

Municipalidad San Esteban Más Cerca

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

SAN ESTEBAN 2025-2035


PIIMEP
PLAN DE INVERSIONES
EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y
ESPACIO PÚBLICO



RESUMEN EJECUTIVO



Contenido

1. RESUMEN EJECUTIVO 5
1.1 Síntesis Diagnóstica 6
1.2 Lineamientos y Objetivos Estratégicos 14
1.2.1 Ejes Estratégicos Regionales 14
1.2.2 Vínculo PIIMEP con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 15
1.2.3 Lineamientos y objetivos estratégicos 16
1.3 Visión del PIIMEP 17
1.4 Presentación del Plan 17
1.5 Plan de Inversión y Priorización Técnica 19
1.6 Proceso de Consulta Pública y Priorización Social 21
1.6.1 Resultados Consulta Pública 22
1.6.2 Priorización Social 24
1.6.3 Análisis comentarios registrados 30
1.7 Priorización final 34
1.7.1 Priorización Relevante 36
1.7.2 Priorización Alta 36
1.7.3 Priorización Media 36
1.7.4 Priorización Baja 36

1. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Resumen Ejecutivo se enmarca en el desarrollo de la consultoría "**Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de San Esteban**", el cual se inició con fecha de 27 de abril de 2024.

El Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de la comuna, es un instrumento de coordinación y gestión que recoge y ordena las principales iniciativas de acción, necesarias para lograr los propósitos estratégicos en materia de infraestructura para la movilidad y el espacio público comunal.

En este sentido el Plan es un instrumento orientador y participativo, que permitirá:

- Implementar los lineamientos y objetivos estratégicos en un programa plurianual de acciones;
- Generar un proyecto comunal socialmente consensuado;
- Hacer frente a los déficits definidos en los ámbitos de movilidad y espacio público.

El presente plan es un instrumento de planificación que se basa en las instrucciones definidas en el marco legal y reglamentario de nivel comunal e intercomunal en conformidad a los artículos 176°, 177° y 178° de la LGUC, el Decreto Supremo N°14 de fecha 22.02.2018 que modifica la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), sumando los artículos 2.8.1 y 2.8.2 que reglamentan los singularizados PIIMEP, y la Circular DDU 448 de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.



En base a la Ley N°20.958 (2016), que modifica el decreto con fuerza de ley N°458 LGUC, se establece un sistema de aportes al Espacio Público, donde los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán contribuir a mejorar los espacios públicos del territorio comunal en términos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, para la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

Según el Art. 1.1.2. de la OGUC, los planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), son instrumentos comunales o intercomunales, compuestos por una cartera de proyectos incluida y/o asociada a los instrumentos de planificación territorial. Dicha cartera se organiza priorizando aquellos proyectos que mejoren la conectividad, accesibilidad, y movilidad, así como la calidad de los espacios públicos.

El instrumento permite a los municipios definir las inversiones que realizarán durante un plazo de 10 años, ya sea en base a los aportes de los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación ejecutados en la comuna (según la Ley de Aportes 20.958), u otros fondos que el municipio estime. De esta manera, el PIIMEP corresponde a una herramienta clave en la planificación intersectorial de obras urbanas, permitiendo la coordinación y vinculación entre diversos entes públicos, con el objetivo de materializar proyectos, obras y medidas que permitan mejorar la calidad de vida de las personas.



En cuanto al financiamiento, la ley establece que los aportes serán recaudados por el municipio y que deberá mantenerlos en una cuenta especial separada del resto del presupuesto municipal. Por otra parte, al menos el **70% de los de los aportes percibidos deben ser invertidos en movilidad**. La municipalidad determinará que porcentaje será destinado a la inversión en espacios públicos. Asimismo, los proyectos podrán ser también financiados con fondos sectoriales, regionales, privados u otros que el municipio estime oportuno. El destino de los aportes recaudados según artículo 180° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones establece cuatro ítems de gastos:

- Ejecución de obras del PIIMEP
- Actualización de PIIMEP y elaboración de proyectos
- Pago de expropiaciones para materialización de obras
- Gastos de Administración e Inspección (10% de los fondos recaudados)

Este plan se presenta como una oportunidad, el sentido de entender la **Movilidad y el Espacio Público como agentes de cambio.** La movilidad y el espacio público son dos elementos cruciales que deben abordarse a sus distintas escalas y con diversos enfoques. Desde esta perspectiva, es posible reconocer que las necesidades, experiencias y desafíos de los habitantes de Lampa difieren en el contexto urbano y es responsabilidad de las autoridades y planificadores urbanos crear un entorno inclusivo y equitativo para todos. En Lampa, aún persisten desafíos importantes que deben abordarse de manera integral. En este sentido, es crucial continuar fortaleciendo la iluminación y la seguridad en las calles y espacios públicos, especialmente en horarios nocturnos, para garantizar que las mujeres, niños y adultos mayores se sientan seguros y seguras al desplazarse por la comuna.

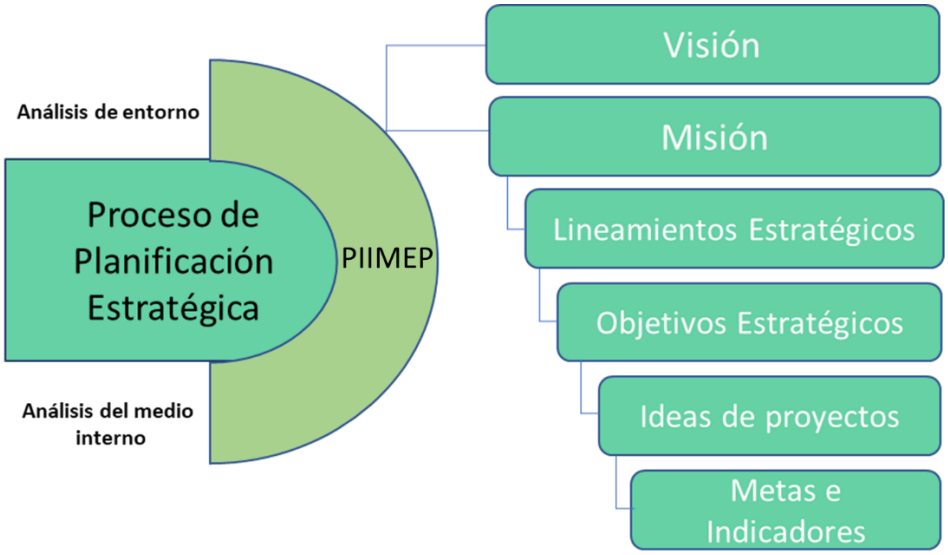
1.1 Síntesis Diagnóstica

Posterior a generar un diagnóstico de los aspectos urbanos determinantes en cuanto a movilidad y espacios públicos, con la finalidad de contar con una base técnica para el desarrollo de una cartera de proyectos y su priorización a corto, mediano y largo plazo, se procede a elaborar una propuesta de cartera de proyectos que contiene los proyectos, obras o medidas que componen el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público. En esta etapa se establece la misión y visión del PIIMEP San Esteban, esto es, el destino que se quiere dar a la comuna en relación a la movilidad y espacio público, para lo cual se recogen las intenciones, deseos y aspiraciones comunales existentes, tales como **visión estratégica, orientaciones o imagen objetivo**, las que sirven de base para la construcción de objetivos específicos y metas que orientan la cartera de proyectos del PIIMEP.

Para la formulación de los lineamientos y objetivos estratégicos se utilizó como referencia el enfoque de planificación estratégica, que "permite apoyar la toma de decisiones de las entidades en torno al quehacer actual y al camino que deben recorrer en el futuro para adecuarse a los cambios y a las demandas que les impone el entorno y lograr la mayor eficiencia, eficacia y calidad en los bienes y

servicios que se proveen"[1]. La planificación estratégica ayuda a definir los objetivos y prioridades para establecer las estrategias (plan de acción) que conllevarán a alcanzar dichos objetivos, siendo un proceso continuo que requiere de una constante retroalimentación sobre el cumplimiento o desarrollo de las estrategias.

Figura N°1: Esquema de proceso de planificación estratégica



Fuente: Adaptación de Armijo, 2011[2].

A continuación, se presenta la misión, visión, objetivos estratégicos e iniciativas (estrategias) que integran el PIIMEP de San Esteban:

La visión comunal es la perspectiva de la población sobre el ideal de comuna o de barrio, pasando a ser también el sueño comunal con parámetros ideales sobre infraestructura de movilidad y espacios públicos. La misión es la manera en que la institucionalidad organiza los recursos disponibles y planifica de manera eficiente definiendo acciones para alcanzar la anhelada visión.

Las ideas fuerza, tomadas de las opiniones de la comunidad, fueron las siguientes:

- ✓ Necesidad de mejorar la movilidad peatonal inclusiva en los barrios al interior de San Esteban, paraderos y espacios públicos.
- ✓ Mejorar los espacios públicos existentes haciéndolos seguros, familiares, inclusivos, bien equipados, con áreas verdes sostenibles.
- ✓ Hacer una comuna con calles y veredas en buen estado donde todos puedan circular, especialmente adultos mayores y personas en situación de discapacidad.
- ✓ Mejorar el estado de conservación del arbolado urbano comunal, principalmente en ejes relevantes del territorio, dado que brinda beneficios tales como; reducir la sensación de temperatura, absorción de CO2, mejor paisaje urbano, entre otros.
- ✓ Optimizar y ampliar la red de ciclovías generando un sistema que permita establecer rutas desde los barrios hacia los principales nodos y atractores

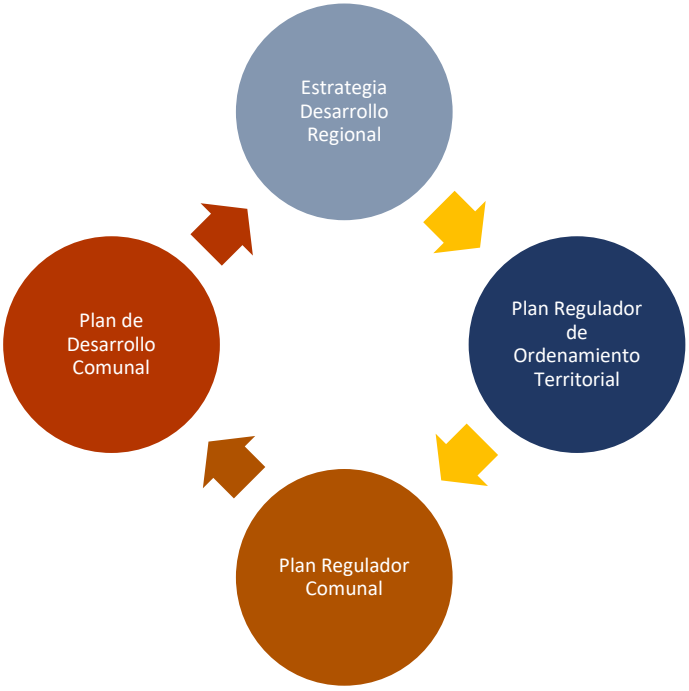
[1] Armijo, M. 2011. Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). CEPAL. Disponible en: https://www.cepal.org/ilpes/publicaciones/xml/8/44008/SM_69_MA.pdf.

[2] Ibid

En cuanto a los principales elementos del diagnóstico que se levantaron en la primera etapa se encuentran lo siguiente:

Ordenamiento territorial

I. Instrumentos de planificación: El principal instrumento de planificación territorial es el Plan Regulador Comunal de San Esteban, el cual fue publicado en Diario Oficial el 21 de junio de 2018. A nivel regional es el Plan Regulador de Ordenamiento Territorial.**i. Plan Regulador de Ordenamiento Territorial 2014 – 2024 (PROT):** Para el caso del PROT Valparaíso 2014-2024, se establece como objetivo general el "Formular un Modelo de Ordenamiento Territorial que en concordancia con los lineamientos estratégicos de la ERD y las políticas públicas regionales, permita ponderar las demandas y usos por el territorio, armonizando los requerimientos de las diversas actividades humanas con las capacidades del medio para sustentarlas, en un marco de desarrollo territorial sostenible"[3].



El Plan Regional de Ordenamiento Territorial establece a San Esteban dentro del **Subsistema Territorial**[4] de **Cuenca Aconcagua**, el cual es reconocido como uno de los principales subsistemas que estructuran la región, en donde comparte importancia con Los Andes, San Felipe, La Calera, Quillota, Catemu, Villa Alemana. Este subsistema presenta un importante desarrollo de la actividad agrícola en torno al eje del valle, y es la principal zona de abastecimiento de frutas y hortalizas de la región. Además, se presentan actividades mineras de extracción de cobre en la sección media y superior de la cuenca, en donde se ubican concesiones de explotación y exploración, con relaciones funcionales con los puertos, la región metropolitana y los mercados internacionales. En este subsistema, la comuna de San Esteban cumple un rol de centro urbano dinamizador del sistema agroindustrial

II. Plan de Desarrollo Comunal: Para la comuna de San Esteban, el PLADECO se encuentra vigente para el período 2024-2030, en donde se establece una IMAGEN OBJETIVO de la siguiente manera: "San Esteban es la puerta de entrada a la precordillera andina, con rincones mágicos y naturales, donde sus habitantes viven tranquilos y disfrutan de la calidad de vida, tradiciones locales en un entorno rural, con buena conectividad, servicios y desarrollo económico"[5].

En el ámbito territorial se destaca su ubicación estratégica contigua a la Ruta 60 Los Libertadores que comunica con Argentina y cercana también a cordones montañosos de Los Andes, lo que otorga importancia a la comuna en cuanto a temas geopolíticos o turísticos, al ser una comuna de paso hacia la frontera y también de paso sectores de andinismo o trekking.

En cuanto a las debilidades de la comuna, se menciona el mal estado en que se encuentran algunos bienes urbanos como veredas y mobiliario urbano, así como el deficiente y costoso servicio del transporte público. Por otra parte, se menciona que el sector urbano cuenta con ciclovías en sus vías principales, sin embargo hay ausencia de conectividad mediante ciclos hacia los sectores rurales.

En cuanto a la congestión vehicular, se menciona como problemática la que se evidencia en la ruta E-85 debido a la dependencia a los servicios con los que cuenta Los Andes, siendo también la única vía de comunicación entre ambas comunas. Por otra parte, se menciona la falta de señaléticas que indiquen los servicios y actividades turísticas de la zona.

Por otra parte, se menciona como amenaza los procesos de crecimiento urbano por extensión de carácter irregular que se han producido fuera del área urbana, a lo que se suma el aumento del parque vehicular particular y de carga, lo que va en contra de las políticas nacionales de transporte en cuanto a movilidad sustentable, y que en un futuro podría eventualmente aumentar la demanda de vialidad.

[3] GORE Valparaíso, Plan Regional de Ordenamiento Territorial Región de Valparaíso 2014-2024
10 El PROT establece cuatro subsistemas para la Región de Valparaíso (A) Borde Costero; (B) Cuencas Semidesérticas; (C) Cuenca Aconcagua; (D) Cuenca Casablanca.

[5] PLADECO San Esteban 2020-2026

En el ámbito Territorial se establece como imagen objetivo que "San Esteban desarrolla su infraestructura, equipamiento y el saneamiento sanitario de manera equilibrada con el cuidado del medio ambiente en todo el territorio comunal". En este ámbito destacan los siguientes objetivos relacionados con el PIIMEP:

- ✓ Fortalecer el equipamiento: Ampliar y acondicionar las áreas verdes, plazas, arbolado urbano, luminarias y alumbrado público de la comuna.
- ✓ Fortalecer la Infraestructura pública: Mejorar elementos de infraestructura pública, tales como calles, caminos y veredas, puentes, señaléticas y colectores de aguas lluvias.
- ✓ Promover el ordenamiento del territorio: Implementar acciones en materia de planificación, regularizando construcciones, loteos y parcelaciones.
- ✓ Mejorar la conectividad: Reforzar y ampliar los recorridos y su frecuencia al interior de la comuna mejorando la conectividad en el sector urbano y medio rural.

