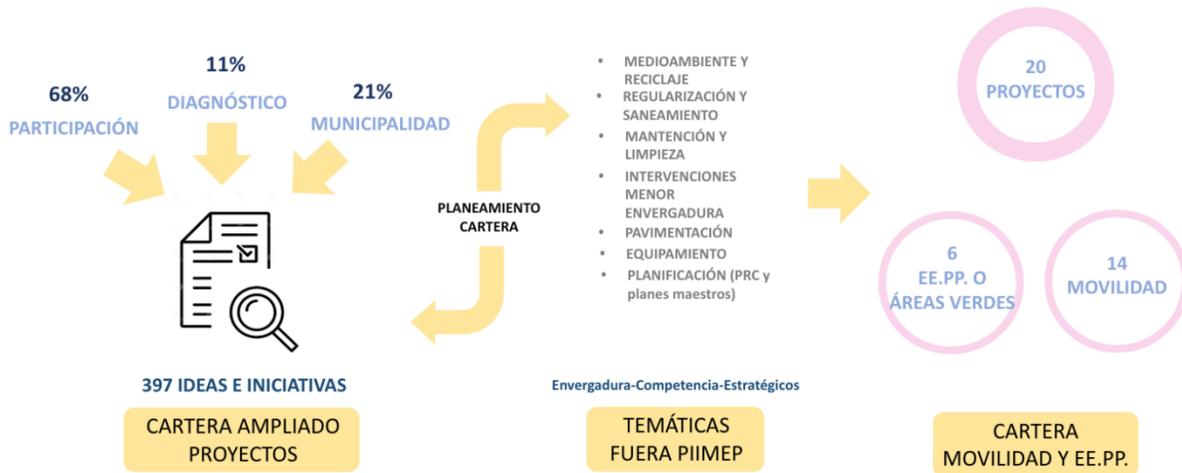
<b>E-PAVU</b>	Pavimentación Las Canteras conexión Lica Díaz	Movilidad	Diseño y ejecución	Construcción de pavimento tramo pendiente	Pudeto bajo
<b>E-PAVU</b>	Mejoramiento de vereda y calzada sector Pudeto Bajo	Movilidad	Diseño y ejecución	Diseño y ejecución de veredas a definir dentro del sector, priorizando accesibilidad peatonal al consultorio.	Pudeto bajo
<b>E-PAVR</b>	Construcción de vereda Costanera Chacao sector rampa	Movilidad	Pavimentación veredas	Construcción de vereda en tramos a definir en la Costanera zona rampa ruta 5 en la localidad de Chacao	Chacao
<b>E-PAVU</b>	Conservación de calzadas varios sectores Urbano	Movilidad	Diseño y Ejecución	Priorización de sectores de mayor tránsito en zona urbana, ejes Almirante Latorre, Prat, Anibal Pinto, Pudeto, Camino a Lechagua, Caicumeo, Antonio Burr.	Urbano
<b>E-PAVU</b>	Conservación veredas varios sectores Urbano	Movilidad	Diseño y Ejecución	Priorización sectores mayor afluencia peatonal Blanco Encalada, Arturo Prat, Pedro Montt, Almirante Latorre, Anibal Pinto en torno a zonas centrales y núcleo equipamiento en zona consultorio Manuel Ferreira	Urbano
<b>E-EEPPU</b>	Diseño y ejecución patinódromo	EE.PP. o áreas verdes	Diseño y ejecución	Diseño y ejecución de EE.PP. destinado a la ejecución de patín carrera en espacio a definir.	Urbano
<b>E-EEPPU</b>	Diseño y ejecución skatepark	EE.PP. o áreas verdes	Diseño y ejecución	Diseño y ejecución de EE.PP. destinado a la ejecución de la actividad de skate en espacio a definir.	Urbano
<b>E-EEPPU</b>	Parque Piedra Blanca	EE.PP. o áreas verdes	Ejecución	Ejecución de Parque Piedra Blanca, incluyendo una multicancha para bicicletas y niños con patines.	Bonilla
<b>E-EEPPU</b>	Parque Ribera Sur	EE.PP. o áreas verdes	Diseño y Ejecución	Diseño y ejecución de Parque Ribera Sur en acceso a la comuna de Ancud Sector Pudeto Bajo, considera una pequeña sección humedal, paisajismo y mobiliario urbano	Pudeto Bajo
<b>E-EEPPU</b>	Parque Humedal Pudeto bajo	EE.PP. o áreas verdes	Diseño y ejecución	Diseño y ejecución de Parque en sistema de Humedales Pudeto Bajo, evaluar posibilidad de establecer centro de interpretación para fomentar su preservación y la educación ambiental.	Pudeto bajo
<b>E-EEPPU</b>	Diseño y ejecución plaza de la niñez	EE.PP. o áreas verdes	Diseño y ejecución	Transformación de AV existente considerando diseño y ejecución plaza	Urbano

				dedicada a la niñez en zona urbana, alternativa AV Nueva Galicia	
<b>E-EEPPU</b>	Diseño y ejecución mirador cerro Huaihuen	EE.PP. o áreas verdes	Diseño y ejecución	Ampliación y mejoramiento de mirador en cerro Huaihuen	Bonilla
<b>E-CSU</b>	Semaforización cruce Triángulo (Shell)	Movilidad	Estudio, Diseño y Ejecución	Estudio de factibilidad e implementación de semáforo u otro tipo de cruce seguro en el punto mencionado.	Pudeto bajo
<b>E-CSU</b>	Cruce seguro peatonal en acceso Ruta 5	Movilidad	Estudio, Diseño y Ejecución	Estudio para definir la solución óptima que permita mejorar las condiciones de cruce peatonal en el acceso Ruta 5 existente desde sector calle Padre Alberto Hurtado (cruce seguro, semáforo, pasarela u otro)	Pudeto bajo
<b>E-CRU</b>	Cicloruta Ancud urbano tramo Pudeto bajo-Costanera Salvador Allende	Movilidad	Estudio, Diseño y Ejecución	Diseño y ejecución de ciclovía entre Pudeto Bajo y costanera según diseño guía priorizada en PIIMEP	Urbano
<b>E-CRR</b>	Cicloruta Lechagua	Movilidad	Estudio, Diseño y Ejecución	Estudio de factibilidad y diseño de cicloruta entre límite urbano y balneario Lechagua	Rural
<b>E-CRU</b>	Cicloruta Ancud urbano tramo costanera Salvador Allende- Camino Lechagua	Movilidad	Estudio, Diseño y Ejecución	Diseño y ejecución de cicloruta que permita conexión de vía recreativa costanera y cicloruta Lechagua	Urbano
<b>E-CRR</b>	Cicloruta tramo Pudeto bajo-cruce Huicha W-160	Movilidad	Estudio, Diseño y Ejecución	A considerar en diseño doble vía Ruta 5 permitiría la conexión de la zona urbana con la ruta w160 que considera senda multipropósito	Rural

Fuente: Elaboración propia

El resto de las iniciativas y/o proyectos se estructuran en una cartera bajo las categorías de Movilidad o EE.PP., en donde sumado a esta distinción también se incorpora la descripción, tipología de proyecto, unidad de medición y monto aproximado de ejecución. La totalidad de proyectos recae en 20, divididos en 6 bajo la categoría de EE.PP. o áreas verdes y 14 de movilidad. A continuación, se sintetiza el proceso de estructuración y planeamiento de cartera:

Figura 1 Síntesis proceso de planeamiento y construcción cartera PIIMEP



Fuente: Elaboración propia

Del total de proyectos que conforman la cartera un 73% recae en proyectos a ejecutar dentro de la comuna a través de obras físicas, un 23% corresponden a estudios y 4% orientados a programas.

Cabe precisar que para cada una de las iniciativas, en una primera instancia, se consultaron y estimaron valores unitarios (m<sup>2</sup>, m, gl, unidad) con base en iniciativas de inversión aprobadas (con RS) del Banco Integrado de Proyectos del Ministerio de Desarrollo Social al igual que el Listado de Precios Unitarios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo para proyectos y obras de ejecución Municipal y Serviu Metropolitano. En una segunda instancia, estos valores fueron luego ajustados en conjunto con la Contraparte Técnica del estudio.

An aerial, high-angle photograph of a large crowd of people on a paved plaza. The image is overlaid with a complex network of thin, light-colored lines that connect various points across the scene, creating a web-like structure. The lines vary in thickness and density, suggesting different levels of connectivity or interaction between the individuals. The overall tone is light and airy, with the text centered in a dark blue color.

Cartera preliminar de proyectos para el PIIMEP

Tabla 1 Cartera preliminar de proyectos del PIIMEP Ancud

Cartera preliminar de movilidad								
ID	Nombre Proyecto	Tipología	Descripción	Sector	Cantidad	Unidad	Precio Unitario	Costo
1	Señalización turística	Ejecución	Señalización orientada a la ubicación y dirección de ciertos hitos turísticos que fomenten la accesibilidad del área rural y urbana	Comuna	50	uni	200.000	10.000.000
2	Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales	Ejecución	Medidas que permiten identificar rutas turísticas prioritarias para el fomento de la actividad turística en la comuna y mejorar las condiciones de accesibilidad de estos espacios.	Comuna	60	uni	100.000	6.000.000
3	Implementación de zonas de descanso (mobiliario urbano y paisajismo en veredones)	Ejecución	Implementación de zonas de descanso en sectores claves.	Ancud	10	uni	1.250.000	12.500.000
4	Cruce seguro Anibal Pinto-Ricardo Lica Díaz	Ejecución	Demarcación, iluminación, rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce individualizado.	Pudeto Bajo	1	uni	22.500.000	22.500.000
5	Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto	Estudio y Ejecución	Guía de diseño de ciclorutas adecuada a la realidad de Ancud con énfasis en las posibilidades de implementación en los tramos priorizados, implementación de piloto en tramo a acordar con municipio que considere pintura alto tráfico, separadores físicos en esquinas, instalación de bicicleteros e implementación de señalética	Comuna	1	uni	55.000.000	55.000.000
6	Cruce seguro Aníbal Pinto y Marcos Vera	Ejecución	Demarcación, iluminación, rebaje soleras o cruce peatonal a nivel y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en los cruces aladaños a terminal de buses municipal.	Pudeto Alto	1	uni	30.000.000	30.000.000
7	Cruce seguro Avda Costanera con Felipe de la Rosa	Ejecución	Demarcación, iluminación rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce de la estación de buses hacia el EE.PP. Plazoleta del Roto Chileno.	Bellavista	1	uni	27.000.000	27.000.000