De estos objetivos estratégicos destacan las iniciativas de Estudio de prefactibilidad para la construcción de un segundo acceso a la comuna; Elaboración de Plan de Gestión del Transporte Público y Ordenamiento de Tránsito; Programa de mejoramiento de espacios públicos, luminarias y veredas.

Por otra parte, destacan algunas iniciativas en otros ámbitos como el económico en donde se plantea el Diseño de una ruta turística urbano rural patrimonial, así como en el ámbito Ambiental destaca la medida de Creación de Instrumentos de Gestión del Riesgo en el nivel Comunal y Planes de Amenaza.

III. Estrategia Regional de Desarrollo 2014 – 2020, de la Región de Valparaíso: En la imagen objetivo de la ERD se rescata de la Imagen Objetivo de la ERD Valparaíso 2020 el desarrollo equitativo y la puesta en valor del patrimonio y su paisaje; y en una región con calidad de vida a través de una relación amigable con el entorno social y el medioambiente. Esto, como objetivos que se pueden vincular al PIIMEP San Esteban.

Asimismo, dentro de sus lineamientos se destaca la "Construcción de una región habitable, saludable y segura para una mejor calidad de vida en sus asentamientos urbanos y rurales", en la cual se plantea impulsar "acciones relacionadas con el equipamiento urbano, parques y áreas verdes, espacios públicos y lugares de recreación; con la gestión de transporte; con el saneamiento e infraestructura básica de asentamientos más vulnerables; con la seguridad ciudadana en los espacios públicos. La seguridad para los bienes y las personas implica, además, tener la capacidad de anticipar, reconocer y gestionar riesgos de origen natural y antrópico. Para todo ello, la planificación territorial, urbana y rural, requiere ser revalorizada.

Otro lineamiento de la ERD Valparaíso que se puede destacar es el de **"Manejo sustentable de los recursos hídricos en respuesta a las demandas de la población y sus actividades productivas"**. En este se define la importancia de contar con una infraestructura para la gestión del agua, para lo cual se plantean como prioritario la construcción de obras de captación, retención y distribución de recursos hídricos e incorporación de tecnologías para eficiencia hídrica.



IV. Plan Regulador Comunal: El Plan Regulador plantea los siguientes criterios de desarrollo:

- **Crecimiento y a la estructuración urbana:** se indica como importante una distribución equilibrada de la población al interior del límite urbano que promueva un modelo de desarrollo concentrado con mayor densidad en la relación centro-periferia. Para esto se plantea el aumento de la densidad urbana integrando zonas intersticiales, aumento de densidad en predios que presentan baja constructibilidad y crecimiento por extensión hacia los intersticios agrícolas en sector oriente.
- **Accesibilidad**: se plantea la necesidad de mejoramiento de esta mediante la generación de nuevas vías y la generación de continuidad de las ya existentes con el fin de generar vías alternativas de conectividad, con un sistema de jerarquía vial que permita una relación expedita entre el centro, el resto de la ciudad y las zonas rurales.
- **Usos de Suelo:** se define en base a sectores con características homogéneas, mientras que en cuando al criterio de **Intensidad de Uso de Suelo**, se debe responder a la dinámicas y tendencias de crecimiento de las últimas décadas, con una mayor densificación en los sectores centrales que incorporen los suelos aún de uso agrícola al interior del límite urbano, considerando una gradiente que disminuya la densificación hacia los terrenos urbanos cercanos a los sectores urbanos, y conformando el nodo central de servicios del centro cívico con su identidad propia.

En cuanto a los objetivos de planificación se plantea lo siguiente:

- ✓ Generar una mayor integración física, mejorando el estándar de conectividad y accesibilidad interna entre las áreas consolidadas y de extensión de la ciudad.
- ✓ Establecer un criterio de graduación en la intensidad de ocupación del territorio urbano, integrando la diversidad espacial y funcional de los territorios incluidos como extensión urbana, hacia una debida relación con las áreas agrícolas perimetrales, en las cuales se reconoce una concepción de modo vida no urbano.
- ✓ Reconocimiento de la vocación efectiva de uso de suelo, considerando las limitantes físicas, naturales y operacionales que dificultan su urbanización.
- ✓ Fortalecer la identidad local, a través de la definición de parámetros de edificación que permitan potenciar una imagen característica al centro poblado.
- ✓ Generar una relación más estrecha con los bordes de los ríos y canales existentes, consolidando la implantación urbana de los sectores que conforman su costanera.
- ✓ Privilegiar un crecimiento intensivo al interior de las zonas consolidadas de la ciudad, favoreciendo mecanismo de renovación y regeneración urbana del área central.

Infraestructura de movilidad

I. Vías Estructurantes: La comuna de San Esteban, cuenta con 4 tipos de vías estructurantes: Express, Troncal, Colectora y Servicio. Dentro de las vías estructurantes se destacan como vías de acceso a la comuna, como las expresas **Ruta CH 60** y **Avenida Alessandri**. Otras vías estructurantes importantes de la comuna son Avenida Tocornal, Alcalde Jaime Vargas, Alcalde Teodoro Zenteno.

II. Ciclovías: Según datos entregados por IDE Chile, al 2024, la comuna de San Esteban cuenta con cuatro ciclovías existentes en los ejes: Avenida Alessandri (la cual alberga dos ciclovías), Avenida Santa Teresa de Los Andes y Calle La Chaparrina. Estas alcanzan 5,94 km de extensión. Además, se observa que las dos últimas ciclovías mencionadas están conectadas entre sí. Adicionalmente, al recorrer las calles por Google Street View, se identificó una ciclovía en Calle San Regis (E-745), lo cual, si sumamos sus km de extensión, son 7,05 km de ciclovía bidireccional aproximadamente.

Gran parte de las ciclorrutas de la comuna (77,4%) se encuentran fuera del área urbana consolidada, aspecto importante a considerar, comprendiendo que la concentración de población se ubica en la zona centro de San Esteban. En efecto, al realizar un buffer de accesibilidad de 500 metros a las ciclovías, se puede observar una desconexión donde solamente las zonas centro-norte y centro-sur de la zona urbana cuentan con una accesibilidad óptima (Mapa N°6), en donde se encuentra aproximadamente el 38,73% de la población. Es decir, 7.245 personas están dentro del rango analizado, por lo que el 61,27% de la población no puede acceder o no cuenta con rutas sostenibles para la conectividad hacia otros sectores de San Esteban y/o hacia otras comunas, es decir, aproximadamente 11.610 habitantes.

Uno de los requisitos de una ruta ciclo-inclusiva es que debe ser conexa, o sea, "debe permitir la vinculación entre otras rutas del sistema vial o bien unir de manera efectiva orígenes y destinos potenciales"[6], en vez de ser rutas aisladas dentro de la ciudad. Relacionado a lo anterior, en el PLADECO se hace alusión a este aspecto, señalando que las ciclovías "requieren una mayor articulación entre ellas para que los vecinos puedan transportarse por San Esteban de manera expedita, siendo la bicicleta uno de los medios de transportes para aquellos que trabajan en el agro[7]" y por otro lado, para la imagen futura de la comuna se menciona "que se pueda unir La Unión, La Florida, para poder unir San Esteban con ciclovías"[8].

En este sentido, la implementación de un plan maestro de ciclovías comunal permitiría por una parte guiar la implementación de ciclovías a futuro y por otro lado, ayudaría a la conectividad en y entre las localidades de la comuna, proponiendo un medio de transporte más sustentable.

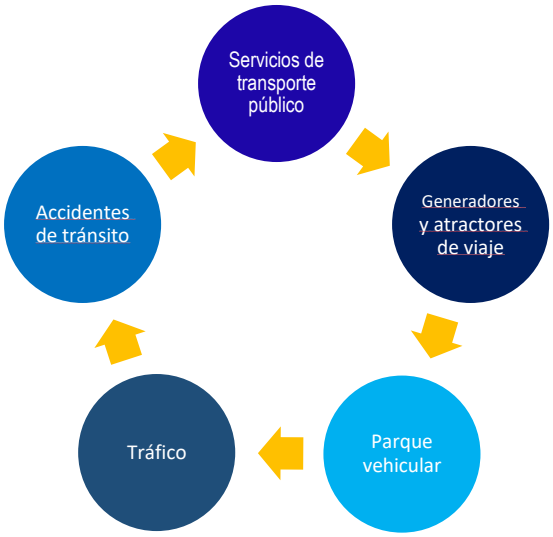
Estado de calles y avenidas: El área urbana de San Esteban cuenta con vías estructurantes en buen estado, con un 88% de la extensión total asfaltada y de superficie homogénea, mientras que un 12% de las vías presenta un estado regular, deficiente y/o sin pavimento, las cuales se ubican principalmente en la periferia de la zona urbana. Las vías que se encuentran en estado regular corresponden al 7% de la extensión total y son específicamente la calle Alcalde Teodoro Zenteno junto a tramos de las calles Alcalde Severo Vargas, Los Olmos, Reyes y Las Acacias, presentando grietas, parches y pequeños baches que producen relieve en su superficie. Solo un tramo de alrededor de 60 metros en calle Reyes se encuentra en estado deficiente debido dada la alta irregularidad de su pavimento, el cual posee una serie de baches, grietas y parches de mayor relieve en comparación a las vías en estado regular. Por último, el Callejón Las Juntas y reducidos segmentos en Las Parras y Alcalde Severo Vargas se encuentran actualmente sin pavimentar, lo que suma un total aproximado de 900 metros de vía estructurante

IV. Movilidad eficiente: Incentivar la movilidad peatonal en las zonas urbanas por las dimensiones de cada localidad es una potencialidad para considerar. En este sentido, al tener trayectos cortos dentro de las zonas urbanas, permitiría considerar la generación

[6] Ibid., p. 54
[7] Ilustre Municipalidad de San Esteban. Plan de Desarrollo Comunal 2020-2026, p.52. Recuperado de: https://ligup-v2.s3.amazonaws.com/sanesteban/accountability/82013_pladeco_2020_2026.pdf
[8] Ibid., p.242.

de calles peatonales, que contribuya a una movilidad sustentable. Por ejemplo, por la calle 26 de Diciembre desde Teodoro Zenteno (zona rural) hasta Av. Alessandri (plaza de armas y zona de concentración de servicios y equipamiento), hay una demora a pie de 9 minutos. Por otro lado, en zonas rurales también se puede pensar en la idea de sendas multipropósito para conectar con zonas urbanas, ya que los medios de transporte utilizados pueden variar desde ciclos, caballos, peatón, etc.

V. Servicios de Transporte público: La comuna cuenta con una buena cobertura del servicio en la zona urbana en la comuna, exceptuando el área residencial ubicada entre las calles Los Olivos y Tocornal, donde no transitan los taxis colectivos. Sin embargo, esta podría no ser una necesidad indispensable puesto que se trata de una zona de mayor nivel socioeconómico. Adicionalmente a la información de taxis colectivos, el servicio de locomoción colectiva mayor es realizado por la empresa de buses *Portus LTDA.* y cubre el recorrido de Los Andes – Consultorio San Esteban – Cementerio – Cariño Botado – sector El Huape – Los Andes, con una frecuencia de 3 a 4 máquinas diarias.



A pesar de contar con información sobre los recorridos de taxis colectivos y buses de empresas privadas en la comuna, si se considera la percepción de la población expresadas en los talleres participativos del PLADECO de San Esteban sobre la calidad de los servicios y la conectividad en el territorio, a modo general, se considera deficiente. Es más, se establece como uno de los problemas y/o necesidades principales en cuanto al ámbito territorial, alcanzando 84 comentarios, siendo el 7% del total de registros participativos[9]. Entre las problemáticas que señalan los vecinos se encuentra:

- ✓ Escasez de transporte público en la comuna
- ✓ El alto valor en los pasajes de los servicios de transporte
- ✓ Mal servicio de las empresas privadas de transporte público
- ✓ Nula conectividad hacia la comuna de San Felipe
- ✓ Escasa frecuencia de los servicios de taxis y buses colectivos
- ✓ Los servicios de transporte se concentran en la zona urbana de la comuna

Es más, en el proceso participativo correspondiente a la elaboración del PIIMEP de San Esteban, esta problemática persiste a la fecha, ya que los asistentes a los diferentes talleres mencionaron que la comuna no cuenta con una buena locomoción colectiva, dificultando los trayectos en el interior de San Esteban y sobre todo, hacia las comunas aledañas, es decir, a Los Andes y San Felipe.

VI. Generadores y atractores de viaje: Si identificamos los usos de suelo con destino comercial, estos se concentran en torno al centro de la ciudad, los cuales se identifican diferentes equipamientos y servicios como el edificio consistorial, la plaza de armas y edificios de instituciones públicas, localizadas en Av. 26 de diciembre, principalmente el Registro Civil. No obstante, también hay predios con este destino en zonas como Av. Tocornal y calle Los Olmos, ligadas a comercio de barrio.

Al indagar en información sobre viajes de origen y destino que tiene la población de San Esteban, es importante destacar que, según registros de SECPLAN, no existe información exhaustiva respecto a los viajes de origen y destino de la población. No obstante, señalan que, en periodo punta mañana los viajes son, por lo general, hacia la comuna de Los Andes por razones laborales, de estudio y otros de diversos motivos, como compras, trámites de salud y de otra índole. Ya en periodo punta tarde, la población regresa a sus hogares, generando congestión en las vías estructurantes principales como Av. Alessandri, Av. Tocornal, Av. La Florida y Av. 26 de diciembre, concordando con datos de Google Traffic.

Adicionalmente, es posible destacar que San Esteban es la tercera comuna territorialmente más grande de la región, la cual posee distintos lugares turísticos que lo hacen atractivo a los visitantes de otras latitudes. Estos atractores turísticos son: Campos de Ahumada, Fundo San Francisco, Petroglifos del Cerro Paidahuen, Termas El Corazón y Salto del Soldado (Fotografía N°17). Si bien estos atractores turísticos no están dentro del área urbana consolidada, es posible deducir que hay una utilización de las vías estructurantes por parte de la población flotante para llegar a estos destinos.

[9] Ilustre Municipalidad de San Esteban (2020). Plan de Desarrollo Comunal de San Esteban 2020-2026. P.229. Recuperado de: https://ligup-v2.s3.amazonaws.com/sanesteban/accountability/82013_pladeco_2020_2026.pdf

VII. Parque Vehicular: El parque de vehículos en San Esteban ha tenido un crecimiento continuo durante los últimos años, sin embargo, en el año 2022 hubo un alza de 6,4% (565 unidades) respecto del año anterior, lo que se traduce en 9330 permisos de circulación entregados por la municipalidad y representa una variación menor en comparación a la de 2020 (15,3%) y 2021 (9,5%).

Del parque vehicular en 2022, un 97,6% (9102) corresponde a vehículos motorizados y un 2,4% (228 unidades) a vehículos no motorizados. Por otro lado, 91,9% de los vehículos en circulación corresponden a transporte particular y otros (8578), un 5,2% a transporte de carga (489 unidades) y un 2,8% a transporte colectivo (263 unidades). El tipo de transporte particular u otros junto con los colectivos, tuvieron su mayor alza en 2020 durante la pandemia, y a partir de ese año han disminuido su tasa de crecimiento. En particular, el transporte colectivo registró un decrecimiento el año 2022. En cuanto al tipo de transporte de carga, se presentó un aumento significativo en 2021, y por el contrario, una disminución del 7,4% en 2022 sobre todo del camión simple.

VIII. Tráfico: Con la finalidad de conocer el tráfico usual en horarios más críticos de circulación, se analizó la información entregada por Google Traffic para conocer cuáles son las arterias e intersecciones que más flujo de vehículos tiene San Esteban. Dicho esto, es posible identificar que las cuatro intersecciones más relevantes en cuanto a tráfico vehicular son:

- ✓ Ruta CH 60 con Av. Alessandri
- ✓ Av. Alessandri con Av. Tocornal-La Florida
- ✓ Av. Alessandri con Los Olivos
- ✓ Av. Alessandri con Av. 26 de diciembre.