**Cartera preliminar de movilidad**

<b>ID</b>	<b>Nombre Proyecto</b>	<b>Tipología</b>	<b>Descripción</b>	<b>Sector</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Unidad</b>	<b>Precio Unitario</b>	<b>Costo</b>
8	Cruce seguro Almirante Latorre con General Baquedano	Ejecución	Demarcación, iluminación, rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce individualizado.	Centro	1	uni	30.000.000	30.000.000
9	Cruce seguro Costanera con Los Cavada	Ejecución	Demarcación, iluminación, rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce individualizado.	Centro	1	uni	20.000.000	20.000.000
10	Cruce seguro Federico Errazuriz con Costanera	Ejecución	Demarcación, iluminación, rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce individualizado.	Centro	1	uni	20.000.000	20.000.000
11	Reductor de velocidad y cruce seguro Quetalmahue	Ejecución	Reductor de velocidad, cruce seguro y señaléticas en la zona señalada	Quetalmahue	1	uni	5.000.000	5.000.000
12	Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM	Programa	Generación de un programa de activación del EPM para fomentar el sentido de apropiación y cuidado del espacios e intervenciones de la comuna, se podría potenciar la movilidad activa con el cierre de calles, actividades deportivas en espacios existentes, como también incorporando la gestión para la compatibilidad y articulación entre diferentes actores de la comuna de forma de generar sinergias en los esfuerzos.	Comuna	1	uni	20.000.000	20.000.000
13	Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales	Ejecución	Implementación de señaléticas para fomentar la reducción de velocidad en lugares claves del área rural	Rural	1	uni	10.000.000	10.000.000
14	Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao	Estudio	Estudio que permita identificar las formas sostenibles de desarrollar pavimentos, drenaje urb. Sostenible, paisajimo nativo en función de la identidad de Chacao	Chacao	1	uni	15.000.000	15.000.000

**Cartera preliminar de espacio público y áreas verdes**

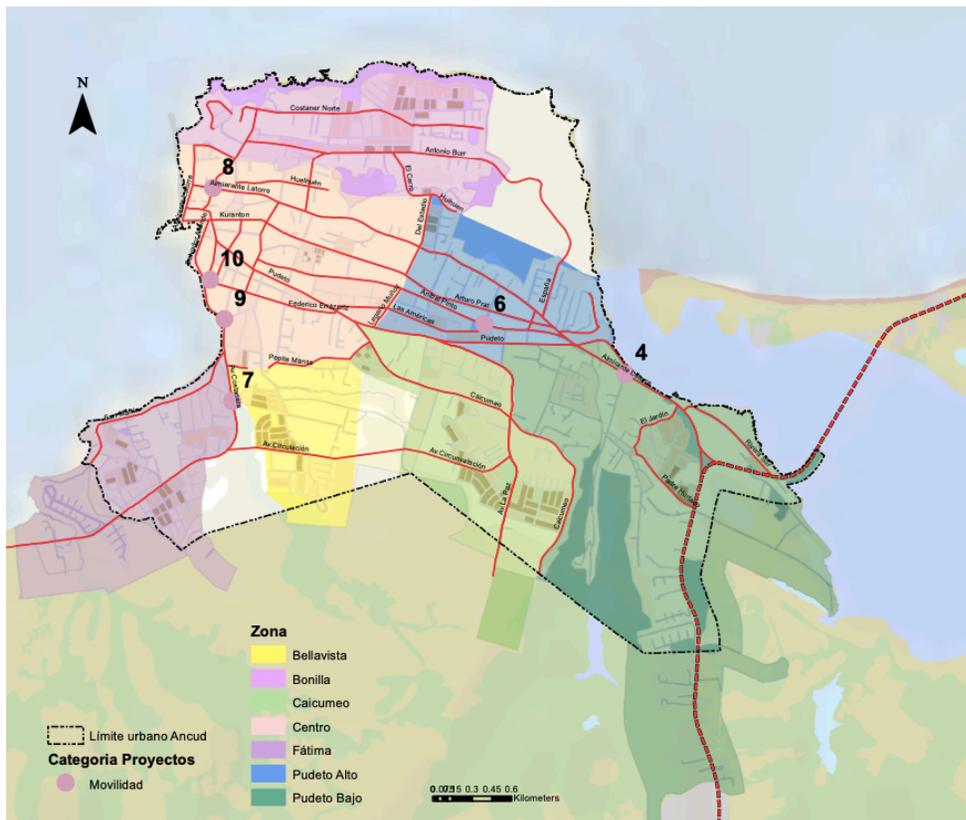
ID	Nombre Proyecto	Tipología	Descripción	Sector	Cantidad	Unidad	Precio Unitario	Costo
15	Guía de humedales urbanos	Estudio	Estudio para generación de ideas para reactivar y habilitar zonas de permanencia y pase en torno a los humedales urbanos existentes.	Pudeto Bajo	1	uni	25.000.000	25.000.000
16	Guía de diseño de EE.PP.	Estudio	Generación de una guía de diseño frente a la implementación e intervención de los EE.PP., priorizando los temas asociados a la vegetación (árboles nativos, polinizadores, comestibles) e implementación de mobiliario sostenible en el tiempo (sostenible y de materialidad adecuada para su uso), como también a la generación de una identidad frente a este tipo de intervenciones compatibilizando usos programáticos diferenciados promoviendo la mixtura de usuarios y equipamientos deportivos.	Comuna	1	uni	40.000.000	40.000.000
17	Implementación de mobiliario urbano y paisajismo en EEPP (de uso recreativo y/o deportivo)	Ejecución	Mejoramiento y/o habilitación de EE.PP. o área verde en sectores claves de uso recreativo y/o deportivo	Ancud	10	uni	1.500.000	15.000.000
18	Circuito de la niñez en Ancud	Ejecución	Implementación ruta de la niñez, con estrategia de urbanismo táctico con foco en la seguridad y efecto lúdico (pintura, señalética, trabajo de pavimentos, luminarias u otros)	Comuna	15	uni	1.500.000	22.500.000
19	Mejoramiento Plaza de juegos Chacao	Ejecución	Diseño de mejoramiento de plaza orientada a fomentar y activar su uso con prioridad en las infancias.	Chacao	1	uni	30.000.000	30.000.000
20	Diseño Piloto Paisajismo sostenible	Ejecución	Diseño y acompañamiento en ejecución Piloto Paisajismo sostenible	Comuna	1	uni	5.000.000	5.000.000

Fuente: Elaboración propia

An aerial, high-angle photograph of a large crowd of people walking on a paved plaza. The image is overlaid with a complex network of thin, light-colored lines that connect various points across the scene, creating a web-like structure. The lines form a series of interconnected triangles and polygons, suggesting a network or a project portfolio. The people are small figures scattered throughout the network, some standing alone, some in small groups, and some appearing to be in motion. The overall tone is light and airy, with a focus on the geometric pattern of the network.

Espacialización de la cartera preliminar de proyectos

Figura 1 Proyectos movilidad y EE.PP. PIIMEP Ancud



#### Proyectos de movilidad

1. Señalización turística
2. Implementación de Rutas Turísticas y patrimoniales
3. Implementación de zonas de descanso
4. Cruce seguro Anibal Pinto-Ricardo Lica Díaz
5. Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto
6. Cruce seguro Aníbal Pinto y Marcos Vera
7. Cruce seguro Avda Costanera con Felipe de la Rosa
8. Cruce seguro Almirante Latorre con General Baquedano
9. Cruce seguro Costanera con Los Cavada
10. Cruce seguro Federico Errazuriz con Costanera
11. Reductor de velocidad y cruce seguro Quetalmahue
12. Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM
13. Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales
14. Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao

#### Proyectos de espacios públicos y áreas verdes

15. Guía de humedales urbanos
16. Guía de diseño de EE.PP.-
17. Implementación mobiliario urbano y paisajismo de uso recreativo y/o deportivo
18. Circuito de la niñez en Ancud
19. Mejoramiento Plaza de juegos Chacao
20. Diseño Piloto Paisajismo sostenible

Fuente: Elaboración propia

t

Comuna de Ancud

Elaboración del Plan de Inversiones en  
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

## Capítulo II

# Matriz de priorización

Municipalidad de Ancud | Oficio Urbano | Versión final | Marzo 2025

# Índice de contenidos

<b>II. MATRIZ DE PRIORIZACIÓN .....</b>	<b>3</b>
Orientaciones transversales .....	3
Matriz de priorización .....	4
Resultados de la matriz de priorización proyectos de movilidad .....	6
Resultados de la matriz de priorización proyectos de espacios públicos .....	7

## II. Matriz de priorización

Para priorizar entre el listado de proyectos previamente seleccionados, se ha utilizado una matriz multicriterio. Ésta asigna un puntaje a cada proyecto según un conjunto de criterios que permiten identificar cuán óptimo es una iniciativa de inversión en comparación con otras que conforman la respectiva cartera, tal como se detalla a continuación.

### Orientaciones transversales

Para contar con una matriz calibrada, los diferentes criterios a evaluar deben corresponder al perfil de los impactos que se esperan y que se pueden lograr con el desarrollo del PIIMEP. Estas ideas centrales de carácter transversal conjugan las orientaciones básicas derivadas de la Imagen Objetivo, y se individualizan a continuación:

- **Equidad territorial:** Se busca que el PIIMEP no concentre las intervenciones solo en la zona urbana de Ancud, sino que también en los sectores rurales del territorio comunal.
- **Participación ciudadana:** Se estima imprescindible que la ciudadanía forme parte del proceso de construcción de la cartera, considerando iniciativas que fueron identificadas para la comunidad en el proceso de participación.
- **Eficiencia:** Se debe considerar un uso eficiente de los recursos susceptibles de ser utilizados por el PIIMEP siendo estos acordes a las tendencias de aportes futuros y a los ingresos recibidos hasta el momento.
- **Coherencia a corto, mediano y largo:** Si bien se estima necesario ejecutar proyectos y/o iniciativas que permitan dar visibilidad al PIIMEP en el corto plazo, resulta también clave considerar la construcción de una visión de planificación y diseño que permita reforzar la coherencia e identidad de los espacios públicos de la totalidad del territorio comunal de Ancud con mirada a mediano y largo plazo.
- **Sustentabilidad:** Se debe considerar iniciativas que participan de una preservación y desarrollo del territorio comunal de Ancud que sea sustentable, tanto el ámbito de la movilidad –a través de iniciativas que refuerzan los modos activos– como en el ámbito de la conservación y puesta en valor de la identidad paisajística y patrimonial de la comuna.