Estas intersecciones se analizaron en los horarios punta, es decir, a las 08:00 AM (Mapa N°12) y a las 18:00 PM (Mapa N°13) de un lunes usual. En primer lugar, la intersección entre la Ruta CH 60 y Avenida Alessandri a las 08:00 AM, es expedita, y no posee mayores problemas para ingresar a la comuna desde esta vía, ni tampoco para conectar con la comuna de Los Andes o hacía otros sectores aledaños. Esto es un aspecto positivo si se considera que la población realiza viajes a Los Andes para diversos fines. Adicionalmente a esto, se aprecia que la población puede conectarse con el Camino Internacional (Ruta 60) sin tiempos de espera prolongados.

En segundo lugar, se encuentra la intersección de las Avenidas Alessandri, Tocornal y La Florida, la cual presenta mayor tráfico en horario punta AM, pero no de forma crítica. Es posible ver que la congestión vehicular se concentra en Avenida Alessandri, tanto hacia el norte como hacia el sur, debido a la utilización de la rotonda y señaléticas de "pare" como medio de gestión de tránsito.

En tercer lugar, se reconoce la intersección de la Avenida Alessandri con calle Los Olivos, en la zona centro del territorio urbano de la comuna de San Esteban. Es posible observar que, en promedio no hay mayor concentración de tráfico vehicular o peatonal, por lo que su circulación es considerada expedita. No obstante, se identifica una leve congestión desde calle Los Olivos.

Y, en cuarto lugar, se identifica la intersección de Avenida Alessandri con Avenida 26 de diciembre, en la zona centro de la comuna. Es posible observar que el flujo de vehículos en horario punta de mañana es expedito y solo hay pequeñas señales de mayor congestión en calles aledañas como Las Acacias y en Alcalde Teodoro Zenteno.

Ahora bien, si analizamos el tráfico en la intersección de Ruta 60 CH con Av. Alessandri a las 18:00 PM (mapa N°13), se visualiza el mismo patrón al compararlo con el horario AM. En la tarde, el acceso principal a la comuna de San Esteban cuenta con casi la misma circulación de vehículos motorizados en dirección hacia la zona centro de la comuna. No obstante, la congestión vehicular aumenta levemente al momento de acercarse más a la intersección de Av. Tocornal y Av. La Florida. Adicionalmente, se puede observar una mayor concentración de flujo vehicular en calle Los Olivos hacia el suroriente. Esto puede comprenderse debido al regreso de la población a sus hogares. Es más, esta circulación levemente congestionada se extiende hasta la calle El Molino.

Otro elemento a considerar es el centro histórico de San Esteban, donde se localiza la mayor concentración de congestión moderada, particularmente en Av. 26 de Diciembre, calle Las Acacias y todo el borde de la Plaza de Armas de la comuna. Es posible comprender que en ese horario, la población viaja hacia el centro de la comuna para acceder a equipamientos y servicios concentrados en esta zona.

IX. Accidentes de tránsito: Según los registros de Carabineros de Chile[10], durante los últimos cuatro años la comuna de San Esteban ha presentado una siniestralidad y morbilidad superior a la registrada a nivel regional y nacional. Adicionalmente, a pesar de que en la región y el país hubo una disminución de la siniestralidad en 2023, en San Esteban al contrario, hubo un aumento. Sin embargo, en la comuna los accidentes de tránsito han incrementado a una tasa más baja cada año. Por otro lado, después de años de baja mortalidad en la comuna, en 2023 hubo 4 víctimas mortales por accidentes de tránsito, todas debido a volcaduras producidas por exceso de velocidad y conducción en estado de ebriedad.

En el área urbana de San Esteban durante el año 2023, solo el 3% de los siniestros de tránsito ocurrieron debido a causas ajenas al conductor, específicamente por animales sueltos en la vía. En contraste, el 97% de los accidentes fueron causados por la conducción irresponsable del conductor, 15% de ellos por conducción en estado de ebriedad.

[10] Carabineros de Chile. Transparencia ProActiva, 2024. Recuperado de https://www.carabineros.cl/transparencia/tproactiva/rpro_os2.html

Los siniestros de tránsito fueron principalmente de tipo colisión y choque. Las volcaduras se produjeron en menor medida, pero a diferencia de los otros tipos de siniestros, tuvieron consecuencias fatales. Por último, hubo 4 atropellos causados por conductores distraídos o que no respetaron el derecho preferente de paso al peatón.

En relación con el tipo de vehículo implicado en los siniestros de tránsito, los automóviles representan el 57%, seguidos de las motocicletas y camionetas. Los vehículos no motorizados, como las bicicletas, tienen una baja incidencia en este tipo de eventos, con solo 3 accidentes contabilizados durante el año 2023.

Se distingue dos intersecciones críticas en el área urbana debido a la frecuencia de accidentes ocurridos durante los años 2022 y 2023: Av. Alessandri con Tocornal (11 accidentes) y Av. Alessandri con Av. 26 de Diciembre (7 accidentes). Además, hay una alta incidencia de accidentes a lo largo de la vía Av. Alessandri, especialmente en el tramo de la subida Los Ciruelos y cerca de la intersección con Los Olmos, así como en Av. Tocornal y Av. La Florida. En los últimos dos años, de registraron un total de 2 accidentes fatales en la zona urbana, específicamente en La Florida 440 y Tocornal 1185 debido a volcaduras causadas por exceso de velocidad.

En cuanto a los siniestros que involucran vehículos no motorizados, es decir, bicicletas, es relevante señalar que durante 2022 y 2023 ocurrieron 6 en total, y todos estos en intersecciones de calles que carecen de ciclovía.

Áreas verdes y Espacios públicos sostenibles



I. Dotación de áreas verdes por habitante: Se puede constatar que considerando la población proyectada al año 2024 en la comuna de San Esteban es de 13.831 habitantes, y la superficie total de área verde consolidada actualmente es de 88.191,67 m^2, tenemos que la dotación es de 6,37 m2 por habitante, muy por debajo de la dotación recomendada por el Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT) de 10 m^2 por habitante.

II. Áreas verdes: El levantamiento de las áreas verdes se realizó en los cuatro territorios definidos por la I. Municipalidad de San Esteban. En este levantamiento se identificaron un total de **136** elementos en toda la comuna que se pueden definir como áreas verdes según el criterio definido en el punto anterior. Cabe agregar que de estas 136 unidades solo **69** de estas, se definen como áreas verdes consolidadas y **67 unidades** se consideran no consolidadas, es decir, que están proyectadas por el PRC, pero que aun no se han implementado su ejecución para ser utilizadas como tal, y que generalmente se encuentran en zonas urbanas no consolidadas. De estas áreas verdes no consolidades destaca esencialmente la definida como Zona Especial 5 ZE-5 que corresponde a platabandas de ancho 5 metros que sirven para definir la red vial proyectada. Para efectos de la estadística general en cuanto a su estado de conservación, tipología y otros solo se considerarán las áreas verdes consolidadas.

Se puede afirmar que el Territorio 1 y 3 son los que cuentan con mayor porcentaje de área verde con respecto a su territorio con un 1,4% y 1,86% respectivamente, esto considerando las áreas verdes consolidadas. Sin embargo cabe destacar que el Territorio 2 es el que cuenta con mayor área verde proyectada, y que en caso de implementarse estas, la comuna contaría con 25,91 hectáreas. En cuanto al total de la comuna, las áreas verdes corresponden al 1,13% (8,82 Há) del área urbana, y sumando las proyectadas por el PRC podría contar eventualmente con 55,42 Há en total (7,07% del área urbana).

Por otra parte, contabilizando solo las áreas verdes consolidades, cabe indicar que el Territorio 1 y 2 son los que cuentan con mayor cantidad de áreas verdes (30 y 27 respectivamente) abarcado un 82,61% del total de AV, siendo el Territorio 1 el más favorecido en cuanto a dotación de superficie con un total de 41.368,15 m^2 representando un 46,91% de las áreas verdes totales de San Esteban.

Sin embargo, contabilizando las áreas verdes no consolidadas (Proyectadas), el territorio 2 es el que cuenta con mayor cantidad de estas áreas verdes con un 51,21% de la superficie total proyectada. Por otra parte, las áreas verdes consolidadas y proyectadas cuentan con la siguiente relación en el total comunal, en donde destaca que las existentes actualmente (consolidadas), solo corresponden al 15,01% de la superficie total proyectada a futuro, la cual ascendería a **554.127,34 m^2.**

En cuanto al Estado de conservación de las áreas verdes, se debe considerar que la mayoría se encuentra en mal estado o en estado regular, y que por ende, deberían priorizarse para incorporarse dentro de la cartera de proyectos para su reposición o mejoramiento dependiendo del cado. Las áreas verdes en mal estado y en regular estado suman un total de 45 unidades (65,22%), sumando un total de 62.088,35 m^2 (70,4% de la superficie total).

Respecto a la accesibilidad universal, se puedo constatar que casi la totalidad de los espacios públicos no cumple con los estándares normativos actuales como accesibilidad universal al interior del espacio público, con zonas de juegos, mobiliario, máquinas de ejercicio que sean parte de la ruta accesible. Así mismo, los mobiliarios, al igual que los elementos mencionados anteriormente, se encuentran

en estado de obsolescencia. Se requieren nuevos diseños que cumplan con normativa vigente (DS.50; DS.30, Ley 21.089, así como buena iluminación y cumplimientos con los estándares de espacio urbano seguro).

Tabla N°2 Cuadro Comparativo Superficie de áreas verdes en relación con superficie área urbana

Territorio	Superficie Há	Sup. Total AV Há Consolidada	% AV con respecto al territorio	Sup. Total Proyectada + Consolidada (Há)
Territorio 1	295,37	4,14	1,40%	22,26
Territorio 2	296,10	2,04	0,69%	25,91
Territorio 3	130,65	2,43	1,86%	6,30
Territorio 4	61,16	0,21	0,34%	0,95
LU	783,28	8,82	1,13%	55,42

Fuente: Mapocho Consultores.

Áreas Verdes y entramado urbano: El crecimiento urbano en base a villas, poblaciones y condominios sin la planificación previa de vías estructurantes ha conllevado a contar con un entramado urbano con sectores inconexos, desarticulados que generen un sistema discontinuo de barrios. Esta situación, implica que muchas áreas verdes, sino la mayoría, son el resultado de retazos o espacios residuales entre loteos, con formas geométricas irregulares y superficies que no permiten contar con un programa adecuado que permita el buen uso de estos.

También, se observa un crecimiento urbano en base un desarrollo inmobiliario que ha creado vastas zonas de condominios, lo que implica contar con muchas áreas verdes que se emplazan en barrios cerrados o semi cerrados, lo que otorga como resultado el contar con mucho espacio público de poco impacto en su entorno inmediato.

Calidad del Espacio Público: Respecto a la accesibilidad universal, se puedo constatar que casi la totalidad de los espacios públicos no cumple con los estándares normativos actuales como accesibilidad universal al interior del espacio público, con zonas de juegos, mobiliario, máquinas de ejercicio que sean parte de la ruta accesible. Así mismo, los mobiliarios, al igual que los elementos mencionados anteriormente, se encuentran en estado de obsolescencia. Se requieren nuevos diseños que cumplan con normativa vigente (DS.50; DS.30, Ley 21.089, así como buena iluminación y cumplimientos con los estándares de espacio urbano seguro).

Potencial de nuevas áreas verdes: el Plan Regulador Comunal permite contar con una directriz coherente de desarrollo urbano, con el fin de ir solucionando algunas problemáticas relacionadas a las áreas verdes y al espacio público. Por otro lado, permite establecer nuevos usos de suelo de espacio público y área verde que sean concordantes con la demanda de estos bienes urbanos, y aprovechando sectores urbanos no consolidados y sectores "blandos" para aumentar la dotación de áreas verdes por habitantes. Esto mismo permitiría también disminuir el tipo de área verde de "ciudad vallada" de poco impacto en los habitantes actuales.

1.2 Lineamientos y Objetivos Estratégicos

En Chile existen dos niveles de planificación en cuanto al desarrollo general de los territorios. En un nivel superior está el regional, con la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) y a nivel comunal el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) y ahora el Plan de Inversión en Infraestructura Equipamiento y Espacios Públicos (PIIMEP) cuyos lineamientos se organizan en función de los ejes de desarrollo establecidos por el nivel regional.

Los lineamientos estratégicos son postulados fundamentales generales que reflejan los principales aspectos de la visión y misión y su definición se realiza durante el proceso de planificación estratégica, los cuales podrán variar según los cambios del entorno. Se trata de elementos del más alto nivel dentro del plan, cuyo propósito es alinear los objetivos hacia un horizonte y visión compartida[11].

Los objetivos estratégicos constituyen el paso intermedio entre la visión y la misión y se deberán definir de forma clara, precisa y comprensible, y expresando las metas finales que permitan a la organización orientarse hacia la misión institucional y visión comunal. Estos, podrán ser alcanzados mediante el plan de acción[12] que se elabore.

1.2.1 Ejes Estratégicos Regionales

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) define los énfasis para impulsar el crecimiento y progreso de la región con base en las necesidades específicas, planteando diferentes líneas de su imagen objetivo, tales como "su calidad de vida se expresa en estilos de vida saludables y en la disponible La forma en que la ERD se vincula con el plan es a través de sus lineamientos estratégicos regionales, los cuales de manera generalizada abarcan importantes aspectos y desafíos para la región en materia económica, social, cultural, territorial, salud, educación y medio ambiente, abarcando elementos específicos por medio de los objetivos contenidos en cada lineamiento. Cada uno de estos integra los lineamientos estratégicos para cada ámbito del desarrollo, estableciendo un marco de referencia para los objetivos y las iniciativas de inversión proyectadas.

11 Frances, A. (2001) Estrategia de la empresa en América Latina, Caraca, Ediciones IESA, C.A., pág.35.

12 Centro Europeo de Posgrado, Universidad de Alcalá https://www.ceupe.com/blog/que-son-los-objetivos-estrategicos.html.

Los Ejes Estratégicos Regionales[13] contenidos en la Estrategia Regional de Desarrollo (2010-2020) que integran las principales líneas de acción vinculadas al PIIMEP se expresan en los siguientes objetivos:

- ✓ **Construcción de una región habitable, saludable y segura para una mejor calidad de vida en sus asentamientos urbanos y rurales**: en este se plantea impulsar "acciones relacionadas con el equipamiento urbano, parques y áreas verdes, espacios públicos y lugares de recreación; con la gestión de transporte; con el saneamiento e infraestructura básica de asentamientos más vulnerables; con la seguridad ciudadana en los espacios públicos. La seguridad para los bienes y las personas implica, además, tener la capacidad de anticipar, reconocer y gestionar riesgos de origen natural y antrópico. Para todo ello, la planificación territorial, urbana y rural, requiere ser revalorizada.
- ✓ **Manejo sustentable de los recursos hídricos en respuesta a las demandas de la población y sus actividades productivas:** En este se define la importancia de contar con una infraestructura para la gestión del agua, para lo cual se plantean como prioritario la construcción de obras de captación, retención y distribución de recursos hídricos e incorporación de tecnologías para eficiencia hídrica. En este lineamiento se plantean los siguientes objetivos:
- ✓ **Aumentar la disponibilidad de parques y áreas verdes urbanas para esparcimiento de uso público:** Uno de los objetivos que se plantea el PIIMEP es determinar aquellas áreas urbanas con mayor déficit de áreas verdes con el fin de incluir en la cartera, proyectos de áreas verdes que aumenten las disponibilidad y dotación de estas.
- ✓ **Proporcionar mayor seguridad a los hogares y espacios públicos:** Dentro del estudio se pueden definir aquellas zonas de áreas verdes y espacios públicos que no estén cumpliendo con el concepto de espacio urbano seguro, e incorporar proyectos, obras o medidas que vayan en la dirección de este objetivo.
- ✓ **Promover el mejoramiento del transporte público intercomunal e interprovincial:** Si bien, no está dentro del ámbito del PIIMEP el mejoramiento de buses, sí puede incorporar en la cartera obras o medidas como planes de transportes o movilidad en general que permitan mejorar el transporte público, así como el mejoramiento de la infraestructura de movilidad a través de mejoramiento de paraderos o implementación de un diseño urbano que promueva modos de transporte más sustentables.
- ✓ **Fomentar la práctica de actividades deportivas y físicas recreativas, formativas y competitivas:** El PIIMEP podría establecer circuitos deportivos dentro de la red de espacios públicos y áreas verdes dentro de la comuna.
- ✓ **Proteger a la población frente a riesgos de origen natural y antrópico:** Dentro de los proyectos, obras o medidas que puede establecer el PIIMEP está la mitigación y gestión en el riesgo de desastres.
- ✓ **Aumentar la disponibilidad de recursos hídricos para riego:** Dentro del lineamiento de Espacio Público, el PIIMEP puede promover e incorporar dentro de sus objetivos y plan de acción, proyectos de áreas verdes con estrategias de manejo eficiente de recursos hídrico para su mantención. Esto a través de paisajismo con especies de bajo consumo hídrico y con sistemas de riego tecnificado.
- ✓ **Incorporar nuevas tecnologías en la gestión de recursos hídricos:** Del PIIMEP puede plantear dentro de su cartera de proyectos, áreas verdes que cuenten con sistemas de riego tecnificado con el fin de una utilización eficiente del recurso hídrico.
- ✓ **Asegurar la disponibilidad de agua potable para consumo humano:** Si bien el ámbito de acción del PIIMEP no contempla el aumento de redes de agua potable, sí puede promover objetivos de manejo eficiente del recurso hídrico en áreas verdes, teniendo incidencia en la disponibilidad de agua para fines distintos a los del espacio público.

1.2.2 Vínculo PIIMEP con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Si bien los objetivos de desarrollo sostenible se orientan y enmarcan en todo ámbito a nivel global, las acciones humanas tienen impacto directo en el entorno comunal más inmediato, las cuales de manera acumulativa podrán tener un impacto que trascienda este nivel, por lo que, de igual manera, toda acción sustentable desarrollada en la comuna de San Esteban podrá tener un impacto positivo en el entorno global.

Asimismo, se considera pertinente vincular los lineamientos del PIIMEP con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas que sean pertinentes.

Los ODS vinculados al desarrollo del PIIMEP son los siguientes[14]:

1) Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos: Consiste en garantizar que todo el mundo tenga acceso a agua potable limpia y a instalaciones sanitarias.
2) Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos: Consiste en garantizar que todo el mundo tenga acceso a energía verde.

13 Estrategia Regional de Desarrollo, Región de Valparaíso 2010-2020.

14 Propuesta por Naciones Unidas.

3) Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos: Consiste en crear puestos de trabajo dignos y oportunidades económicas para todos.

4) Lograr la reducción de las desigualdades, con el fin de reducir la desigualdad de las personas con mayor vulnerabilidad y pobreza, se ha recomendado la aplicación de políticas universales que presten también especial atención a las necesidades de las poblaciones desfavorecidas y marginadas.

5) Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Se busca construir ciudades y lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

6) Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Actualmente el cambio climático, genera aspectos negativos para personas y comunidades en todo el planeta, afectando igualmente la economía, siendo las personas con más vulnerabilidad y pobreza las más perjudicadas. Este ODS, busca que más naciones, grupos y personas adopten actitudes sustentables y fuentes de energías renovables, logrando economías bajas en huella de carbono.

1.2.3 Lineamientos y objetivos estratégicos

Considerando el análisis de la información, como los procesos de participación ciudadana llevados a cabo por el municipio y la consultora, los lineamientos y objetivos estratégicos que se presentan a continuación son los siguientes:

Tabla N°1 Ámbitos y Objetivos

Ámbito 1: Movilidad	1.1 Mejoramiento de infraestructura para movilidad sustentable
	1.2 Mejoramiento de la conectividad general
Ámbito 2: Espacio Público	2.1 Mejoramiento de espacios de recreación y esparcimiento con mejores áreas verdes
	2.2 Contribuir al mejoramiento del Medioambiente
	2.3 Establecer el Espacio Público como un nexo entre sus habitantes con la historia e identidad comunal.

Fuente: Mapocho Consultores, 2024

Imagen N°1 Estado Actual Área Verde en Villa San Esteban



Fuente: Mapocho Consultores, 2024

1.3 Visión del PIIMEP

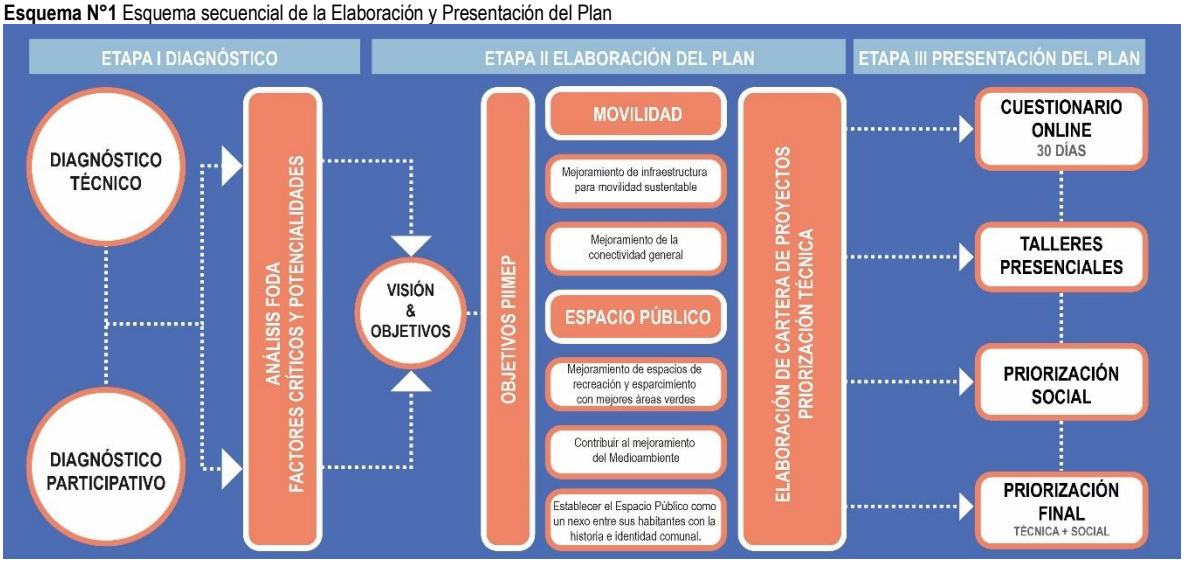
"La comunidad de San Esteban es una comuna con una sólida infraestructura verde, con espacios públicos asociadas a su identidad rural y su medio natural, y con un diseño que propicie el encuentro y desarrollo de vida de barrio y la socialización entre las personas. Acompañado de una infraestructura de movilidad, por medio de corredores biológicos con accesibilidad universal que permitan el adecuado traslado de las personas".

1.4 Presentación del Plan

Durante la **Etapa III Presentación del Plan** del estudio "Actualización PIIMEP San Esteban" se realizó la consulta pública para la presentación del plan, la cual se define en Artículo 4° Transitorio de la Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público, por lo que se describe y analiza el procedimiento para llevarlo a cabo y sus respectivos resultados.

De este modo, la presente etapa consistió en definir la priorización social de la cartera mediante una **consulta pública**, en la cual se realizó la presentación del plan a través de un formulario web y talleres presenciales, definiendo la priorización social de la cartera de proyectos, y su posterior priorización final mediante una evaluación multicriterio.

Esquema N°1 Esquema secuencial de la Elaboración y Presentación del Plan



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

En consonancia con los planteamientos estratégicos presentados que abarcan los campos de desarrollo del PIIMEP se considera la mejora de la infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos. En este sentido, se delinean y estructuran dentro de estos ámbitos, objetivos con iniciativas que corresponden a proyectos, obras y medidas, en armonía con el enfoque metodológico propuesto previamente. En este sentido, de acuerdo con el proceso técnico y de participación, se plantearon las siguientes iniciativas.

Tabla N°1: Iniciativas y Objetivos del ámbito de movilidad.

Objetivo	ID	Iniciativa	Subiniciativa y/o tramos
I.1 Mejoramiento de infraestructura para movilidad sustentable	I.1.1	**Plan Maestro de Ciclovías**	Tramos por definir en el estudio
	I.1.2	**Programa de Mejoramiento de Infraestructura para Ciclos**	Normalización Ciclovía Av. Alessandri.
			Diseño y Construcción de Ciclovía con la Concesionaria del MOP Av. Alessandri tramos hacia Los Andes.
			Diseño y Reposición Pavimentación Ciclovía Santa Teresa.
			Diseño y Construcción Senda Multipropósito Calle San Regis – Jaime Vargas y Teodoro Zenteno con solución de Aguas Lluvias
			Diseño y Construcción Zona 30 Calle Reyes
			Diseño y Construcción Ciclovía Av. 26 de Diciembre
	I.1.3	**Programa de mejoramiento y construcción de Rutas Accesibles**	Av. Alessandri
			La Florida
			Villa Diego Portales
			Población Cooperativa
			Villa El Dorado
			Villa Santa Olga
			Villa Renacer
			Villa Los Nogales
			Villa Las Casas
	I.1.4	**Programa de Implementación de Seguridad Vial**	A nivel Comunal
I.2 Mejoramiento de la conectividad general	I.2.1	**Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial**	Calle La Unión
			Alcalde Teodoro Zenteno
			Avenida Alessandri
			Avenida 26 de diciembre
			Calle Los Olmos
	I.2.2	**Mejoramiento del entorno de Plaza de Armas**	Diseño y Construcción de Vereda Calle Santa Teresa (Plaza de Armas - Parque La Ermita)
			Diseño y Construcción Mejoramiento de veredas en torno a la Plaza de Armas
			Diseño y Construcción de espacio para buses turísticos
	I.2.3	**Elaboración Ordenanza de Tránsito de carga en Área Urbana**	A nivel Comunal

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Tabla N°2: Iniciativas y Objetivos del ámbito de Espacio Público

Objetivo	ID	Iniciativa	Subiniciativa y/o tramos
II.1 Mejoramiento de espacios para la recreación y el esparcimiento	II.1.1	**Reposición de la Avda. 26 de Diciembre, Calle La Unión y Calle El Parque**	Avenida 26 de diciembre - Calle La Unión - Calle El Parque
	II.1.2	**Programa de construcción de nuevas áreas verdes barriales**	Diseño y Construcción Plaza Villa San Esteban
			Diseño y Construcción Plaza Villa Los Olmos
			Diseño y Construcción Plaza Villa Los Nogales
			Diseño y Construcción Plaza Villa Diego Portales
			Diseño y Construcción Plaza Villa El Estero
			Diseño y Construcción Plaza Villa Génesis
			Diseño y Construcción Plaza Villa Renacer
			Diseño y Construcción Plaza Villa Los Viñedos
			Diseño y Construcción Plaza Villa Las Casas
	II.1.3	**Parque La Ermita**	-
II.2 Contribuir al Mejoramiento del Medioambiente	II.2.1	**Programa de Arbolado Urbano**	A nivel Comunal
	II.2.2	**Programa de protección de ecosistemas y estructuras ecológicas**	A nivel Comunal
	II.2.3	**Programa de Apoyo y Gestión de Obras Menores de Riego**	A nivel Comunal
II.3 Fortalecer la historia e identidad comunal.	II.3.1	**Programa de Implementación de arte público**	A nivel Comunal

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Imagen N°1 Referencial Programa de Arbolado Urbano



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.5 Plan de Inversión y Priorización Técnica

El enfoque técnico aplicado en el desarrollo del Plan de Inversión de la Etapa II, diseñado para maximizar la eficiencia en la ejecución de proyectos, ha sido fundamental para garantizar que los proyectos seleccionados aborden de manera efectiva las necesidades de la comunidad. Este proceso ha abordado una amplia gama de variables críticas, priorizando los criterios de medioambiente, la integración social, la consolidación de la trama urbana, la factibilidad, entre otros, con el fin de promover un desarrollo urbano sostenible y equitativo, en concordancia con el marco de referencia estratégico estudiado en la etapa de diagnóstico.

En el marco de este enfoque, se ha establecido un proceso de cuatro etapas para la formulación de la cartera de proyectos dentro del Plan de Inversiones de Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos (PIIMEP):

1. **Identificación de proyectos, obras y medidas:** Se consideran los proyectos de interés municipal, que se encuentren en la cartera de proyectos del PLADECO, SECPLA, entre otros. En relación con los ámbitos de Movilidad y Espacio Públicos, pertinentes al Plan de Inversiones de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
2. **Cartera de proyecto preliminar:** Se incorporan los proyectos en relación al Plan de Inversiones de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, propuestos por la contraparte técnica, departamentos municipales (Tránsito, Medioambiente, Aseo y Ornato, SECPLA) y principales déficits identificados dentro de la comuna.
3. **Evaluación multicriterio de proyectos, obras y medidas:** A partir de la cartera de proyectos preliminar, se realiza una evaluación en donde se establecen 4 criterios, para definir la priorización.

    I. **Medioambiente:** Relevancia de la iniciativa en cuanto a su aporte a mejorar la calidad medioambiental de la comuna en general, que tome en cuenta la puesta en valor del paisaje o integre aspectos relevantes del medio natural de la comuna. Se asigna mayor puntaje a aquellas iniciativas que ponen en valor el paisaje y el ecosistema, que promueven medios de transporte sustentables, las problemáticas de drenaje de la comuna, etc.

    II. **Integración Social:** Evaluación en relación al entorno urbano compatibilizando actividades y/o usos en el territorio. De esta manera, la iniciativa deberá responder a una mejora en vinculación de áreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios urbanos.

    III. **Consolidación de la trama urbana:** Se le asignará mayor puntaje a aquellos proyectos que brinden una mejoría y fortalecimiento a la conformación de ejes comunales y/o locales, considerando la problemática de falta de conectividad y de trama urbana inconclusa que presenta hoy la comuna en varios de sus sectores urbanos. En este sentido, prevalecen las iniciativas a aquellas vías proyectadas por el Plan Regulador Comunal próximo a entrar en vigencia

IV. **Factibilidad:** Corresponde a la relevancia, pertinencia, complejidad de la iniciativa a nivel local y la evaluación de la Mesa Técnica Municipal. Además de responder a la visión comunal en cuanto a lineamientos y objetivos y las líneas de financiamiento para su ejecución.

V. **Participación Ciudadana:** Corresponde a la relevancia que asignó la comunidad a cada iniciativa de acuerdo a los rangos de priorización establecidos y en base a la consulta pública que consideró talleres presenciales, y una encuesta online.

4. **Definición de Cartera Priorizada:** Se realiza a partir de las etapas anteriores, una cartera priorizada categorizada en cuatro rangos de priorización: relevante, alta, media y baja.

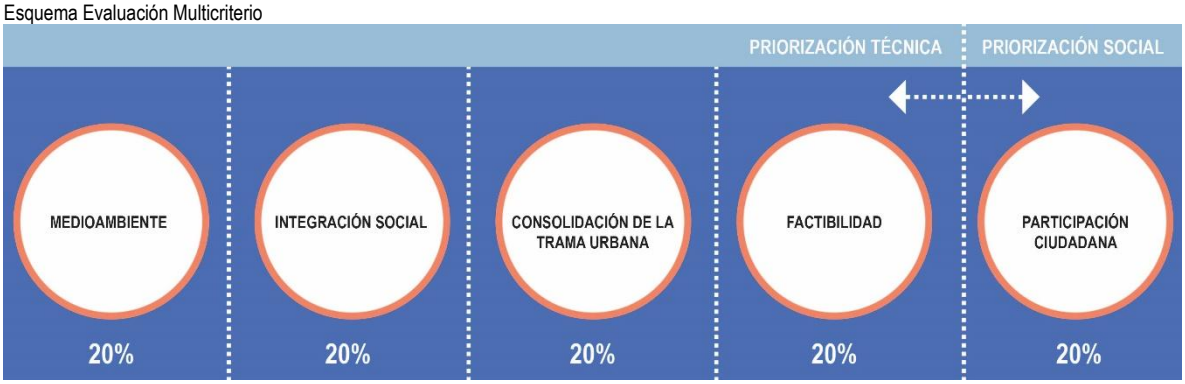
Imagen N°2 Imagen Estado actual e Imagen Objetivo Área Verde.