A partir de estas 5 orientaciones transversales a incorporar como base, se definió la matriz de priorización que se detalla a continuación.

## Matriz de priorización

Para la evaluación de los proyectos que se incluyan en la cartera se consideró una metodología de análisis multicriterio que fue elaborada en base a la “Guía para la Elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público” del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (2019), ajustando la matriz referencial de la guía al contexto específico de la comuna de Ancud.

La matriz propuesta se estructura en torno a 4 grandes categorías de análisis de las distintas iniciativas: (1) estrategia y factibilidad; (2) integración social y desarrollo; (3) calidad de la movilidad y de los espacios públicos; (4) impacto paisajístico, ecológico y patrimonial. Tal como se detalla en la tabla de análisis multicriterio presentado abajo, cada una de estas 4 categorías se estructura en torno a criterios específicos.

Para evaluar el desempeño de cada proyecto, se aplica esta matriz de priorización que plantea afirmaciones (marcadores) vinculadas con las categorías y criterios definidos, que a su vez considera las siguientes respuestas para cada iniciativa: De Acuerdo (+1), Neutro (0) o en Desacuerdo (-1).

En base a su desempeño, cada proyecto evaluado obtiene un puntaje en el rango entre -3 y 3 en cada afirmación/criterio. De este modo, la suma de los puntajes entrega el desempeño global del proyecto.

Finalmente, se estimará el costo global del listado final, así como el tiempo requerido para la ejecución de cada iniciativa y, en caso de ser necesario, se ajustará la cartera final priorizada en función de estos dos criterios para asegurar la factibilidad general del PIIMEP en los próximos 10 años.

Adicional a lo anterior, la matriz será dividida en proyectos de movilidad y EE.PP, ya que ambos tienen un porcentaje de financiamiento distinto, el cual es de 70% en el primero y 30% en el segundo. De acuerdo a la proyección de ingresos de permisos de edificación presentados en el informe de diagnóstico, en un escenario de proyección conservador, se recaudaría un total de \$ 260.324.529, de los cuales \$182.227.170 serían para movilidad y \$ 78.097.358 para EE.PP.

**Cabe precisar que, si bien los valores mencionados corresponden a un escenario de proyección que puede sufrir ajustes en el tiempo, estos sirven de valores referenciales para la priorización de la cartera de proyectos del PIIMEP. En este sentido, es importante que la suma de los valores tanto de la cartera de movilidad como la de EE.PP. se acerquen lo más posible a los valores proyectados, manteniendo siempre una proporción también lo más cercana posible al 70/30 solicitado en el marco de la Ley de Aportes.**

Tabla 1 Criterios de priorización de la cartera de proyectos

Categorías	Criterios	Marcador
<b>ESTRATEGIA Y FACTIBILIDAD</b>	1. Prioridad local y sinergias	Proyecto propuesto por direcciones municipales Proyecto priorizado por la comunidad El proyecto es complementario o sinérgico con otro(s) proyecto(s)
	2. Concordancia con Imagen Objetivo	Considera tres o más componentes claves de la Imagen Objetivo Considera dos o más componentes claves de la Imagen Objetivo Considera solo un componente clave de la Imagen Objetivo
	3. Inversión y factibilidad	Inversión asociada al presupuesto disponible Existe líneas de financiamiento público o privado aplicable El proyecto cuenta con factibilidad técnica (competencias municipales, eficiencia presupuesto-tiempo, etc.)
<b>INTEGRACIÓN SOCIAL Y DESARROLLO</b>	4. Integración social	Mejora la vinculación de áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios urbanos Conecta áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta laboral Considera facilidades para transporte público y/o modos activos
	5. Regeneración y desarrollo urbano y/o rural	Privilegia mejorar áreas existentes (asentamientos urbanos y/o rurales) Mejora entornos con carencias en espacios públicos (disponibilidad, obsolescencia funcional, etc.) Interviene áreas con potencial de regeneración
	6. Actividades y uso	Compatibilidad con PRC y faja pública Genera externalidad positiva sobre usos de suelo (PRC) Genera externalidad positiva sobre actividades existentes
<b>CALIDAD DE LA MOVILIDAD Y DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS</b>	7. Rutas y seguridad de modos no motorizados	Mejora las condiciones de desplazamiento en modos no motorizados (bicicleta y/o peatón) Mejora la calidad de áreas peatonales (veredas, plazas, bordes costeros, playas, etc.) Conecta puntos de interés y/o abre barreras físicas
	8. Impacto en el uso del espacio público	Interviene de forma positiva en espacios públicos existentes Contempla la creación y/o mejoramiento físico de espacios públicos Contempla la activación de usos en el espacio público
<b>IMPACTO PAISAJÍSTICO, ECOLÓGICO Y PATRIMONIAL</b>	9. Impacto paisajístico y/o ecológico	Pone en valor áreas naturales de valor paisajístico y/o ecológico Interviene de forma positiva áreas verdes existentes Tiene potencial para generar rutas de valor paisajístico y/o ecológico
	10. Patrimonio	Afecta positivamente elementos/hitos de valor patrimonial Poner en valor elementos/hitos de valor patrimonial Tiene potencial para generar rutas que conectan elementos/hitos patrimoniales

Fuente: Elaboración propia en base a la "Guía para la Elaboración de PIIMEP" (CNDU,2019)

## Resultados de la matriz de priorización proyectos de movilidad

Con respecto a las iniciativas de movilidad, los proyectos clasificados como "priorizados" se caracterizan por cumplir con varios de los criterios clave de evaluación, como impacto positivo en espacios públicos, valor patrimonial o paisajístico, y alineación estratégica. Ejemplos destacados incluyen iniciativas relacionadas con señalización turística y estudios de accesibilidad patrimonial, los cuales no solo cumplen con las expectativas, sino que también son relativamente económicos en comparación con otros proyectos evaluados.

Por otro lado, los proyectos clasificados como "Rezagados" presentan áreas significativas de oportunidad. La baja evaluación sugiere que, aunque la propuesta puede tener cualidades, posiblemente carece de componentes clave como integración con otros proyectos, impacto en el espacio público, o valor ecológico o patrimonial.

Con respecto a los proyectos posibles de ejecutar, estarían los primeros diez proyectos, debido a los montos asignados y el presupuesto proyectado de 182.227.170 (ver siguiente tabla)

Tabla 2 Cartera priorizada de proyectos de movilidad

ID	Puntaje	Prioridad	Nombre Proyecto	Tipología	Costo	Suma de valores
<b>Cartera preliminar de movilidad</b>						
1	21	1	Señalización turística	Ejecución	10.000.000	10.000.000
2	17	2	Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales	Ejecución	6.000.000	16.000.000
12	16	3	Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM	Programa	20.000.000	36.000.000
13	16	4	Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales	Ejecución	10.000.000	46.000.000
11	12	5	Reductor de velocidad y cruce seguro Quetalmahue	Ejecución	5.000.000	51.000.000
5	12	6	Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto	Estudio + Ejecución	55.000.000	106.000.000
14	12	7	Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao	Estudio	15.000.000	121.000.000
3	10	8	Implementación de zonas de descanso (mobiliario urbano y paisajismo en veredones )	Ejecución	12.500.000	133.500.000
7	7	9	Cruce seguro Avda Costanera con Felipe de la Rosa	Ejecución	27.000.000	160.500.000
4	6	10	Cruce seguro Anibal Pinto-Ricardo Lica Díaz	Ejecución	22.500.000	183.000.000
6	6	11	Cruce seguro Anibal Pinto y Marcos Vera	Ejecución	30.000.000	213.000.000
8	6	12	Cruce seguro Almirante Latorre con General Baquedano	Ejecución	30.000.000	243.000.000
9	6	13	Cruce seguro Costanera con Los Cavada	Ejecución	20.000.000	263.000.000
10	6	14	Cruce seguro Federico Errazuriz con Costanera	Ejecución	20.000.000	283.000.000

Fuente: Elaboración propia

> Como resultado final, la cartera priorizada de proyectos de movilidad suma un total de \$ 183.000.000, equivalente al 70,25% del monto proyectado para los próximos 10 años.

## Resultados de la matriz de priorización proyectos de espacios públicos

Con respecto a las iniciativas de espacios públicos, los proyectos clasificados como "priorizados representan iniciativas con mayor alineación con los criterios de evaluación. Incluyen proyectos de señalización y guías de diseño que tienen un impacto positivo en el uso y la calidad de los espacios públicos. Estas iniciativas suelen tener costos más moderados en relación con su evaluación, lo que indica una buena relación costo-beneficio.

Por otro lado, los proyectos rezagados muestran oportunidades de mejora en áreas clave, como el impacto en espacios públicos existentes o la integración con objetivos comunitarios.