Fuente: Mapocho Consultores, 2024.

La priorización técnica estuvo basada en los criterios técnicos de Medioambiente, Integración Social, Consolidación de la trama urbana y Factibilidad que fueron definidos en etapa II de Elaboración de Cartera de Proyectos, y en donde cada criterio cuenta con igual ponderación de 20%. Bajo estos criterios, cada proyecto obtiene un puntaje de 0 a 3 de acuerdo al cumplimiento expuesto en el siguiente cuadro:

Esquema Evaluación Multicriterio



Fuente: Mapocho Consultores, 2024.

Tabla Nº3: Matriz multicriterio de evaluación técnica de proyectos

Puntaje	Medioambiente	Integración social	Consolidación de la trama urbana	Factibilidad
0	El proyecto no contribuye a mejorar el medioambiente, o a la puesta en valor del paisaje y el patrimonio natural, no tomando en cuenta aspectos relevantes del medio natural de la comuna.	El proyecto no contribuye a una mejora en la vinculación de aéreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios y bienes urbanos.	El proyecto no contribuye a la consolidación de la trama urbana con relación a la movilidad y/o espacios públicos.	El proyecto considera una dificultad relevante para materializarse, en cuanto a presupuesto disponible, coordinación con organismos externos a la municipalidad o complejidad en el estudio y el diseño previo a su materialización.
1	El proyecto brinda cierta contribución a mejorar el medioambiente, o a la puesta en valor al paisaje y el patrimonio natural, tomando en cuenta aspectos relevantes del medio natural de la comuna.	El proyecto brinda cierta mejoría con relación a la vinculación de aéreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios y bienes urbanos.	El proyecto brinda cierta mejoría en la vialidad y trama urbana de la comuna, no considerando rutas de alto flujo.	El proyecto considera una dificultad alta para materializarse, en cuanto a presupuesto disponible, coordinación con organismos externos a la municipalidad o complejidad en el estudio y el diseño previo a su materialización.
2	El proyecto contribuye a mejorar el medioambiente, la puesta en valor del paisaje y el patrimonio natural, tomando en cuenta aspectos relevantes del medio natural de la comuna.	El proyecto contribuye a mejorar la vinculación de aéreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios y bienes urbanos.	El proyecto contribuye parcialmente a mejorar la vialidad y trama urbana de la comuna.	El proyecto no considera cierta complejidad para materializarse, en cuanto a presupuesto disponible, coordinación con organismos externos a la municipalidad o dificultad en el estudio y el diseño previo a su materialización.
3	El proyecto mejora el medioambiente, o pone en valor al paisaje y el patrimonio natural, tomando en cuenta aspectos relevantes del medio natural de la comuna.	El proyecto mejora la vinculación de aéreas de vulnerabilidad social con sectores de oferta de servicios y bienes urbanos.	El proyecto logra consolidar la movilidad y trama urbana de la comunal, fortaleciendo sectores de mayor flujo peatonal, de ciclos, transporte público y motorizados.	El proyecto no presenta mayor complejidad para materializarse, en cuanto a presupuesto disponible, coordinación con organismos externos a la municipalidad o dificultad en el estudio y el diseño previo a su materialización.

Fuente: Mapocho Consultores 2024, en base a Guía para la elaboración de PIIMEP

1.6 Proceso de Consulta Pública y Priorización Social

Durante el mes de enero, febrero y marzo del presente año 2024, se realizó el proceso de participación ciudadana en el marco del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de San Esteban, denominado como **Consulta Pública** de acuerdo con el artículo 4° Transitorio de la Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público. Durante este período, se presentaron y validaron los resultados del estudio con la comunidad, los cuales se clasifican en dos tipologías distintas, utilizando las siguientes metodologías en donde se presentaron las iniciativas definidas para la Cartera de Proyectos.

- **Talleres presenciales**: El conversatorio se llevó a cabo en una instancia única de acuerdo con lo definido con la contraparte con el fin de obtener una opinión sectorizada de acuerdo a la realidad urbana de San Esteban. Adicional a esto se realizó un taller con el COSOC (Consejo de la Sociedad Civil) y un taller con el Concejo Municipal para validar la cartera. En estos talleres presenciales participaron un total **22** personas.
- **Consulta Online:** De la misma manera, se dispuso de una herramienta online, habilitada durante 30 días para que los vecinos pudieran manifestar la percepción acerca de la Cartera de Proyecto propuesta. En esta consulta online participaron un total de **190** personas.

1.6.1 Resultados Consulta Pública

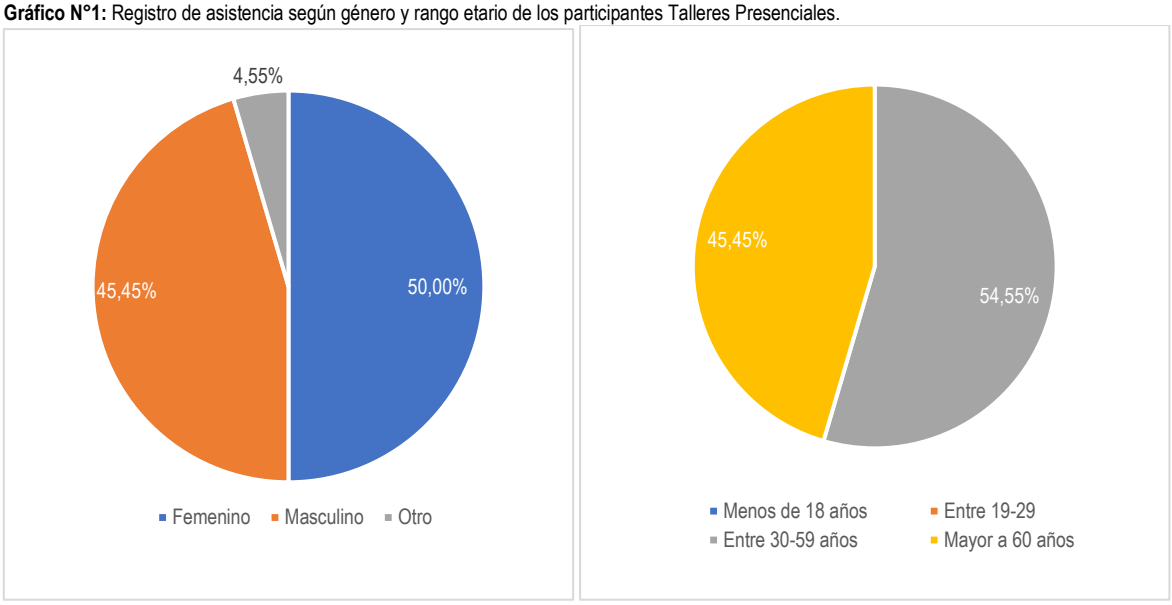
Esta parte del capítulo proporciona una visión general de los resultados obtenidos del proceso de participación ciudadana llevado a cabo en el marco del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de San Esteban. En primer lugar, se ofrece una síntesis de la asistencia registrada y validada durante este proceso, tanto en las convocatorias generales como en los talleres específicos realizados. En segundo término, se presentan los resultados globales y posteriormente se detallan según su priorización dentro del plan.

En este sentido, considerando los talleres presenciales y la consulta online, se contó con la participación de **212** vecinos en total.

Registro de asistencia

El siguiente gráfico muestra la asistencia válidamente registrada a lo largo de todo el proceso de participación ciudadana en relación a los **talleres presenciales**, se exhiben los resultados disgregados según género y rango etario.

Gráfico N°1: Registro de asistencia según género y rango etario de los participantes Talleres Presenciales.

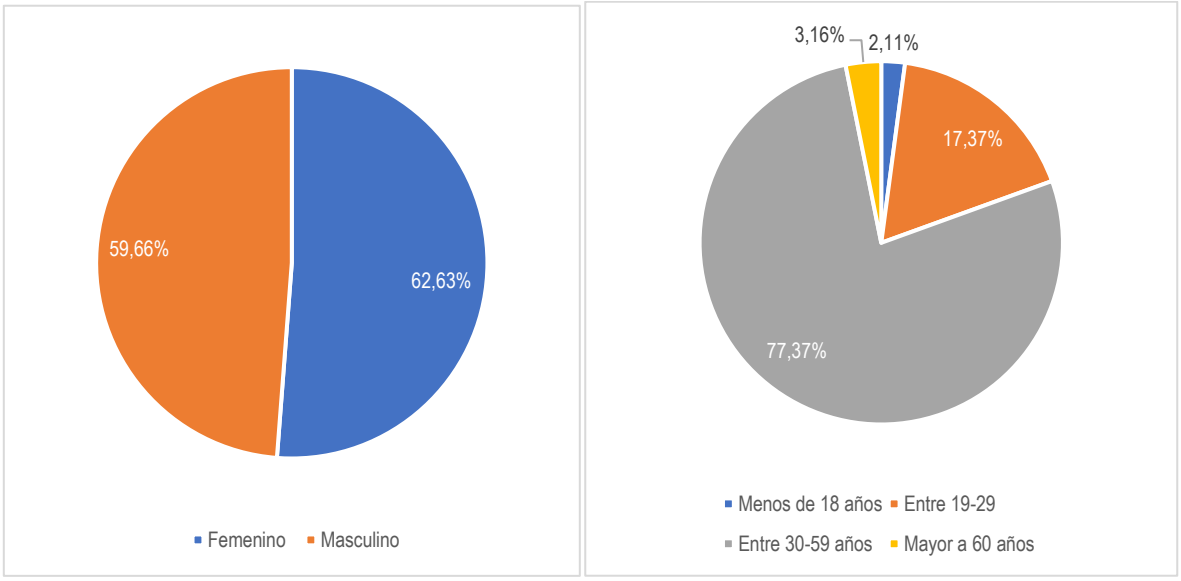


Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de San Esteban, 2025.

A través de los registros de asistencia, se establece que, durante esta instancia, la participación ciudadana de manera presencial efectuada en la comuna de San Esteban tuvo un registro total de 22 personas válidamente inscritas. De estos, un 50,0% corresponde al género femenino, un 45,45% adicional hace alusión al género masculino, mientras que personas identificadas con otro género corresponde al 4,55%. Mientras que el rango etario de mayor participación fue el de 30-59 años (54,55%) y el de mayor a 60 años (45,45%). No se registraron participantes menores a los 29 años.

En cuanto a la participación ciudadana mediante formulario online efectuada en la comuna de San Esteban entre el 18 de noviembre y el 17 de diciembre de 2024, esta tuvo un registro total de **190** personas válidamente inscritas. El siguiente gráfico muestra la participación válidamente registrada en el cuestionario para la priorización mediante llevada a cabo de manera online, se exhiben los resultados disgregados según género y rango etario.

Gráfico N°2: Registro de asistencia según género y rango etario de los participantes en encuesta online

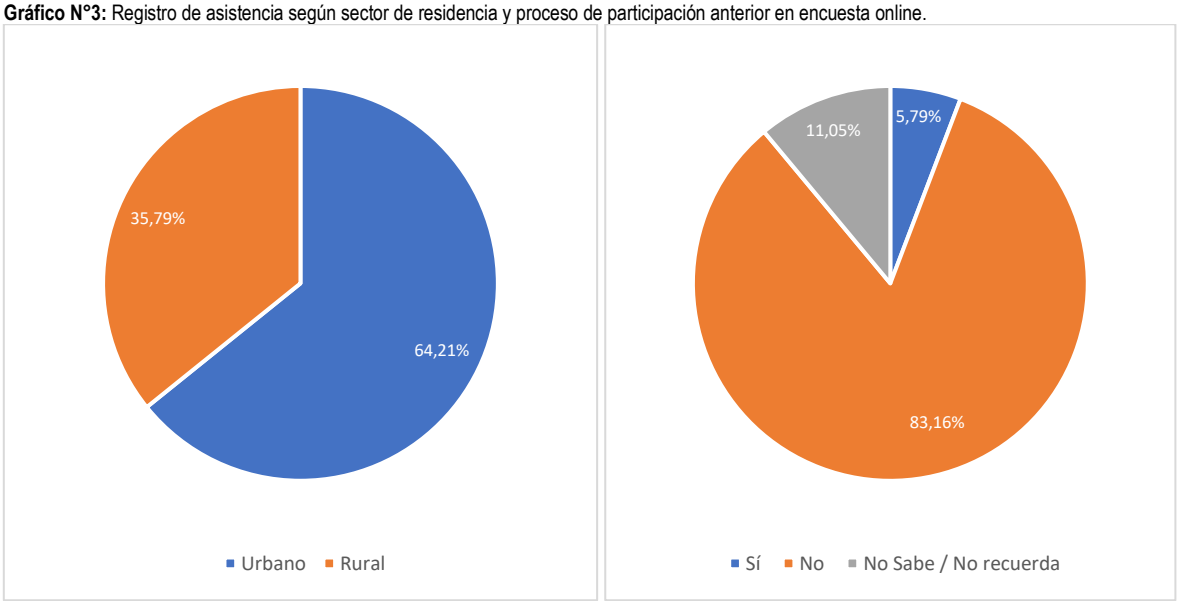


Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de San Esteban, 2025.

A través de los registros obtenido, se establece que, durante esta instancia de participación ciudadana de manera online efectuada tuvo un registro total de 190 personas válidamente inscritas. De estos, un 62,63% corresponde al género femenino, un 59,66% adicional hace alusión al género masculino, mientras que no se evidencian personas identificadas con otro género o no binario. Mientras que el rango etario de mayor participación fue el de 30-59 años con un 77,37% representando un total de 147 personas.

Por otra parte, en relación a la participación por sector urbano y a la pregunta si había participado en el proceso anteriormente, se obtuvo el siguiente resultado:

Gráfico N°3: Registro de asistencia según sector de residencia y proceso de participación anterior en encuesta online.



Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de San Esteban, 2025.

La mayoría de los participantes correspondieron al sector de **San Esteban urbano con un 64,21%** (122 participantes), mientras que en del área rural se contabilizaron 68 participantes (35,79%).

A modo de complementar la información de asistencia, en la siguiente tabla se exponen los registros de manera individual, es decir, según cada uno de los talleres realizados durante el proceso de participación ciudadana y de la consulta mediante formulario web.