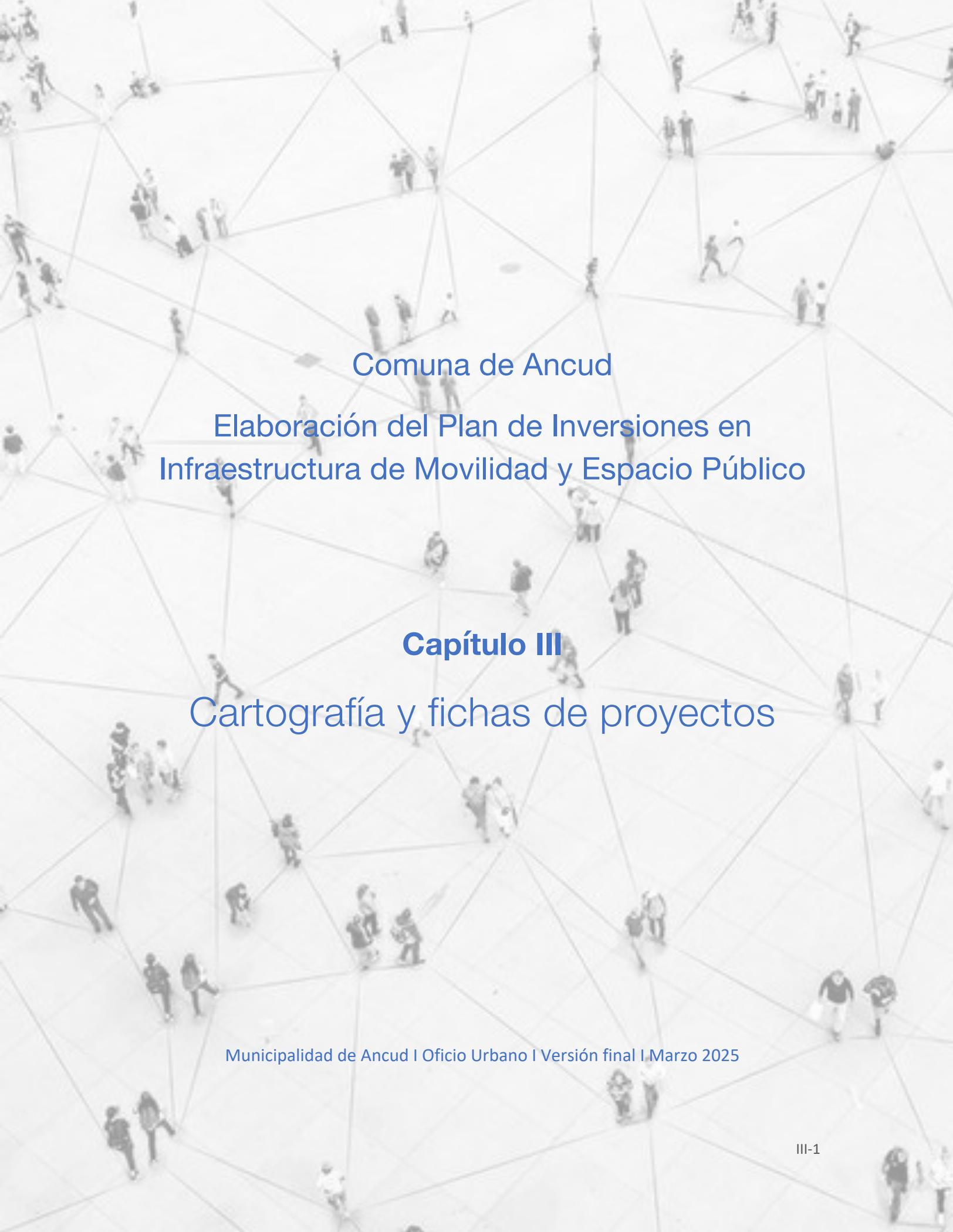
Con respecto a los proyectos posibles de ejecutar, estarían los primeros tres proyectos, debido a los montos asignados y el presupuesto proyectado de 78.097.358 (ver siguiente tabla).

Tabla 3 Cartera priorizada de proyectos de espacio público y áreas verdes

ID	Puntaje	Prioridad	Nombre Proyecto	Tipología	Costo	Suma de valores
<b>Cartera preliminar de espacio público o áreas verdes</b>						
16	25	1	Guía de diseño de EE.PP.	Estudio	40.000.000	40.000.000
17	19	2	Implementación mobiliario urbano y paisajismo en EEPP (de uso recreativo y/o deportivo)	Ejecución	15.000.000	55.000.000
18	15	3	Circuito de la niñez en Ancud	Ejecución	22.500.000	77.500.000
20	11	4	Diseño Piloto Paisajismo sostenible	Ejecución	5.000.000	82.500.000
15	9	5	Guía de humedales urbanos	Estudio	25.000.000	107.500.000
19	8	6	Mejoramiento Plaza de juegos Chacao	Ejecución	30.000.000	137.500.000

Fuente: Elaboración propia

> Como resultado final, la cartera priorizada de proyectos de espacio público y áreas verdes suma un total de \$ 77.500.000, equivalente al 29,75% del monto proyectado para los próximos 10 años.



**Comuna de Ancud**

**Elaboración del Plan de Inversiones en  
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**

**Capítulo III**

**Cartografía y fichas de proyectos**

Municipalidad de Ancud | Oficio Urbano | Versión final | Marzo 2025

# Índice de contenidos

<b>III. CARTOGRAFÍA Y FICHAS DE PROYECTOS.....</b>	<b>3</b>
Fichas de proyectos de movilidad .....	4
Fichas de proyectos de espacio público .....	14

### III. Cartografía y Fichas de proyectos

Para cada proyecto, obra, medida y/o estudio de la cartera priorizada de inversión, se generó un código único identificador que dé cuenta de su tipología y se elaboró una ficha técnica descriptiva en la cual se precisa la problemática identificada en la etapa de diagnóstico a la cual responde la iniciativa y se detallan aspectos ligados a montos, plazos, actores a involucrar y eventual vinculación con otros proyectos de la cartera PIIMEP.

La cartera priorizada establece así 3 plazos de desarrollo: 1 a 3 años (corto plazo); 4 a 6 años (mediano plazo); 7 a 10 años (largo plazo).

Las letras de los códigos identificadores corresponden a las categorías de movilidad (MOV) y espacio público (EP), la numeración asociada a cada código permite identificar la prioridad de cada iniciativa (01, 02, 03...) en base al puntaje resultante del proceso de priorización.

En complemento de las fichas, se presenta el mapa del PIIMEP. Cabe precisar que para resguardar un criterio de equidad territorial en la implementación del PIIMEP, la mayoría de las iniciativas contemplan una mirada sobre la totalidad del territorio comunal de Ancud, siendo los proyectos MOV 05, 09 y 10 los únicos que corresponden a puntos específicos predeterminados.

Figura 1. Mapa del Plan de Inversiones en Infraestructura y Espacio Público de la comuna de Ancud



## Fichas de proyectos de movilidad

MOV 01		Señalización turística	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en la presencia de un patrimonio tanto natural como cultural. Se requiere así visibilizar, consolidar y valorar este patrimonio que forma parte de la identidad de la comuna de Ancud, preservando el territorio a través de un desarrollo turístico sostenible.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Implementación de señalización orientada a indicar la ubicación y facilitar el acceso a hitos turísticos claves del territorio comunal con el objetivo de visibilizar el patrimonio con potencial turístico tanto en el área urbana como rural de Ancud.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	No contempla	Costo Estimado (M\$):	10.000.000
Año estimado inicio:	No aplica	Año estimado inicio:	2025
Tiempo estimado:	No aplica	Tiempo estimado:	6 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Conectividad y accesibilidad. 2.- Fomento al turismo sostenible			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	21	Plazo del proceso:	corto
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Obras Municipales IM Ancud 4.- Dirección de Turismo y Fomento Productivo IM Ancud		1.- Implementación de rutas turísticas y patrimoniales 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Guía de diseño de EE.PP	

MOV 02		Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en la presencia de un patrimonio tanto natural como cultural. Se requiere así visibilizar, consolidar y valorar este patrimonio que forma parte de la identidad de la comuna de Ancud, preservando el territorio a través de un desarrollo turístico sostenible.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Implementación de medidas que permiten señalar e identificar las rutas turísticas y patrimoniales prioritarias para el fomento de la actividad turística en la comuna y mejorar las condiciones de accesibilidad de estos espacios.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	No contempla	Costo Estimado (M\$):	6.000.000
Año estimado inicio:	No aplica	Año estimado inicio:	2025-2026
Tiempo estimado:	No aplica	Tiempo estimado:	6 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Conectividad y accesibilidad. 2.- Fomento al turismo sostenible			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	17	Plazo del proceso:	corto
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Turismo y Fomento Productivo IM Ancud		1.- Señalización turística 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Guía de diseño de EE.PP	

MOV 03		Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto se origina en la existencia de una variedad de tipologías de espacios públicos y áreas verdes que pueden ser revitalizados tanto para uso comunitario como turístico. Se destaca también, desde los resultados del proceso de participación del PIIMEP, un interés de la comunidad en participar en la mejora la calidad de vida en los espacios públicos.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Programa		
Generación de un programa de activación del EPM para fomentar el sentido de apropiación y cuidado del espacios e intervenciones de la comuna, se podría potenciar la movilidad activa con el cierre de calles, actividades deportivas en espacios existentes, como también incorporando la gestión para la compatibilidad y articulación entre diferentes actores de la comuna de forma de generar sinergias en los esfuerzos.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	20.000.00	Costo Estimado (M\$):	No aplica
Año estimado inicio:	2026	Año estimado inicio:	2027
Tiempo estimado:	8 meses	Tiempo estimado:	No aplica
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de espacios públicos 2.- Conectividad y accesibilidad 3.- Fomento de la movilidad activa 4.- Fomento de la participación y apropiación de los espacios públicos			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	16	Plazo del proceso:	largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Guía de diseño de ciclorutas y proyecto piloto 3.- Guía de diseño de EE.PP. 4.- Implementación de mobiliario urbano y paisajismo en EEPP 5.- Circuito de la niñez en Ancud	

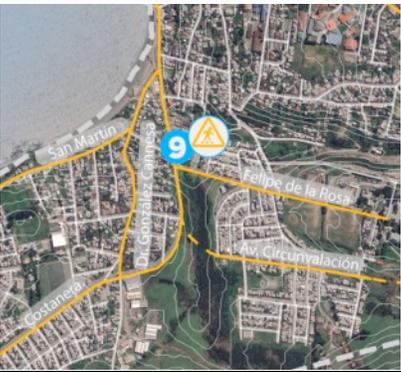
MOV 04		Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en una carencia identificada en materia de señalética y demarcaciones en los sectores rurales, generando una incompatibilidad entre modos motorizados y activos que no asegura una correcta seguridad vial en materia de desplazamiento.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Implementación de señaléticas y/o medidas orientadas a la reducción de la velocidad del tránsito motorizado en lugares claves de los sectores rurales.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	No contempla	Costo Estimado (M\$):	10.000.000
Año estimado inicio:	No aplica	Año estimado inicio:	2027
Tiempo estimado:	No aplica	Tiempo estimado:	3 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Conectividad y accesibilidad 2.- Mejora de la seguridad vial			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	16	Plazo del proceso:	mediano
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Obras Municipales IM Ancud 4.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Programa de activación y fomento de uso del EPM 4.- Circuito de la niñez en Ancud	