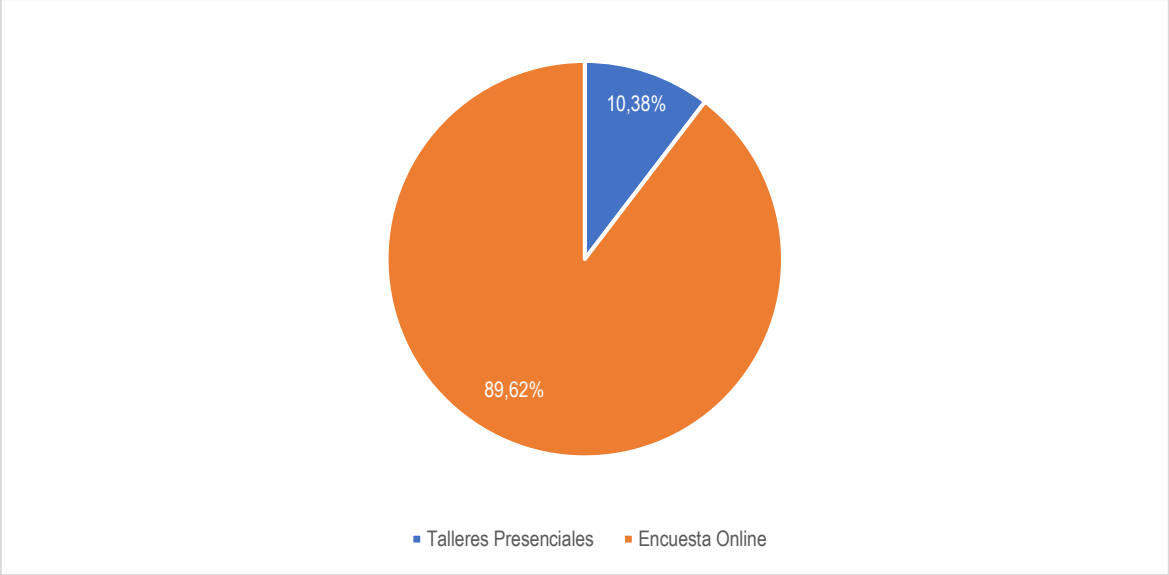
Tabla N°8: Asistencia según tipo de taller y género del participante

Actividad	Sector	Fecha	Total			
			Femenino	Masculino	Otro	Total
Presencial	COSOC	Lunes 24 de marzo	6	5	1	12
	Concejo	Lunes 24 de marzo	1	4	0	5
	Comunidad	Jueves 27 de marzo	4	1	0	5
Total Presencial			**11**	**10**	**1**	**0**
Consulta Online	San Esteban	27 de enero – 26 de febrero (30 días)				
Total Consulta Pública			119	71	0	190
Total Participantes			**130**	**81**	**1**	**212**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de San Esteban, 2025.

De acuerdo con los registros de asistencia presentado en la tabla anterior, es posible establecer que la herramienta con mayor participación fue la Consulta Pública Online con un total de **190** participantes, los cuales representan un **89,62%** del total registrado en todo el proceso participativo. Mientras que la Consulta Pública mediante talleres presenciales fue de **22** participantes que representan un total del **10,38%.**

Gráfico N°4: Registro de asistencia según tipo de actividad asistida y participación en alguna otra actividad PIIMEP



Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de San Esteban, 2025.

1.6.2 Priorización Social

Este acápite se indica los resultados obtenidos mediante la priorización de acuerdo con la consulta pública online y en los talleres participativos realizados de manera presencial en donde se expuso la cartera de proyectos durante la Etapa III del estudio.

La integración de la comunidad en la selección de proyectos estratégicos en la etapa de Presentación del Plan, es un componente crucial en la gestión de proyectos. Durante este proceso, se han desarrollado instancias participativas tanto presenciales como virtuales, con el fin de asegurar una representación inclusiva de la población. Estas reuniones presenciales se han complementado con una plataforma virtual, brindando la oportunidad a aquellos ciudadanos que no puedan asistir presencialmente a expresar sus opiniones y preferencias respecto a los proyectos propuestos de manera igualmente válida.

En ambas modalidades de participación, se presentó la Cartera de Proyectos junto con una explicación detallada del estado del proceso del plan y su metodología. Se basó la priorización de las iniciativas utilizando las categorías de Relevante, Alta, Media y Baja, al igual que en la priorización técnica de Etapa II. Esta metodología posibilitó asignar un valor temporal mediante una valorización en puntaje, manteniendo así el enfoque participativo y garantizando una evaluación equitativa de los proyectos por parte de la comunidad.

Imagen N°3: Taller con Concejo y COSOC





Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana PIIMEP San Esteban, 2025.

Imagen N°4: Formulario de validación de Cartera de Proyectos PIIMEP San Esteban – Taller presencial

FORMULARIO DE VALIDACIÓN DE PROYECTOS

La Ilustre Municipalidad de San Esteban se encuentra desarrollando el **Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**, instrumento definido bajo la Ley 20.958 del año 2016 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público y que permite definir y priorizar los proyectos, obras y medidas que se estima pertinente ejecutar en el espacio público para mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de los espacios públicos y cohesión social y sustentabilidad urbana. Es por ello, que se les invita a participar mediante el presente formulario de validación, para conocer su percepción frente el desarrollo de la infraestructura territorial de la comuna.

METODOLOGÍA

El objetivo principal de este formulario es priorizar cada una de las iniciativas propuestas en base a la percepción y/u opinión de la comunidad.

A continuación, se presentan 23 iniciativas de proyectos propuestas para el PIIMEP de Lampa que incorporan tramos y/o obras, los que se someterán a votación. La priorización en cuatro rangos de escala que son: Baja, Media y Alta y Relevante prioridad, siendo:

- **Prioridad Relevante**: Iniciativa **Muy Importante** a nivel comunal
- **Prioridad Alta**: Iniciativa **Importante** a nivel comunal
- **Prioridad Media**: Iniciativa **Medianamente Importante** a nivel comunal
- **Prioridad Baja**: Iniciativa **de Menor Relevancia** a nivel comunal

Cabe mencionar que, en caso de priorizar la iniciativa en Prioridad Baja o Prioridad Media, estas son igualmente consideradas dentro de la cartera de proyectos, sin efecto negativo de eliminación o similar, sino más bien, estas categorías son utilizadas para considerar que iniciativas son más relevantes que otras en términos de **temporalidad** para la comunidad.

Al finalizar el cuestionario, encontrará una sección habilitada para dejar comentarios o sugerencias de proyectos que no se presentaron en el listado de priorización.

IDENTIFICACIÓN DEL PARTICIPANTE

La información que a continuación se solicita es confidencial y sólo se utilizará para fines del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Lampa.

Genero	Marque
Femenino	
Masculino	
No Binario	
Otro	

Rango Etario	Marque
Menos de 18 años	
Entre 19 y 29 años	
Entre 30 y 59 años	
Mayor a 60 años	

¿Usted participó en otras instancias de Participación Ciudadana del PIIMEP?	
Sí	
No	
No sabe o no recuerda	
Prefiero no responder	

EVALUACIÓN DE INICIATIVAS

INICIATIVAS DE MOVILIDAD

En este ámbito se proponen proyectos de infraestructura vinculada a la movilidad y desplazamiento. Según su percepción, seleccione un nivel de priorización para las siguientes iniciativas de proyectos. **Seleccione con un (X) la respuesta seleccionada.**

	Relevante	Alta	Media	Baja
I.1.1 PLAN MAESTRO DE CICLOVIAS				
I.1.2 Programa de Mejoramiento de Infraestructura para Ciclos				
I.1.3 Programa de mejoramiento y construcción de Rutas Accesibles				
I.1.4 Programa de Implementación de Seguridad Vial				
I.2.1 Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial				
I.2.2 Mejoramiento del entorno de Plaza de Armas				
I.2.3 Elaboración Ordenanza de Tránsito de carga en Área Urbana				

INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO

En este ámbito se proponen proyectos de infraestructura vinculada al Espacio Público. Según su percepción, seleccione un nivel de priorización para las siguientes iniciativas de proyectos. **Seleccione con un (X) la respuesta seleccionada.**

	Relevante	Alta	Media	Baja
II.1.1 Reposición de la Avda. 26 de Diciembre, Calle La Unión y Calle El Parque				
II.1.2 Programa de construcción de nuevas áreas verdes barriales				
II.1.3 Parque La Ermita				
II.1.4 Parque Borde Río Aconcagua				
II.2.1 Programa de Arbolado Urbano				
II.2.2 Programa de protección de ecosistemas y estructuras ecológicas				
II.2.3 Programa de Apoyo y Gestión de Obras Menores de Riego				
II.3.1 Programa de Implementación de arte público				

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Imagen N°5: Consulta Pública "Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público" - PIIMEP San Esteban– Online



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

La metodología para la consulta, tanto online como presencial, consistió en la evaluación de cada iniciativa por parte de los participantes, consultando si esta se consideraba dentro de la priorización como Relevante, alta, media o baja. A cada una de estas categorías de priorización se les asigna un puntaje del 0 al 3. Asimismo, se otorga una distinta ponderación al puntaje obtenido mediante la consulta online, y al resultado obtenido en talleres presenciales. Esto debido a que quienes asistieron a talleres presenciales pudieron obtener un mejor acceso a la información y a la toma de decisiones, y a que los participantes en general correspondían a miembros del COSOC o dirigentes de diversas organizaciones quienes tienen un mayor conocimiento del territorio en general. En este sentido, la tabla de puntaje se muestra en el siguiente cuadro.

Tabla N°9: Puntajes por categoría de priorización.

Categoría de Priorización	Talleres Presenciales		Consulta Online	
	Puntaje	Ponderación 80%	Puntaje	Ponderación 20%
Relevante	3	2,4	3	0,6
Alta	2	1,6	2	0,4
Media	1	0,8	1	0,2
Baja	0	0	0	0

Fuente: Mapocho Consultores, 2024.

En este sentido, a continuación se muestran los resultados obtenidos desde la priorización realizada por la consulta mediante formulario online.

Tabla N°10: Puntajes promedio de cada iniciativa de la consulta online.

ID	Iniciativa	Puntaje Consulta online
I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	2,00
I.1.3	Programa de mejoramiento y construcción de Rutas Accesibles	1,96
I.1.4	Programa de Implementación de Seguridad Vial	1,91
II.1.3	Parque La Ermita	1,88
II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	1,84
I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	1,81
II.1.2	Programa de construcción de nuevas áreas verdes barriales	1,78
I.1.2	Programa de Implementación de Ciclovías de Alto Estándar	1,76
II.1.1	Reposición de la Avda. 26 de Diciembre, Calle La Unión y Calle El Parque	1,73
II.2.2	Programa de protección de ecosistemas y estructuras ecológicas	1,61
II.2.3	Programa de Apoyo y Gestión de Obras Menores de Riego	1,61
I.2.2	Mejoramiento del entorno de Plaza de Armas	1,51
I.2.3	Elaboración Ordenanza de Tránsito de carga en Área Urbana	1,43
II.3.1	Programa de Implementación de Arte público	1,19

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Asimismo, en la siguiente tabla se muestran los resultados obtenidos de la participación presencial:

Tabla N°11: Puntajes promedio de cada iniciativa de la participación presencial.

ID	Iniciativa	Puntaje Consulta Presencial
I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	2,78
I.1.4	Programa de Mejoramiento de Seguridad Vial	2,70
I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	2,56
I.1.3	Programa de Mejoramiento y Construcción de Rutas Accesibles	2,49
I.2.3	Elaboración de Ordenanza Tránsito de Carga en Zona Urbana	2,48
II.2.2	Programa de Protección de Ecosistemas y Estructuras Ecológicas	2,48
I.2.2	Mejoramiento en torno a la Plaza de Armas	2,46
II.1.2	Programa de Reconstrucción de nuevas Áreas Verdes Barriales	2,35
II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	2,28
I.1.2	Programa de Mejoramiento de Infraestructura para ciclos	2,28
II.1.1	Reposición Av. 26 de diciembre, calle La Unión, y Calle El Parque	2,17
II.2.3	Programa de apoyo y Gestión de obras menores de riego	2,16
II.3.1	Programa de Implementación de Arte Público	1,90
II.1.3	Parque La Ermita	1,81

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Como se puede observar, todas las iniciativas tuvieron mejor evaluación en los talleres presenciales que en la consulta online, lo que da a entender que los asistentes a los talleres presenciales pudieron obtener acceso a mejor información y aclarar dudas con respecto al proceso de construcción de la cartera y al diagnóstico. Esto se puede observar en que en talleres presenciales se observan 12 iniciativas con puntaje superior a los dos puntos, es decir, consideradas como relevantes o de alta prioridad. Por otra parte, para la consulta online, solo se observa 1 iniciativas superior a los dos puntos (Prioridad alta o relevante). En este mismo sentido, en la siguiente tabla se muestra la diferencia en priorización correspondiente a ambas instancias.

Tabla N°12: Comparación resultado de priorización consulta online vs talleres presenciales.

ID	Iniciativa	Puntaje Consulta Online	ID	Iniciativa	Puntaje Taller Presencial
I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	2,00	I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	2,78
I.1.3	Programa de mejoramiento y construcción de Rutas Accesibles	1,96	I.1.4	Programa de Mejoramiento de Seguridad Vial	2,70
I.1.4	Programa de Implementación de Seguridad Vial	1,91	I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	2,56
II.1.3	Parque La Ermita	1,88	I.1.3	Programa de Mejoramiento y Construcción de Rutas Accesibles	2,49
II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	1,84	I.2.3	Elaboración de Ordenanza Tránsito de Carga en Zona Urbana	2,48
I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	1,81	II.2.2	Programa de Protección de Ecosistemas y Estructuras Ecológicas	2,48
II.1.2	Programa de construcción de nuevas áreas verdes barriales	1,78	I.2.2	Mejoramiento en torno a la Plaza de Armas	2,46
I.1.2	Programa de Implementación de Ciclovías de Alto Estándar	1,76	II.1.2	Programa de Reconstrucción de nuevas Áreas Verdes Barriales	2,35
II.1.1	Reposición de la Avda. 26 de Diciembre, Calle La Unión y Calle El Parque	1,73	II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	2,28
II.2.2	Programa de protección de ecosistemas y estructuras ecológicas	1,61	I.1.2	Programa de Mejoramiento de Infraestructura para ciclos	2,28
II.2.3	Programa de Apoyo y Gestión de Obras Menores de Riego	1,61	II.1.1	Reposición Av. 26 de diciembre, calle La Unión, y Calle El Parque	2,17
I.2.2	Mejoramiento del entorno de Plaza de Armas	1,51	II.2.3	Programa de apoyo y Gestión de obras menores de riego	2,16
I.2.3	Elaboración Ordenanza de Tránsito de carga en Área Urbana	1,43	II.3.1	Programa de Implementación de Arte Público	1,90
II.3.1	Programa de Implementación de arte público	1,19	II.1.3	Parque La Ermita	1,81

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Observando la comparación de priorización de ambas instancias, se observa que hay iniciativas que obtienen similar posición como pueden ser “Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial”, el “Programa de Reconstrucción de nuevas Áreas Verdes Barriales” y el “Programa de Implementación de Arte Público”. Sin embargo hay otras iniciativas que tuvieron distintos resultados de priorización como es el “Parque La Ermita”. Al mismo tiempo, hay concordancia en ambas metodologías de algunas iniciativas con poca relevancia como son el Programa de Implementación de Arte Público.

De esto mode, finalmente se muestra el resultado de la priorización social final, considerando como se indicó anteriormente, una ponderación de un 20% para la consulta online, y un 80% para la evaluación obtenida de talleres presenciales. Esta conversión tiene como objetivo simplificar la toma de decisiones subsiguiente y la asignación de recursos, dado que los aspectos técnicos se evalúan de manera similar. Esto garantiza que las iniciativas estén alineadas con el estándar predefinido, asegurando coherencia y consistencia en la presentación de los datos.

Tabla N°13: Resultado Final priorización social

ID	Iniciativa	Ponderación Consulta Online (20%)	Ponderación Consulta Presencial (80%)	Total
I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	0,36	2,23	2,59
I.1.4	Programa de Mejoramiento de Seguridad Vial	0,38	2,16	2,54
I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	0,40	2,05	2,45
I.1.3	Programa de Mejoramiento y Construcción de Rutas Accesibles	0,39	1,99	2,38
II.2.2	Programa de Protección de Ecosistemas y Estructuras Ecológicas	0,32	1,98	2,30
I.2.3	Elaboración de Ordenanza Tránsito de Carga en Zona Urbana	0,29	1,99	2,27
I.2.2	Mejoramiento en torno a la Plaza de Armas	0,30	1,96	2,27
II.1.2	Programa de Reconstrucción de nuevas Áreas Verdes Barriales	0,36	1,88	2,24
I.1.2	Programa de Mejoramiento de Infraestructura para ciclos	0,35	1,82	2,17
II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	0,33	1,83	2,16
II.1.1	Reposición Av. 26 de diciembre, calle La Unión, y Calle El Parque	0,35	1,74	2,08
II.2.3	Programa de apoyo y Gestión de obras menores de riego	0,32	1,73	2,05
II.1.3	Parque La Ermita	0,38	1,45	1,82
II.3.1	Programa de Arte Público	0,24	1,52	1,76

Fuente: Mapocho Consultores, 2024.