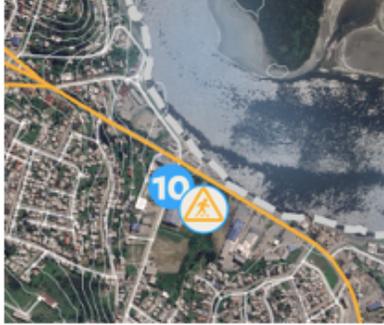
MOV 05		Reductor de velocidad y cruce seguro Quetalmahue	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto se origina en base a la necesidad identificada de mejorar las condiciones de desplazamientos y la seguridad vial de los peatones en Quetalmahue. Esta intervención se hace necesaria en el sector seleccionado debido al alto flujo vehicular y a la dificultad de cruce que presenta actualmente.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Implementación de reductor de velocidad, cruce seguro y señalizaciones en la zona señalada teniendo en cuenta las necesidades operativas y mejorando la seguridad de peatones y eventuales otros modos activos.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	No contempla	Costo Estimado (M\$):	5.000.000
Año estimado inicio:	No aplica	Año estimado inicio:	2027
Tiempo estimado:	No aplica	Tiempo estimado:	3 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Conectividad y accesibilidad 2.- Mejora de la seguridad vial 3.- Fomento a la movilidad activa			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	12	Plazo del proceso:	mediano
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Programa de activación y fomento de uso del EPM 4.- Circuito de la niñez en Ancud	

MOV 06		Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto se origina en la necesidad de mejorar y consolidar una red de EPM para fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y mejorar el acceso a áreas verdes subutilizadas, mejorando la calidad de vida y salud de los habitantes.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Estudio + Ejecución		
Guía de diseño de ciclorutas adecuada a la realidad de Ancud con énfasis en las posibilidades de implementación en los tramos priorizados, implementación de piloto en tramo a acordar con municipio que considere pintura alta tráfico, separadores físicos de ser necesario, instalación de bicicleteros e implementación de señalética			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	15.000.000	Costo Estimado (M\$):	35.000.000
Año estimado inicio:	2028	Año estimado inicio:	2029
Tiempo estimado:	5 meses	Tiempo estimado:	8 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de los EEPP 2.- Conectividad y accesibilidad 3.- Mejora de la seguridad vial 4.- Fomento a la movilidad activa			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	12	Plazo del proceso:	mediano y largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Señalización turística 2.- Programa de activación de EE.PP. y fomento uso EPM 3.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 4.- Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales 5.- Guía de diseño de EE.PP. 6.- Circuito de la niñez en Ancud	

MOV 07		Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto se base en la identificación del paisaje natural y costero de la localidad de Chacao como hito que marca la entrada del territorio comunal de Ancud, así como la necesidad de preservar el sector mediante soluciones basadas en la naturaleza propia del territorio para asegurar un desarrollo sostenible y respetuoso del entorno ambiental existente.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Estudio		
Estudio que permita identificar las formas sostenibles de desarrollar pavimentos, drenaje urbano sostenible, e implementación de paisajismo nativo que se adapte a las condiciones paisajísticas, geográficas y factores ecológicos que conforman la identidad de Chacao.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	15.000.000	Costo Estimado (M\$):	No contempla
Año estimado inicio:	2029	Año estimado inicio:	No aplica
Tiempo estimado:	5 meses	Tiempo estimado:	No aplica
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de los EEPP 2.- Conservación de recursos naturales			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	12	Plazo del proceso:	largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud. 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud. 3.- Dirección de Obras Municipales IM Ancud. 4.- Dirección de Medio Ambiente, Aseo y Ornato.		1.- Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Guía de diseño de EE.PP. 4.- Implementación de mobiliario urbano y paisajismo en EEPP	

MOV 08		Implementación de zonas de descanso (mobiliario urbano y paisajismo en veredones)	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en la existencia de espacios públicos, senderos y rutas peatonales con alto potencial pero que muchas veces se encuentran en situación de deterioro o subutilizados, afectando la calidad de vida y la movilidad activa de los habitantes.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Implementación de zonas de descanso en sectores claves del territorio comunal que incluyen mobiliario urbano (banco, basurero, iluminación y eventual pavimentación) así como proyecto de paisajismo en veredones.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	No aplica	Costo Estimado (M\$):	12.500.000
Año estimado inicio:	2030	Año estimado inicio:	2030
Tiempo estimado:	2 meses	Tiempo estimado:	5 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de los EEPP 2.- Conectividad y accesibilidad 3.- Fomento a la movilidad activa 4.- Fomento de la participación y apropiación de los espacios públicos			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	10	Plazo del proceso:	largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Obras Municipales IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales 3.- Guía de diseño de EE.PP.	

MOV 09		Cruce seguro Avda Costanera con Felipe de la Rosa	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto se origina en base a la necesidad identificada de mejorar las condiciones de desplazamientos y la seguridad vial de los peatones. Esta intervención se hace necesaria en el sector seleccionado debido al alto flujo vehicular y a la dificultad de cruce que presenta actualmente.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Demarcación, iluminación rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce señalado.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	4.000.000	Costo Estimado (M\$):	23.000.000
Año estimado inicio:	2032	Año estimado inicio:	2032
Tiempo estimado:	2 meses	Tiempo estimado:	5 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Conectividad y accesibilidad 2.- Mejora de la seguridad vial 3.- Fomento a la movilidad activa			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	7	Plazo del proceso:	largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Programa de activación y fomento de uso del EPM 4.- Circuito de la niñez en Ancud	

MOV 10		Cruce seguro Anibal Pinto-Ricardo Lica Díaz	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto se origina en base a la necesidad identificada de mejorar las condiciones de desplazamientos y la seguridad vial de los peatones. Esta intervención se hace necesaria en el sector seleccionado debido al alto flujo vehicular y a la dificultad de cruce que presenta actualmente.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Demarcación, iluminación, rebaje soleras y señalética que permita mejorar las condiciones y seguridad peatonal en el cruce individualizado.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	4.000.000	Costo Estimado (M\$):	18.500.000
Año estimado inicio:	2033	Año estimado inicio:	2033
Tiempo estimado:	2 meses	Tiempo estimado:	5 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Conectividad y accesibilidad 2.- Mejora de la seguridad vial 3.- Fomento a la movilidad activa			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	6	Plazo del proceso:	largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto 3.- Programa de activación y fomento de uso del EPM 4.- Circuito de la niñez en Ancud	

## Fichas de proyectos de espacio público

EP 01		Guía de diseño de EE.PP.	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en la existencia de variadas tipologías de espacios públicos y áreas verdes que pueden ser revitalizados tanto para uso comunitario como turístico. La iniciativa busca así potenciar y dar coherencia a los variados espacios públicos, desarrollando una línea de diseño que sea coherente con la identidad del contexto local de la comuna de Ancud.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Estudio		
Generación de una guía de diseño de los EE.PP., priorizando los temas asociados a la vegetación (árboles nativos, polinizadores, comestibles) e implementación de mobiliario sostenible y de materialidad adecuada para su uso. Frente a este tipo de intervenciones, formulación de una identidad de diseño, compatibilizando usos programáticos diferenciados y promoviendo la mixtura de usuarios y actividades (recreativas y deportivas).			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	40.000.000	Costo Estimado (M\$):	No contempla
Año estimado inicio:	2028	Año estimado inicio:	No aplica
Tiempo estimado:	7 meses	Tiempo estimado:	No aplica
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de espacio público 2.- Conectividad y accesibilidad 3.- Fomento movilidad activa 4.- Fomento de la participación y apropiación de los espacios públicos			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	25	Plazo del proceso:	mediano
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM 3.- Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao 4.- Implementación de zonas de descanso 5.- Implementación de mobiliario urbano y paisajismo en EEPP	

EP 02		Entención de mobiliario urbano y paisajismo en EE.PP. (de uso recreativo y/o dep	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en la existencia de variadas tipologías de áreas verdes y espacios públicos subutilizados o que se encuentran en situación de deterioro y que pueden ser revitalizados tanto para uso comunitario como turístico, mediante su mejoramiento y habilitación.			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Mejoramiento y/o habilitación de EE.PP. o área verde en sectores claves de uso recreativo y/o deportivo en base a los lineamientos y especificaciones técnicas sobre mobiliario urbano y paisajismo que serán definidos de forma preliminar en la Guía de diseño de los EE.PP.			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	No contempla	Costo Estimado (M\$):	15.000.000
Año estimado inicio:	No aplica	Año estimado inicio:	2028
Tiempo estimado:	No aplica	Tiempo estimado:	4 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de espacio publico 2.- Conservación de los recursos naturales 3.- Fomento movilidad activa 4.- Fomento de la participación y apropiación de los espacios públicos			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	19	Plazo del proceso:	mediano
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud. 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud. 3.- Dirección de Obras Municipales IM Ancud. 4.- Dirección de Medio Ambiente, Aseo y Ornato.		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM 3.- Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao 4.- Implementación de zonas de descanso	

EP 03		Círculo de la niñez en Ancud	
<b>Descripción de la problemática</b>			
El proyecto radica en la existencia de variadas tipologías de áreas verdes y espacios públicos subutilizados o que se encuentran en situación de deterioro y que pueden ser revitalizados tanto para uso comunitario como turístico, mediante su mejoramiento y la activación de nuevos usos con enfoque en las familiares y el encuentro intergeneracional			
<b>1. Presentación del proyecto</b>		<b>2. Sector considerado o emplazamiento</b>	
Tipo de proyecto:	Ejecución		
Implementación ruta de la niñez, con estrategia de urbanismo táctico con foco en la seguridad y efecto lúdico (pintura, señalética, trabajo de pavimentos, luminarias u otros)			
<b>3. Etapa de diseño</b>		<b>4. Etapa de ejecución</b>	
Costo Estimado (M\$):	2.500.000	Costo Estimado (M\$):	20.000.000
Año estimado inicio:	2033	Año estimado inicio:	2033
Tiempo estimado:	3 meses	Tiempo estimado:	4 meses
<b>5. Objetivos del PIIMEP que abarca el proyecto</b>			
1.- Revitalización de espacios públicos 2.- Conectividad y accesibilidad 3.- Mejora seguridad vial 4.- Fomento de la movilidad activa 5.- Fomento de la participación y apropiación de los espacios públicos			
<b>6. Antecedentes</b>			
Puntaje alcanzado:	15	Plazo del proceso:	largo
<b>7. Actores involucrados</b>		<b>8. Eventuales proyectos asociados</b>	
1.- Asesoría Urbana IM Ancud 2.- Secretaría de Planificación IM Ancud 3.- Dirección de Obras Municipales IM Ancud 4.- Dirección de Tránsito y Transporte Público IM Ancud		1.- Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales 2.- Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM 3.- Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao 4.- Implementación de zonas de descanso	

t

Comuna de Ancud  
Elaboración del Plan de Inversiones en  
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

**Capítulo IV**  
Plan de seguimiento

Municipalidad de Ancud | Oficio Urbano | Versión final | Marzo 2025

# Índice de contenidos

<b>IV. PLAN DE SEGUIMIENTO</b>	<b>3</b>
Estructura general	3
Guía Práctica de aplicación de indicadores	4

## IV. Plan de seguimiento

### Estructura general

El seguimiento del PIIMEP posibilitará, por un lado, evaluar el progreso de la cartera y, por el otro, examinar la priorización y realizar los ajustes que se requieran. En este sentido, la guía del CNDU para la elaboración de estos planes sugiere diseñar procedimientos específicos de control de avance para cada área. Asimismo, es importante tener presente que la existencia de un plan de seguimiento facilita la rendición de cuentas que se realiza cada año.

El Plan de Seguimiento se construye en dos etapas: primero se definen los indicadores y luego se elabora una Guía práctica para su aplicación y para los puntos de control del PIIMEP. Esta Guía práctica se basa en una planilla Excel para el seguimiento y generación de indicadores, que se describirá con mayor detalle en el capítulo siguiente.

Como punto de partida, la metodología propuesta considera la identificación del tipo de indicador apropiado para los fines de este seguimiento, en donde el principal objetivo es verificar regularmente el avance en la ejecución de la cartera. De esta manera, se pueden introducir ajustes a la programación y revisar los aspectos de gestión del Plan que requieran optimización. A la hora de definir indicadores, se priorizan aquellos que puedan medirse en intervalos en los que se espera registrar algún progreso.

Para examinar el avance de la cartera, se sugieren los siguientes indicadores:

1. Ingresos de la Ley de Aportes: comparar los ingresos efectivamente percibidos frente a las proyecciones contempladas en este PIIMEP (véase el apartado de Análisis de tendencias de permisos de edificación y proyección de aportes). Así, se podrán ajustar el calendario de ejecución de la cartera y los proyectos sujetos a financiamiento.
2. Proyectos ejecutados: cuantificar cuántos proyectos han comenzado y cuántos se han concluido en relación con la meta original. Esto ayuda a detectar retrasos atribuibles a la falta de recursos o a problemas de gestión. Si por el contrario el avance es mayor al esperado, sería posible reprogramar la actividad futura, siempre que los fondos disponibles lo permitan.
3. Monitoreo de cartera: analizar los tiempos de los proyectos para identificar en qué fase se encuentran y contribuir a que se concreten dentro del plazo previsto. Este indicador también permite revisar las programaciones estimadas para proyectos venideros, ajustándolas según corresponda.
4. Financiamiento complementario: verificar si los proyectos de la cartera que no se costean con recursos del PIIMEP han obtenido apoyo financiero de otras fuentes, teniendo en cuenta que su inclusión en la cartera busca justamente ese propósito. Este ejercicio posibilita evaluar la eficacia de las gestiones emprendidas para materializar los proyectos y, en caso necesario, considerar la posibilidad de utilizar dichos recursos adicionales para reforzar el fondo PIIMEP. Para ello, se requiere

una coordinación estrecha entre el municipio y las entidades sectoriales, evitando duplicaciones y socializando los proyectos a fin de obtener apoyo de otras vías.

Por último, en el cuadro siguiente se presenta el Plan de Seguimiento, que incluye los indicadores, sus propósitos y la metodología de seguimiento.

<b>Control y seguimiento de avance de la cartera</b>					
<b>Indicador</b>	<b>Propósito</b>	<b>Medida del indicador</b>	<b>Plazo de Medición</b>	<b>Parámetros de referencia</b>	<b>Acción</b>
<b>Ingresos por Ley de Aportes</b>	Comparar los ingresos reales v/s ingresos proyectados y verificar que alcanzan los recursos para cumplir las metas de proyectos.	Ingresos obtenidos por ley de aportes	Anual	Los ingresos obtenidos v/s ingresos proyectados son: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menores en un 20%</li> <li>• Igual a lo proyectado</li> <li>• Mayores en un 20%</li> </ul>	Realizar cambios en la calendarización de la ejecución de la cartera.
<b>Proyectos ejecutados</b>	Cuantificar los proyectos iniciados y terminados v/s la cantidad proyectada.	Cantidad de proyectos iniciados y terminados	Anual	Los proyectos iniciados o terminados son: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menos del 80%</li> <li>• Igual a lo proyectado</li> <li>• Más del 100%</li> </ul>	Realizar cambios en la calendarización y evaluar causas.
<b>Seguimiento de cartera</b>	Evaluar el desarrollo de los proyectos para verificar los tiempos de ejecución programados.	Etapas de ejecución	Semestral	Etapas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bases, Licitación, Contrato, Diseño, Recepción</li> </ul>	Realizar cambios en la calendarización.
<b>Financiamiento complementario</b>	Verificar si se han realizado gestiones y si otras fuentes de recursos pueden complementar el financiamiento PIIMEP	Listado de proyectos con financiamiento extra PIIMEP	Semestral	Proyecto con otra vía de financiamiento: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ya ingresados a otra vía</li> <li>• Factibles de financiar por otra vía</li> </ul>	Realizar cambios en la priorización manteniendo los criterios de planeamiento de la cartera

## Guía Práctica de aplicación de indicadores

La guía práctica de aplicación de indicadores se materializó a través de una planilla Excel que permite un fácil seguimiento y elaboración de los indicadores planteados, en conjunto con los análisis y/o estadísticas que de ellos se desprenden. Esta se divide en seis pestañas, de las cuales 4 se orientan a indicadores globales y al seguimiento puntual de las etapas de cada proyecto en las carteras de movilidad y EE.PP. respectivamente.

Como criterio general en la utilización de la planilla generado, se determinan condiciones que deben ser ingresadas manualmente y relaciones propias de los indicadores que quedan de manera automatizada, para facilitar la generación de datos y permitir una mayor agilidad y rapidez en el uso de la tabla. Las celdas o datos que deben ser ingresadas de forma manual, se identifican con un color claro diferenciado por la temática abordada (celeste-Global, Amarillo-Movilidad y Verde-EE.PP.), mientras que las celdas automatizadas se dejan sin color asignado.

### Indicadores globales:

Corresponden a los indicadores propuestos en torno a los ingresos por Ley de Aportes y Proyectos Ejecutados. Estos se estructuran en base a 4 pestañas las cuales se muestran a continuación:

Figura 1. Pestañas generadas en planilla de seguimiento para indicadores globales

Ingresos por año	Flujo de caja	Proyectos	Proyectos por año
------------------	---------------	-----------	-------------------

Fuente: Elaboración propia

La primera pestaña – **Ingresos por año** – permite generar el indicador que evidencia si efectivamente se cuenta con la cantidad de ingresos que se presupuestó para poder materializar los proyectos individualizados en ambas carteras. Resulta relevante evaluar anualmente esta cifra, no sólo para tener un control de los tiempos cuando es posible la ejecución de un proyecto específico, sino que también para poder la cantidad de proyectos que finalmente será posible financiar con la herramienta generada.

Esta pestaña cuenta con tres tablas, la primera en donde se ingresan los montos alcanzados mes a mes, generando las sumas anuales totales y las destinadas a movilidad y EE.PP. respectivamente (70% y 30%).

Figura 2. Tabla de ingreso manual para la adición de aportes ingresados

INGRESO REAL										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
ENERO										
FEBRERO										
MARZO										
ABRIL										
MAYO										
JUNIO										
JULIO										
AGOSTO										
SEPTIEMBRE										
OCTUBRE										
NOVIEMBRE										
DICIEMBRE										
Saldo inicial	350.000									
<b>MONTO TOTAL M\$</b>	<b>350.000</b>	<b>0</b>								
MOVILIDAD	245.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EE.PP.	105.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia

La siguiente tabla define el parámetro con el cual se medirá el indicador, relevando los montos que se presupuestaron serían susceptibles de ser alcanzados con el PIIMEP, según con la información analizada durante el desarrollo del estudio. Representa el punto de control que permite medir la necesidad de ajuste y/o modificación de la estructura global de la composición de ambas carteras.

Figura 3. Tabla fija de parámetros para evaluar indicador de ingresos

INGRESO PRESUPUESTADO										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
ENERO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
FEBRERO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
MARZO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
ABRIL	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
MAYO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
JUNIO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
JULIO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
AGOSTO	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
SEPTIEMBRE	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
OCTUBRE	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
NOVIEMBRE	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
DICIEMBRE	1.670	2.082	2.486	2.088	2.219	2.265	2.190	2.224	2.226	2.214
Saldo años anteriores	67.973	88.013	112.997	142.829	167.885	194.513	221.693	247.973	274.661	301.373
<b>MONTO TOTAL M\$</b>	<b>88.013</b>	<b>112.997</b>	<b>142.829</b>	<b>167.885</b>	<b>194.513</b>	<b>221.693</b>	<b>247.973</b>	<b>274.661</b>	<b>301.373</b>	<b>327.941</b>
MOVILIDAD										229.559
EE.PP.										98.382

Fuente: Elaboración propia

La tercera tabla, permite de manera automatizada generar el indicador de cumplimiento alcanzado, logrando facilitar la generación y visualización de resultados obtenidos.

Figura 4. Tabla automatizada de porcentajes de cumplimiento obtenido

PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
ENERO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
FEBRERO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
MARZO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
ABRIL	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
MAYO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
JUNIO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
JULIO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AGOSTO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
SEPTIEMBRE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
OCTUBRE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
NOVIEMBRE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
DICIEMBRE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Pocentaje anual</b>	<b>0,00%</b>									

Fuente: Elaboración propia

La segunda pestaña, correspondiente al flujo de caja, se genera de manera complementaria a la generación de indicadores para poder contar con una visualización de los flujos que se han ido generando y poder evaluar cuántos recursos quedan disponibles en cada periodo, para su utilización en la materialización de proyectos de EE.PP. y de Movilidad. Para este fin y considerando la imposición de disponer del 30% del presupuesto para proyectos de EE.PP. y el 70% para los de movilidad, se realizan tablas para cada cartera de forma de asegurar la asignación real en porcentaje requerida, posible de ser transgredida dado los diferentes montos de ejecución y necesidad de considerar más de un año para la ejecución de algún proyecto específico.