Imagen N°6 Imagen Objetivo Mejoramiento entorno Plaza de Armas, Veredas Cale Santa Elena.



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Una vez que se han identificado los resultados de las instancias participativas de valoración, se procede a evaluar la ponderación de cada una de ellas. Este proceso consiste en transformar los valores porcentuales asignados en la categoría alta en números enteros, multiplicándolos por diez.

1.6.3 Análisis comentarios registrados

De acuerdo con el formulario entregado en los talleres presenciales y la metodología para la consulta online, se consideró la oportunidad a los vecinos de San Esteban para realizar comentarios respecto a las iniciativas presentadas, y así dar sugerencias de proyectos, obras o medidas que no hubiesen sido consideradas en la Cartera, o si en su defecto, hubiese faltado algún tramo a considerar en alguna de las iniciativas. La pregunta precisa fue la siguiente: **"¿Desea agregar alguna iniciativa, vinculada a infraestructura de movilidad y espacio público, que tal vez no esté contemplada en la cartera de proyectos o alguna modificación a las iniciativas ya presentadas?**". En relación a esto se levantaron un total de 73 observaciones:

Comentarios formulario web

Tabla N°14: Comentarios registrados en Formulario Web

N	Comentarios
1	La Vuelta del Águila sería bueno implementar un mirador, luminaria y más control policial. Calle Larga tiene un mirador en el cerro hermoso. Y la vista de San Esteban desde campos de Ahumada es icónica algo que como turismo no le están sacando provecho.
2	Espacio público donde se pueda practicar deportes alternativos (bmx , skate , roller , scooters entre otro) se podría construir un pump track de asfalto de alto nivel un skate park
3	Ojalá se pudiera plantar árboles en las bandurrias para poder recuperar la alameda que en estos momentos ya no cuenta con ellos
4	Piscina temperada olímpica municipal o estadio con pista para correr municipal
5	Muy necesario la reconstrucción de veredas en calle av Alessandri por la plaza, y vereda desde carabineros hasta el cruce que esta intransitable y cuando llueve se inunda toda. Gracias por esta encuesta Muni, buen trabajo, sigan así.
6	Hacer un trabajo con las juntas de vecinos o campañas en la comuna, para que cada uno de los vecinos se haga responsable del aseo de su propiedad, ya sean sitios agrícolas en sus bordes o frentes de la calle, en las villas que cada uno barra sus veredas e incorporen un árbolito, para hacer de un San Esteban más limpio. Poner basureros en las plazas y hacer retiro de la basura de ellos.
7	Vigilancia municipal en sectores rurales como campos de Ahumada
8	Acceso a la locomoción pública para los sectores más alejados en apoyo a las personas de escasos recursos, esto disminuiría la congestión vehicular del centro de san esteban, y aumentaría la disponibilidad de estacionamiento y optimiza el acceso a este.
9	Potenciar el patrimonio del cariño botado, tanto en arquitectura y turísticamente
10	Liberar en un 100% todo el borde estero de san francisco, eliminado enrejados irregulares.
11	Semáforo en el cruce de Tocornal, control fuegos artificiales y autos ruidosos que a ciertas horas de la noche complican el buen vivir y nadie hace nada , para q tanta ciclovía si no las usan igual circulan x la calle igual hay otras prioridades como la atención en el consultorio.
12	Recuperación de cerro cortado ya que ha sido cerrado claro por la gente que lo ensucia pero no todos tenemos la culpa y en las tardes nos gusta ir a caminar para allá subir el cerro pero está cerrado
13	Se debería contemplar plantar más árboles en orilla de vereda desde rotonda el higueral hacia los distintos sectores rurales, ya que mucha gente camina hacia allá a tomar locomoción y la falta de árboles lo hace un caos en verano, también para los ciclistas.
14	De nada sirve la mayoría de los proyectos verdes, si en época de calor que va desde noviembre a Mayo (6 meses) las plazas y plazoletas se encuentran secas. Prioridad alta sería un proyecto con riego en esta época, luego no es necesario porque con las lluvias se mantiene.
15	Legislar y fiscalizar a nivel comunal el uso de calefacción a leña, este tipo va en aumento por su bajo costo a diferencia de otro tipo de sistemas. Por otra parte es necesario reforestar areas verdes urbanas pero con el uso de vegetación de bajo consumo hídrico o sistemas de riego mas eficientes. Incentivar infraestructura para la recolección de aguas lluvias, y encausarlas a estanques o reservas naturales como las napas subterráneas.
16	También se podría implementar proyector para el sector rural ya que todos los mencionados anteriormente son para el área urbana la ciclovía debería llegar hasta la plaza de lo calvo,mejorar sistema de riego en áreas verdes sector villa doña Alicia camino principal, basureros para los Lillos ya que no se le entregaron, SACAR CAJA ELÉCTRICA EN AV SANTA TERESA EN LE LLA LA ROTONDA MUY POCA VIZUAL PARA VIRAR, Demarcar camino en plaza de armar frente a bomberos, instalar resalto en ingreso a callejón los Lillos ya que vehículos pasan muy fuerte y hay niños pequeños,
17	Veredas sector Foncea, desde Tocornal hasta la unión de vereda esquina Chañarcillo
18	Se podria evaluar la repavimentacion de la avenida Alessandri desde cruce de san Esteban hasta la cancha Estrella Central, es una arteria prinicipal que nos conecta a varios puntos turisticos de la zona hoy en dia ese trayecto esta en pesimo.estado. Lo ideal.seria tramo completo y no sacar solo el pedazo malo como lo hicieron una vez, esa calle esta completa mala no es solo un pedazo. Una capa de asfalto igual seria genial como hicieron con la calle san regis
19	Mejoramiento del acceso a San Esteban del cruce, así la plaza de la comuna, arreglando la Avenida principal cambio de carpeta de la calle
20	Agregar en el proyecto de veredas, calle Cariño Botado
21	Que la gente del municipio haga su pega como corresponde para que todo avance acorde a lo que están preparando porque muchos de sus trabajadores manchan todo el trabajo del alcalde con sus conductas regalando trabajos que debiesen ser ganados
22	Mantener infraestructuras conocidas como "murallas de pirca" o paja , aquellas murallas que quedaron de casas antiguas que en las dependencia antigua de los carabineros casi siempre cuesta mantener sin que se quiebre o cause alguna accidente . Estas están presenten en La Florida , El Cobre , Cariño Botado lugares que son rurales pero que están a paso de la vía pública. Respetar las grutitas también de familiares que colocan árboles ya que después con el respectivo mantenimiento de las calles no se toma en cuenta el valor "emocional" cortan los árboles o pasan a llevar ese lugar sagrado donde fallece la persona. Si bien hay grutas que después se ven abandonadas, hay

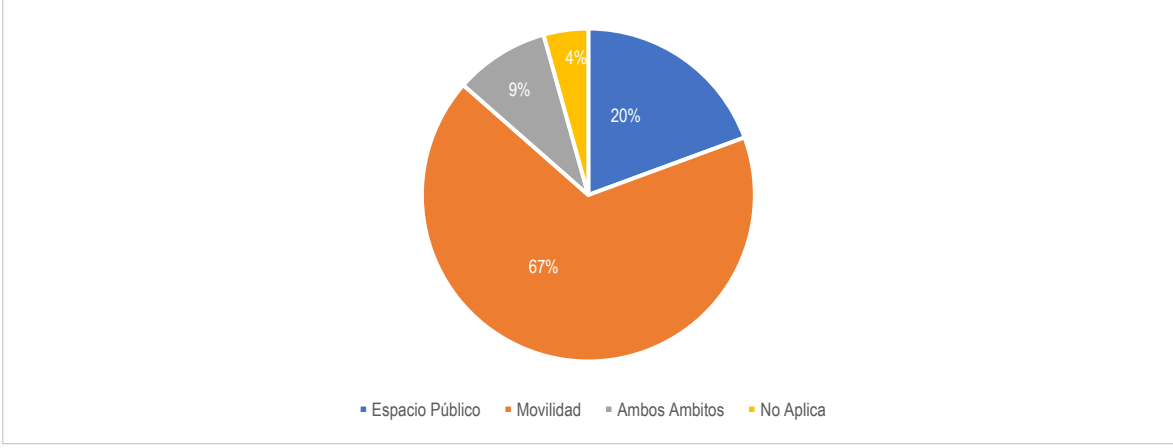
N	Comentarios
	otras que no. A esas grutas se debe tener respeto. De antemano, muchas gracias, espero todo estos proyectos salgan Saludos tío Christian y concejo
23	Siii...considerar a Rio Colorado en sus propuestas. Parecemos terreno de nadie.
24	Mejoramiento en calles rurales, camino internacional.
25	Recarpeteo acceso comuna. Desde Cruce San Esteban a plaza.
26	Se considera y toma relevancia mucho más sector urbano, dejando de lado los sectores rurales, como ejemplo vereda en calle el cariño botado, la cual se encuentra en mal estado, pudiendo hacer más accesible para adultos mayores que transitan por esa vereda.
27	Arreglar o hacer una piscina para la comuna
28	Creación de diseño sincrónico y ecológico tipo para refugios peatonales
29	Reforestación y árboles en ciclovías. Crear un plan de mantenimiento, poda y riego. No es solo tener como movilizarnos, sino también contar con espacios adecuados a las condiciones climáticas de nuestra comuna. No solo apoya el transporte más sustentable, sino que también a la actividad física , calidad de vida y convertir la comuna en un pulmón verde del Valle del Aconcagua
30	Menos lomos de toro en algunos sectores por el tiempo de respuesta de las distintas organizaciones de emergencia, también se podría asumir en algún futuro más iluminaria en algunos sectores que faltan (también limpieza de cables eléctricos, muchos cables en la red y para los temporales afecta a la mayoría de cada, es algo que lo ve Chilquinta en algún modo pero podrían conversarlo con ellos y las distintas organizaciones de internet que tiran cables a los postes pero no son capaces de sacar los que ya no se ocupan en todo san Esteban).
31	Arreglar la calle roma con la intersección de san Miguel (se encuentra un “bache”)
32	Normalmente tránsito desde la plaza a el cariño botado o viceversa, si o ko se llegase a construir ciclovía hacia el cariño es importante considerar la construcción de vereda, las personas que transitan por ese sector están siempre en riesgo por que tienen que hacerlo por la calle
33	Una de las vías más importantes y siempre dejada en última opción Tocornal solo una iniciativa!!
34	Deberían considerar un proyecto que trate el tema de animales callejeros, la veterinaria municipal debería contar con un Canil municipal, destinar recursos a esta problemática es URGENTE ya que afecta el buen vivir de los San Estebinos y promueve la tenencia responsable de los animales hacia las nuevas generaciones.
35	Mejoramiento de pasos peatonales en Avenida Alessandri, con habilitación de señalética lumínica para mejorar la visibilidad
36	Es necesario mejorar las vías rurales, cómo caminos a campos de Ahumada y San Francisco. Cómo creación de lugares de esparcimiento
37	Mejorar puente San Francisco
38	Parques naturales en los cerros de la comuna, Paidahuen, cerro Foncea, sectores de San Francisco, el Carrizo, campos de ahumada, etc. hacer parques los cursos de agua, como esteros y ríos
39	Implementación de lomos de toro en Av Alessandri al norte del cruce para evitar exceso de velocidad y carreras clandestinas
40	Accesibilidad Universal para los WC de la plaza
41	la idea de hacer un parque es lo mejor
42	Mejoramiento de las vías peatonales, existen muchos caminos en la comuna que ni siquiera tienen berma, pienso que un proyecto que habilite veredas para el tránsito peatonal y bajar el máximo de velocidad de automóviles en la comuna hacen de ella mas amigable con el medio ambiente y un incentivo a la actividad física. Manuel Martínez.
43	Me gustaria en el camino internacional, sobre todo para andar en bicicletas, muchos autos camiones no respetan a los ciclistas, y mejorar la iluminación en el sector los Chacayes
44	Realizar sistema de riego para todas las áreas verdes que son responsabilidad de la Municipalidad, ya que hay muchas áreas , que si ni la riegan los vecinos, se secan los espacios.
45	Es importante pavimentar lugares que lo necesitan, así también arbolear la comuna, pido si no olvidar los sectores rurales que pertenecemos a San Esteban que para que también se contemplen.
46	Una buena propuesta sería mejorar el acceso de veredas en las áreas cercanas a los establecimientos educacionales, ya que no se cuenta con Rampla de acceso para personas con movilidad reducida, así como monitorear también el paso peatonal en varias áreas de la comuna que no son respetados por los automovilistas porque no están señalizados o adecuadamente pintados como es el caso de villa los ríos o Sausalito.
47	Dar prioridad máxima a proyectos de ingreso a la comuna y accesos paralelos a la única vía de ingreso a esta
48	Quisiera solicitar una inspección a la plaza de San Esteban. Es bonita pero tiene muchos focos de posibles accidentes que pueden terminar siendo un gran dolor de cabeza para la municipalidad. El lugar debe estar 100% seguro para los niños y adultos. Hay pernos o trozos de metal en lugares q son posibles accidentes u hoyos en el pasto q se pueden traducir hasta en una demanda por posible accidente.
49	Considerar la mantención de áreas verdes en villas nuevas, para que nuevas familias consideren vivir en la comuna.coml ppr ejemplo barrio las vizcachas el cual no recibe apoyo del municipio para la manutención y limpieza de áreas comunes y jardines
50	Facilitar el reciclaje a través de la implementación de un punto limpio e incorporar recolección de desechos orgánicos domiciliarios
51	Recordar tránsito, luminaria, ornato, y mayor presencia en sector Tocornal desde severo Vargas hasta cerro cortado
52	Hacer veredas con buena iluminación en la calle roma, para mejor seguridad en especial para ir a dejar y buscar y dejar a los niños a la escuela El Corazón, en especial los que vivimos en la villa santa Helena.
53	Sistemas de alarmas comunales dado el aumento de actos delictuales
54	Poner en las ciclovías (ya que transitamos personas que paseamos a nuestros perritos, lugares para que tomen agua, llámese bebederos.
55	Accesibilidad para personas con diversas discapacidades como vereda con rampa, sonido en todos los semáforos, relieves para personas con discapacidad visual, braile en los letreros para saber en qué calle están, personal que hable lengua de señas, entre otras cosas.
56	Vía reversible en horarios de alto flujo, sistema 2x1 al ingreso y salida de la comuna
57	Si fuera posible iluminar tramo de ciclo vía en la Chaparrina desde la rotonda hacia el poniente hasta el frente de la ex agrícola San Esteban, ya que en ese punto el alumbrado va por el frente de la ciclovía y la visión es escasa durante la noche
58	Considerar pavimentar el sector del arenal, para tener otro acceso desde llanos norte hacia la calle que llega a las Termas del Corazón.