Figura 5. Visualización de tablas complementarias para poder tener un seguimiento del flujo de caja disponible para la cartera de movilidad y EE.PP.

EGRESOS MOVILIDAD										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
ENERO										
FEBRERO										
MARZO										
ABRIL										
MAYO										
JUNIO										
JULIO										
AGOSTO										
SEPTIEMBRE										
OCTUBRE										
NOVIEMBRE										
DICIEMBRE										
<b>MONTO TOTAL M\$</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

FLUJO DE CAJA MOVILIDAD										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>EN CAJA</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EGRESOS EE.PP.										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
ENERO										
FEBRERO										
MARZO										
ABRIL										
MAYO										
JUNIO										
JULIO										
AGOSTO										
SEPTIEMBRE										
OCTUBRE										
NOVIEMBRE										
DICIEMBRE										
<b>MONTO TOTAL M\$</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

FLUJO DE CAJA ESPACIOS PÚBLICOS										
MES	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
INGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EGRESOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>EN CAJA</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia

La tercera y cuarta pestaña corresponde a la generación del indicador **Proyectos Ejecutados**, denominadas “Proyectos” y “Proyectos por año”. Ambas pestañas se diseñaron de manera complementaria, por lo que la primera responde al ingreso manual del año y la condición de iniciado y/o terminado de cada proyecto. La generación del indicador responde a un carácter global que se genera de manera automatizada en la pestaña de “Proyectos por año”.

Figura 6. Visualización general pestaña de ingreso de información manual para la elaboración del indicador Proyectos Ejecutados (Extracto)

Cartera PIIMEP de movilidad		AÑO	INICIADO	TERMINADO
1	Señalización turística	2025	SI	SI
2	Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales	2029	SI	SI
3	Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM	2028	SI	SI
4	Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales		NO	
5	Reductor de velocidad y cruce seguro Quetalmahue		NO	
6	Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto		NO	
7	Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao		NO	
8	Implementación de zonas de descanso (mobiliario urbano y paisajismo en veredones)		NO	
9	Cruce seguro Avda Costanera con Felipe de la Rosa		NO	
10	Cruce seguro Anibal Pinto-Ricardo Lica Díaz		NO	
11	Cruce seguro Anibal Pinto y Marcos Vera		NO	
12	Cruce seguro Almirante Latorre con General Baquedano		NO	
13	Cruce seguro Costanera con Los Cavada		NO	
14	Cruce seguro Federico Errazuriz con Costanera		NO	
Cartera PIIMEP de espacio público o áreas verdes			NO	
1	Guía de diseño de EE.PP.		NO	
2	Implementación de mobiliario urbano y paisajismo en EEPP (de uso recreativo y/o deportivo)		NO	
3	Circuito de la niñez en Ancud		NO	
4	Diseño Piloto Paisajismo sostenible		NO	
5	Guía de humedales urbanos		NO	
6	Mejoramiento Plaza de juegos Chacao		NO	

Fuente: Elaboración propia

De manera de asegurar la correcta lectura de la información ingresada, para cada columna asociada a “Año”, “Iniciado” y “Terminado” se despliega un listado simple de opciones, que se muestra a continuación:

Figura 7. Ejemplos de botoneras generadas para el ingreso de información manual requerida para generar el indicado de Proyectos ejecutados

AÑO	INICIADO	TERMINADO	AÑO	INICIADO	TERMINADO	AÑO	INICIADO	TERMINADO
2024	SI	SI	2024	SI	SI	2024	SI	SI
2024	SI	NO	2024	SI	NO	2024	SI	NO
2025	SI		2024	SI		2024	SI	
2026	NO			NO			NO	
2027	NO			NO			NO	
2028	NO			SI			NO	
2029	NO			NO			NO	SI
2030	NO			NO			NO	NO
2031	NO			NO			NO	
2032	NO			NO			NO	
2033	NO			NO			NO	
	NO			NO			NO	

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestra las tablas que generan el indicador individualizado en los pasos anteriores:

Figura 8. Tablas de generación automatizada para el indicador Proyectos Ejecutados

Proyectos ejecutados											
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Proyectos iniciados	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Proyectos terminados	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0

Proyectos proyectados											
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Proyectos iniciados	1	2	2	1	1	1	0	1	1	1	1
Proyectos terminados	0	2	3	0	2	1	0	1	1	0	2

Porcentaje de cumplimiento											
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	AÑO 11
Proyectos iniciados	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%	0,00%	#iDIV/0!	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Proyectos terminados	#iDIV/0!	0,00%	0,00%	#iDIV/0!	50,00%	0,00%	#iDIV/0!	0,00%	0,00%	#iDIV/0!	0,00%
Porcentaje de avance	200,00%	0,00%	0,00%	200,00%	66,67%	0,00%	#iDIV/0!	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia

### Indicadores por cartera:

Para los indicadores por cartera **Seguimiento cartera y Seguimiento Proyectos externos** se generaron dos pestañas similares, una correspondiente a poder realizar el seguimiento de los costos presupuestados y adjudicados, junto con las etapas correspondiente al desarrollo de cada proyecto, siendo la estructura similar en ambos casos. Se define en torno a la lista de proyectos, diferenciando las que son susceptibles de ser financiadas y las que forman parte de la cartera completa.

El primer grupo de columnas se refiere al financiamiento, en donde se señala el monto presupuestado y el monto real de ejecución para cada proyecto. De manera complementaria al desarrollo de los indicadores

propuestos, se disponen de dos ítems a ser rellenados de forma manual, de manera de contribuir a la visualización de los montos que están disponibles. Estas recaen en los ingresos por año destinados a movilidad y el flujo de caja que va quedando disponible según los montos reales utilizados en cada proyecto. Luego se individualizan las etapas de los proyectos para poder visualizar el seguimiento de las etapas de cada proyecto. A continuación, se muestra las columnas descritas anteriormente:

Figura 9. Planilla destinada al seguimiento de etapa de proyecto asociado al financiamiento

ID	Nombre Proyecto	Costo	FINANCIAMIENTO		SEGUIMIENTO ETAPAS PROYECTOS							
			MONTO ADJUDICADO		ETAPAS							
Cartera PIIMEP de movilidad					FECHA INICIO	FECHA TERMINO	BASES	LICITACIÓN	CONTRATO	DISEÑO	RECEPCIÓN	
1	Señalización turística	10.000.000										
2	Implementación Rutas Turísticas y patrimoniales	16.000.000										
3	Programa de activación de EE.PP. y fomento de uso del EPM	36.000.000										
4	Señaléticas y/o medidas de reducción de velocidad en zonas rurales	46.000.000										
5	Reductor de velocidad y cruce seguro Quetalmahue	51.000.000										
6	Guía de diseño de ciclorutas e implementación proyecto piloto	106.000.000										
7	Estudio diseño soluciones basadas en la naturaleza de Chacao	121.000.000										
8	Implementación de zonas de descanso (mobiliario urbano y paisajismo en veredones)	133.500.000										
9	Cruce seguro Avda Costanera con Felipe de la Rosa	160.500.000										
10	Cruce seguro Anibal Pinto-Ricardo Lica Díaz	183.000.000										
11	Cruce seguro Anibal Pinto y Marcos Vera	213.000.000										
12	Cruce seguro Almirante Latorre con General Baquedano	243.000.000										
13	Cruce seguro Costanera con Los Cavada	263.000.000										
14	Cruce seguro Federico Errazuriz con Costanera	283.000.000										
Cartera PIIMEP de espacio público o áreas verdes												
1	Guía de diseño de EE.PP.	40.000.000										
2	Implementación de mobiliario urbano y paisajismo en EEPP (de uso recreativo y/o deportivo)	55.000.000										
3	Circuito de la niñez en Ancud	77.500.000										
4	Diseño Piloto Paisajismo sostenible	82.500.000										
5	Guía de humedales urbanos	107.500.000										
6	Mejoramiento Plaza de juegos Chacao	137.500.000										

Fuente: Elaboración propia

La pestaña correspondiente a los proyectos externos es similar, en donde se suma la individualización de la fuente de financiamiento externo obtenida.

Figura 10. Seguimiento proyectos externos PIIMEP

ID	Nombre Proyecto	Costo	FINANCIAMIENTO		SEGUIMIENTO ETAPAS PROYECTOS							
			MONTO ADJUDICADO	OTRA FUENTE FINANCIAMIENTO	FECHA INICIO	FECHA TERMINO	BASES	LICITACIÓN	CONTRATO	DISEÑO	RECEPCIÓN	
Cartera proyectos externos												
ENAV	Diseño y Ejecución de Av. Circunvalación Nueva Sur											
ENAV	Mejoramiento ruta W 240 (conexión alternativa ruta 5)											
ENAV	Construcción y/o para Anud conexión vía Ruta 5 y W-240											
ENAV	Pavimentación ruta rural Las Quilones (W-202)											
ENAV	Pavimentación ruta rural Pumbahue (W-220)											
ENAV	Pavimentación ruta rural Bubbán (W-335)											
ENAV	Pavimentación ruta rural Aguas Buenas (W-345)											
ENAV	Pavimentación Calle Miras Mascarú											
ENAV	Pavimentación Calle Marcos Vera											
ENAV	Pavimentación San Martín											
ENAV	Conservación de veredas sector Fátima											
ENAV	Construcción o mejoramiento de calle interior Quetalmahue											
ENAV	Ejecución Proyecto soluciones basadas en la naturaleza de Chacao											
ENAV	Pavimentación calle Antonio Burr											
ENAV	Pavimentación S. Arce											
ENAV	Pavimentación Calle Las Carreteras Los Pinos-Felipe de la Rosa											
ENAV	Pavimentación calle Huilban tramo Pedro Monti San Vicente de Paul											
ENAV	Pavimentación calle Arturo Prat tramo Costanera											
ENAV	Pavimentación Las Carreteras conexión Las Olas											
ENAV	Mejoramiento de veredas y calzadas sector Puelmo Bajo											
ENAV	Construcción de vereda Costanera Chacao sector rampa											
ENAV	Conservación de veredas veredas sectores Urbano											
ENAV	Conservación veredas veredas sectores Urbano											
EADPU	Diseño y ejecución patios de niñez											
EADPU	Diseño y ejecución mejoramiento Huilban											
EADPU	Parque Puelmo Basso											
EADPU	Parque Ribera Sur											
EADPU	Parque Humedal Puelmo bajo											
EADPU	Diseño y ejecución plaza de la niñez											
EADPU	Diseño y ejecución mejoramiento Huilban											
EADU	Señalización cruce Triángulo (30m)											
ECR	Cruce seguro peatonal en acceso Ruta 5											
ECR	Ciudadela Ancud urbano tramo Puelmo bajo- Costanera Salvador Allende											
ECR	Ciudadela Lechagua											
ECR	Ciudadela Ancud urbano tramo costanera Salvador Allende Camino Lechagua											
ECR	Ciudadela tramo Puelmo bajo-cruce Hucha W-150											

Fuente: Elaboración propia

An aerial, high-angle photograph of a busy pedestrian plaza. The ground is paved with light-colored tiles. A network of thin, dark lines is overlaid on the plaza, connecting various groups of people. The people are seen from above, appearing as small figures in various poses and movements. The overall scene conveys a sense of connectivity and public space.

**Comuna de Ancud**

**Elaboración del Plan de Inversiones en  
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**

**Anexo I**

**Sistematización consulta pública**

Municipalidad de Ancud | Oficio Urbano | Versión final | Marzo 2025

# Índice de contenidos

<b>ANEXO I. SISTEMATIZACIÓN CONSULTA PÚBLICA.....</b>	<b>3</b>
Sector Chacao .....	3
Sector Ancud .....	4
Sectores rurales .....	7

# Anexo I. Sistematización consulta pública

El proceso de consulta pública tuvo lugar entre el 19 de febrero y el 21 de marzo del 2025. Para este efecto, se desarrollaron varios soportes informativos (folleto, videos de presentación, información para redes sociales y página web municipal), invitando a la ciudadanía a hacer llegar sus observaciones a través de un formulario en línea. La consulta pública contó con un total de 34 observaciones que se detallan a continuación.

## Sector Chacao

Observaciones	Recomendaciones	Frecuencia
1. La plaza de Chacao está totalmente deteriorada en su parte de concreto. Costanera con algunas barandas en mal estado. Falta hacer visible, desde allí, los atractivos de Ancud. En la ruta de Chacao a Ancud falta algo que invite al turista a visitar lugares. El triángulo de Pudeto que fue restaurado, quedó con su contorno en mal estado y unas barandas antiguas dobladas. Eso igual es visible para el turista. El puente Pudeto también puede usarse para promocionar lugares interiores. (Pequeños letreros) Mutrico es un desastre visualmente.	Se encuentra incorporado del listado PIIMEP.	1

- *Síntesis de Observaciones claves*

En general, las observaciones realizadas al plan para el sector de Chacao, dice relación con el mejoramiento a la plaza central, debido al deterioro que presenta, al igual que la costanera del sector que posee algunas de las barandas en mal estado.

Incorporar señalética que permita visibilizar los atractivos turísticos que posee la comuna, tanto en Chacao, como a lo largo de la ruta 5; de igual modo, mejorar el puente Pudeto, que es utilizado por ciclistas y pescadores, para potenciarlo como atractivo turístico, así también mejorar el entorno del triángulo de Pudeto recientemente restaurado, puesto que se transforma el hito de entrada a la ciudad de Ancud.

## Sector Ancud

Observaciones	Recomendaciones	Frecuencia
1. Mejoramiento de las señaléticas de tránsito de la comuna.	Incorporado dentro del PIIMEP	1
2. Mejoramiento calles de Ancud, principalmente calle Prat y Costanera Norte (bajada a Arena gruesa)	Búsqueda de financiamiento externo	2
3. Reparaciones en algunas aceras de la comuna, como también más hermoceamiento en las mismas ...así como también tener más accesibilidad universal para PCD.	Se incorpora los temas planteados dentro de la elaboración de la cartera de movilidad, en donde el mejoramiento de aceras y hermoceamiento como proyecto de ejecución se determina en algunas vías prioritarias en el listado de proyectos para búsqueda de financiamiento externo.	2
4. Deberían intervenir las plazas de todas las poblaciones.	Fuera del alcance del estudio	1
5. Contenciones en las zonas de riesgo derrumbe como es el caso de la calle Pablo de Roka que colinda con san Martín un muro de contención es necesario y pronto hay un riesgo que puede traducir en un accidente de alto riesgo no esperemos que suceda una desgracia por esta calle transita mucha gente	Dentro de la cartera de proyecto armado para buscar financiamiento externo se incluye la pavimentación de la calle San Martín, proyecto al cual se le suma lo mencionado.	1
6. Pavimentar las calles que aún no lo han hecho como calle san Martín, el camino que lleva al GRUPIN entre otros y que coloquen semáforos en la intersección de Bellavista con camino a Lechagua	Esta incorporada dentro de los proyectos complementarios que quedan fuera por envergadura.	3

Observaciones	Recomendaciones	Frecuencia
7. Modificar y Ampliar plano regulador de Ancud	Esta incorporada dentro de los proyectos complementarios que fueron relevados dentro del estudio y que quedan fuera por envergadura, quedando identificadas en el primer filtro de iniciativas realizado para el planeamiento de la cartera de inversiones.	1
8. Reforzar o potenciar un programa para la mantención de espacios públicos, existen muchos parques de juegos destruidos.	Está incorpora dentro de los programas del listado en donde se buscará financiamiento alternativo al PIIMEP.	1
9. Cada comuna tiene un pórtico de bienvenida y de final de su límite con otra comuna. Ancud no lo tiene ni en Chacao ni al terminar su límite con castro. Se debería rescatar la mitología tanto en plazas de Chacao como en Ancud. (Costanera) eso llama la atención.	Se encuentra su diseño incorporado en el listado PIIMEP.	1
10. Si, se debería considerar el proyecto de ensanchar la plaza de armas para poder mejorar la movilidad, capacidad de la misma. Y también considerar el proyecto costanera norte (entrada de Ancud), con infraestructura y luminosidad será una parte más segura	Dentro de la priorización de intervenciones la plaza de armas no se identificó como un EE.PP. critico a intervenir, pero la información planteada se consideró dentro del diagnóstico.	1
11. El parque automotriz claramente ha aumentado últimos años lo cual hace necesario implementar cruces seguros (semáforos)	Está incorporado dentro del PIIMEP	2
12. No veo iniciativas que mencionen la regulación de las fachadas en el centro histórico de Ancud. Me refiero a	El PIIMEP no cuentan con las competencias	1

Observaciones	Recomendaciones	Frecuencia
una normativa en que se ve una pauta de estilo arquitectónico tradicional chilote en las fachadas en construcción y las antiguas puedan cambiarse. Hay mucha lata y plástico y lo muevk es mas de eso mismo. No se ve una coherencia con el territorio en nuestras construcciones.	para abarcar lo señalado.	
13. Los espacios públicos de recreación y deporte deberían considerar terminaciones resistentes que den espacio para desarrollar deportes como roller o skate	Se considera dentro de los proyectos del PIIMEP, específicamente en la guía propuesta.	1

- *Síntesis de Observaciones claves*

En general las observaciones contenidas en la consulta ciudadana, dicen relación con intervenciones ya priorizadas por PIIMEP; entre las que se mencionan, el mejoramiento de calzadas y pavimentos de calles de la comuna, tal es el caso de calle Arturo Pratt, que actualmente se encuentra en mal estado, calle San Martín, calle Costanera norte, si bien los pavimentos exceden los montos asociados al Plan de Inversiones, estos fueron incorporados al diagnóstico participativo con el fin de buscar otras fuentes de financiamiento.

Otro punto mencionado es el mejoramiento y aumento de cruces seguros en las calles de la ciudad, esto debido a que el aumento del parque automotriz ha vuelto más peligroso el tránsito de peatones, iniciativa ampliamente mencionada durante los procesos de participación ciudadana e incorporada dentro de la priorización de los proyectos del plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacios públicos.

Se menciona también la importancia de intervenir las plazas de todas las poblaciones de la comuna, potenciándolas con programas orientados a la mantención y uso de los espacios públicos con el fin de evitar su deterioro, sumado a esto se indica que los espacios de recreación y deportivos ubicados en las plazas y parques posean mejores terminaciones o bien incorporen elementos que permitan el desarrollo de actividades deportivas como el Skate y Roller; si bien por la envergadura del plan se hace imposible intervenir todas las plazas de la comuna por lo que se buscarán financiamientos complementarios para la realización de este tipo de intervenciones, aun así se incorporan mejoramientos de estos espacios públicos.

Otra de las observaciones realizadas se relaciona con la instalación de un pórtico que dé la bienvenida a Ancud, determinando el inicio como el fin del límite comunal, como parte del mejoramiento del ingreso a la comuna; esta observación ya se encuentra incorporada dentro del Plan de Inversiones.

Finalmente, se hace alusión a la importancia de actualizar el Plan regulador de la comuna, si bien este ítem no es competencia directa del PIIMEP, se ha incorporado en el diagnóstico la necesidad de modificación del actual Plan regulador, a pesar de ello, será incorporado en el listado de proyectos complementarios para la búsqueda de financiamiento.

## Sectores rurales

Observaciones	Recomendaciones	Frecuencia
1. Caminos Rurales como Belben, Aguas Buenas, Pumillahue, Duhatao (Carpeta de asfalto)	Búsqueda de financiamiento externo	1
2. Semáforo en bifurcación triangulo (Shell) entre Ancud / Castro.	Se incorpora al listado de proyectos externos al PIIMEP	1
3. Estimados no se logra ver las inversiones de infraestructura de mobiliario y espacios públicos, deben subir algo más claro.	Se modificó el listado complementario en la consulta	3
4. Rutas pavimentadas con capa asfáltica y definitiva en carretera panamericana, horario definido para el tránsito de camiones (nocturno), rutas y accesos a discapacitados, basureros en calles concurridas del centro de la ciudad. Más puntos limpios. Programa de tratamientos y oferta laboral para personas en situación de calle y alcohólicos.	El PIIMEP no cuentan con los recursos para abarcar lo señalado, pero las temáticas planteadas fueron parte del diagnóstico.	1

- *Síntesis de Observaciones claves.*

Las observaciones presentadas en la consulta para el sector rural, se concentran en la pavimentación de caminos rurales, tales como el camino de Belben, Aguas Buenas, Pumillahue, Duhatao, entre otras, a pesar que estas observaciones no son de competencia del Plan de Inversiones, éstas han sido incorporadas en el diagnóstico e incorporadas en el listado de proyectos complementarios para la búsqueda de financiamiento.