N	Comentarios
59	Un ente controlador a nivel municipal, con real compromiso de hacer respetar los espacios diseñados para personas en situación de discapacidad y con movilidad reducida, que realmente multe y sancione a todos los vehículos que se estacionan en las veredas, impidiendo que se pueda transitar por ellas como peatón
60	Piscina municipal equipada y temperada para uso anual.
61	Fortalecer el liceo nuevo es tan grande y amplio que de igual forma necesita mantenimiento ya que tiene muchos espacios deteriorados
62	Creo importante incorporar el desmalezado en la comuna en general, especialmente en la zona rural, la maleza crece a orilla de camino y acequias sin control, generando que los caminos muchas veces de tierra se angosten considerablemente, se crean focos de incendio (hay ciudades que tienen esta iniciativa como permanente, incluso en lugares donde la maleza siempre es verde, aun asi hay una mantencion)
63	Si con la infraestructura de movilidad, hacer acceso para personas con discapacidad, caminos en las principales Av con pavimento podotactil para ayudar en la ubicación a las personas no videntes , semáforos con voz que de aviso a las personas no videntes , Ramplas de acceso en las veredas, implementar ciclovías más iluminadas, sector lo Camus , pensar en las zonas más rurales, calle línea uno no enfocarse solo en el centro de San Esteban sino también en las zonas rurales calle la línea y los Camus hasta Lo Calvo
64	Mejoramiento de campos deportivos como el estadio de San Esteban piscina Municipal y un gran parque como lo es el de Pocuro
65	Un espacio realmente cultural amplio y como un anfiteatro
66	Que se realice una intervención definitiva en erradicar los microbasurales que existen en la comuna ejemplo. Detrás de la chanchera, Los Olmos, Vizcachas, Borde Río Aconcagua. Al mejorar esas áreas incorporando iluminación y seguridad. Se recupera movilidad para las personas. A su vez de recuperar los accesos cerros y a la montaña. Que sean áreas de ingreso libre campos de ahumada el carrizo rio colorado y más. Darán realce a realizar otro tipo de movilidad a la comunidad. A su vez incentivar a la comunidad en participar en mantener las áreas de movilidad Pero que sea la mayor responsabilidad la municipalidad que sea más diligente el funcionario en reparar el.daño que se produzca en las áreas de movilidad. Ejemplo realizar un mantenimiento adecuado a las ciclovías y bermas de toda la comuna no solo del damero central.
67	Ruta nueva como opción de ingreso de Los Andes a San Esteban y viceversa
68	Incentivar el turismo como tour, visitas guiadas recuperar espacios para juventud
69	Mejorar la iluminación por Av. 26 de diciembre hacia calle la unión y las veredas también.
70	Aprovechar el riego del parque la Ermita para regar la cancha que está al lado y ver un sistema de aspersores para optimizar el riego
71	Alcantarillado de poblaciones en sectores rurales (El Villorrio)
72	Conservar la esencia de la comuna es muy importante de considerar, si bien se quiere modernizar, el poder mantener el carácter rural, un ambiente mucho más tranquilo es importante ya que la comuna cuenta con ello y es muy destacable, como también mantiene sus áreas verdes, sus canales a la vista. También importante el mantenimiento de los edificios sobre todo alrededor de la plaza, que también le dan un carácter único al lugar, y que no ha sido respetado con la implementación de un pequeño shopping usando un revestimiento marmolado que nada tiene que ver con la comuna y su contexto, es importante establecer reglas acordes al contexto o en cualquier momento construirán un edificio de características contemporáneas y toda la esencia tan linda de la comuna se perderá como ya lo está haciendo con este lugar que esta frente a la plaza. Todo esto lo digo desde mi experiencia como arquitecta de la Universidad de Chile, no perdamos esa naturalidad que nos caracteriza, San Esteban es un oasis, es una comuna encantadora, que eso no se destruya.
73	Mejoramiento gimnasio municipal y clínica veterinaria

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Si bien, se realizaron comentarios sobre temáticas que el presente plan no puede abarcar, como equipamientos y otras problemáticas puntuales, el registro de comentarios en relación con la Cartera de Proyectos presentada permitió contar con mayor información en cuanto a los déficits relacionados con la movilidad y el espacio público en la comuna de San Esteban en general, y que a la postre permitió redefinir tramos y mayor precisión en las iniciativas planteadas para el presente Plan. A continuación se muestran algunas consideraciones. En el siguiente gráfico se muestra detalle.

Gráfico N°5 Comentarios registrados en consulta web



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Comentarios formulario taller presencial

En relación con los cometarios registrados en talleres presenciales, se pudieron registras un total de 14 sugerencias, las cuales se tallan a continuación:

Tabla N°15: Comentarios registrados en Talleres Presenciales de priorización.

Taller	N	Comentario
Taller COSOC	1	Mejoramiento de paraderos para la locomoción colectiva
	2	Estacionamiento para buses, especialmente turismo
	3	Falta una calle peatonal frente a la iglesia para diversas actividades que se realizan frente a la plaza de armas
	4	Mejoramiento y Reparación de veredas Camino Internacional desde 1° Quebrada hasta Los Espinos. Demarcación pasos peatonales
	5	Reposición de Refugios Peatonales
	6	Ejecutar ciclovía calle Teodoro Zenteno, La Castrina, Foncea. Reparación de Veredas Calle Teodoro Zenteno. Vereda en calle La Castrina hasta calle Foncea. Reposición de veredas en calle 10 de julio con Aconcagua, Villa Los Crisoles.
Taller Concejo	1	Implementación de Zona 30 en sectores rurales, se debería considerar como prioridad, entendiendo que el PIIMEP se desarrolló en espacio urbano.
	2	Iluminación Pública (Mejoramiento urgente en avenidas principales) Plan de mejoramiento tramo de rotonda Tocornal – Acceso Los Andes Mejoramiento vial Avenida Tocornal tramo rotonda – cerro cortado
	3	Aumentar vereda de Foncea Zona 30 para desarrollo turístico en Cariño Botado y Foncea Recuperar Áreas Verdes que se encuentran tomadas (Foncea Cerro) Crear un área en la plaza donde se reconozcan hitos de la comuna (Área histórica).
	4	Infraestructura de Ciclo 26 de diciembre Paradero Locomoción colectiva en nuevo CESFAM Vereda calle El Molino (Nororiente), no cumple con el ancho y hay postes en recinto privado.
Taller Comunidad	1	Sector de Los Espinos necesita de referencia a los lugares históricos y arqueológicos (Batalla de los Papeles).
	2	Buscar la posibilidad de extender la conservación del patrimonio cultural, historia de la comuna a los sectores rurales como Camino Internacional
	3	Luminarias en Calle Reyes y Calle Roma
	4	Más áreas verdes en Cariño Botado como lugar histórico. Se necesitan más lomos de toro o reductores de velocidad.

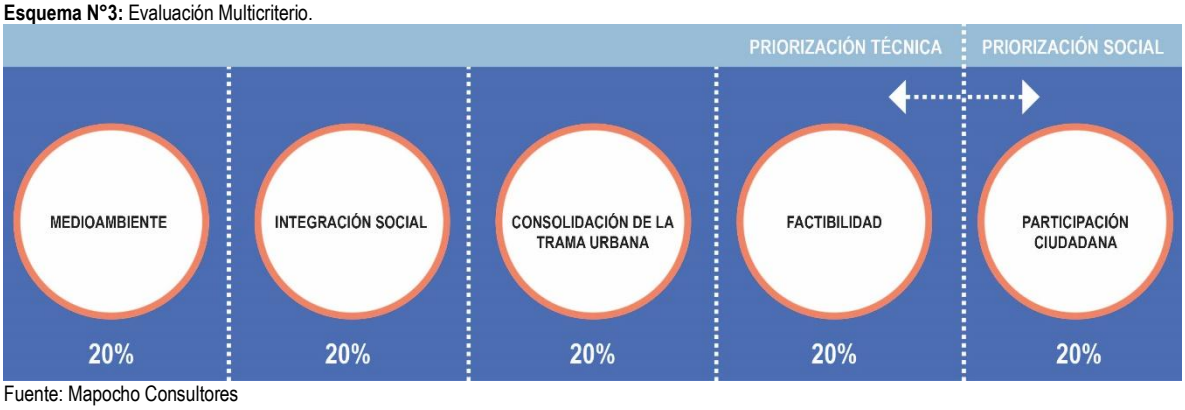
Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

En muchos comentarios se mencionan iniciativas que ya se encontraban dentro de la cartera, sin embargo se mencionan otras que parecen interesantes de considerar o analizar su factibilidad de implementación, como es generar una mayor peatonalización en los frentes sur y oriente de la Plaza de Armas, o contar con un programa de mejoramiento de paraderos y otros con respectos a luminarias. Por otra parte, muchos comentarios se relacionan con iniciativas que hacen alusión a la relación de San Esteban con respecto a eventos históricos relevantes de Chile (independencia), lo que se vincula con la iniciativa de Programa de Implementación de Arte Público.

1.7 Priorización final

Una vez comprendidos los aspectos abordados en las secciones anteriores, se procede a integrar la priorización social como parte de la evaluación multicriterio, fusionando junto a la priorización técnica de etapa anterior, ambas perspectivas para alcanzar una priorización definitiva. En este sentido la evaluación multicriterio se conforma de los factores Medioambiente, Integración Social, Consolidación de la trama urbana, Factibilidad y la Participación Ciudadana, teniendo una ponderación de 20% cada una. En este sentido, se entiende que la priorización técnica obtiene un 80% de ponderación y la Participación Ciudadana un 20%.

Esquema N°3: Evaluación Multicriterio.



Fuente: Mapocho Consultores

Este proceso de integración reviste una importancia crucial, ya que permite considerar tanto los criterios técnicos y objetivos como las opiniones y preferencias de la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con la Cartera de Proyectos. La combinación de estas dos fuentes de información proporciona una visión más completa y equilibrada sobre qué proyectos deben recibir mayor atención y recursos. Por consiguiente, se recomienda su consideración. Se presenta los puntajes finales obtenidos de cada iniciativa y su puntaje tota sumando todos los criterios:

Imagen N°7: ZAV en Plano PRC e Imagen Objetivo Programa de protección de ecosistemas y estructuras ecológicas



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Imagen N°8: Talleres San Esteban Comunidad y COSOC



Fuente: Mapocho Consultores,2025

Tabla N°16: Puntaje total de cada iniciativa (Evaluación Multicriterio).

ID	Iniciativa	Integración Social	Consolidación de la Trama Urbana	Factibilidad	Medioambiente	PAC	Total
I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	3	2	3	3	2,59	**13,59**
I.1.2	Programa de Mejoramiento de Infraestructura para Ciclos	3	2	3	3	2,17	**13,17**
I.1.3	Programa de mejoramiento y construcción de Rutas Accesibles	3	1	3	2	2,38	**11,38**
I.1.4	Programa de Implementación de Seguridad Vial	3	0	3	0	2,54	**8,54**
I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	2	3	3	0	2,45	**10,45**
I.2.2	Mejoramiento del entorno de Plaza de Armas	1	1	3	1	2,27	**8,27**
I.2.3	Elaboración Ordenanza de Tránsito de carga en Área Urbana	1	0	3	2	2,27	**8,27**
II.1.1	Reposición de la Avda. 26 de Diciembre, Calle La Unión y Calle El Parque	3	3	3	3	2,08	**14,08**
II.1.2	Programa de construcción de nuevas áreas verdes barriales	3	0	3	3	2,24	**11,24**
II.1.3	Parque La Ermita	2	0	3	3	1,82	**9,82**
II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	2	3	3	3	2,16	**13,16**
II.2.2	Programa de protección de ecosistemas y estructuras ecológicas	1	0	1	3	2,30	**7,30**
II.2.3	Programa de Apoyo y Gestión de Obras Menores de Riego	1	0	3	3	2,05	**9,05**
II.3.1	Programa de Implementación de arte público	1	0	2	0	1,76	**4,76**

Fuente: Mapocho Consultores, 2024.

De este modo, la puntuación más alta logró ser de **17,08 puntos**, mientras que la más baja fue de **4,76 puntos**, por lo que la diferencia entre estas es de **9,32 puntos.** Al dividir esta diferencia (9,32) en los cuatro rangos de prioridad (relevante, alta, media y baja), tenemos que los rangos fluctúan en **2,33 puntos**.

A continuación se presentan las categorías de priorización, acompañada de su respectiva explicación y rango de puntajes que abarca, para un mejor entendimiento:

Tabla N°17: Categorías de priorización

Priorización	Explicación	Rango
Relevante	Considerando tanto los aspectos técnicos como la dimensión comunitaria, las iniciativas relacionadas con esta última se identifican como urgentes en términos de temporalidad. Por lo tanto, se promueve su implementación con carácter prioritario.	Entre 14,08 y 11,75 puntos
Alta	Las iniciativas dentro de este conjunto se consideran necesarias de implementar en un plazo corto, lo que sugiere que deben abordarse con prioridad y dentro de un período relativamente breve, aunque no necesariamente de forma inmediata.	Entre 11,75 y 9,42 puntos
Media	En este rango se destacan los proyectos que, basados en criterios técnicos y la opinión de la comunidad, se considera que deben ser ejecutados en un plazo intermedio.	Entre 9,42 y 7,09 puntos
Baja	Proyectos que pueden realizarse en un plazo más amplio o que no necesitan atención inmediata.	Entre 7,09 y 4,76 puntos

Fuente: Mapocho Consultores, 2024.

De esta forma, se pueden ordenar las iniciativas en los siguientes rangos de prioridad.

1.7.1 Priorización Relevante

En esta clasificación se encuentran los proyectos identificados como relevantes, tanto desde una perspectiva técnica, que puede estar relacionada con problemas críticos o riesgos inminentes que requieren atención inmediata, como desde la perspectiva de la comunidad, que expresa una necesidad apremiante de acción con respecto a estos proyectos específicos.

De este modo, a partir de la evaluación multicriterio se obtiene como resultado 4 proyectos en prioridad relevante, con una ponderación en un rango de entre **14,08 y 11,75 puntos**. Los cuales se presentan a continuación:

Tabla N°18: Priorización Relevante

ID	Iniciativa	Total
II.1.1	Reposición Av. 26 de diciembre, calle La Unión, y Calle El Parque	**14,08**
I.1.1	Plan Maestro de Ciclovías	**13,59**
I.1.2	Programa de Mejoramiento de Infraestructura para ciclos	**13,17**
II.2.1	Programa de Arbolado Urbano	**13,16**

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.7.2 Priorización Alta

En esta clasificación se encuentran los proyectos identificados con prioridad alta, tanto desde una perspectiva técnica como desde la perspectiva de la comunidad, que expresan una necesidad apremiante de acción con respecto a estos proyectos específicos.

De este modo, a partir de la evaluación multicriterio se obtiene como resultado **4** proyectos en prioridad relevante, con una ponderación en un rango de entre **11,75 y 9,42**. Los cuales se presentan a continuación:

Tabla N°19: Priorización Alta

ID	Iniciativa	Total
I.1.3	Programa de Mejoramiento y Construcción de Rutas Accesibles	**11,38**
II.1.2	Programa de Reconstrucción de nuevas Áreas Verdes Barriales	**11,24**
I.2.1	Programa de Mejoramiento de Infraestructura Vial	**10,45**
II.1.3	Parque La Ermita	**9,82**

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.7.3 Priorización Media

En esta clasificación se encuentran los proyectos identificados con prioridad media, tanto desde una perspectiva técnica como desde la perspectiva de la comunidad.

De este modo, a partir de la evaluación multicriterio se obtiene como resultado **5** proyectos en prioridad relevante, con una ponderación en un rango de entre **9,42 y 7,09 puntos**. Los cuales se presentan a continuación:

Tabla N°20: Priorización Media

ID	Iniciativa	Total
II.2.3	Programa de apoyo y Gestión de obras menores de riego	**9,05**
I.1.4	Programa de Mejoramiento de Seguridad Vial	**8,54**
I.2.3	Elaboración de Ordenanza Tránsito de Carga en Zona Urbana	**8,27**
I.2.2	Mejoramiento en torno a la Plaza de Armas	**8,27**
II.2.2	Programa de Protección de Ecosistemas y Estructuras Ecológicas	**7,30**

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.7.4 Priorización Baja

En esta clasificación se encuentran los proyectos que, según criterios técnicos y la percepción de la comunidad, pueden ejecutarse en un período más extendido o no requieren atención inmediata, lo que se determina por su puntaje final, que se sitúa **7,09 y 4,76 puntos.**

Tabla N°21: Priorización Baja

ID	Iniciativa	Total
II.3.1	Programa de Implementación de arte público	**4,76**

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.