



**PROPUESTA DE
PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO
(2026-2035)**

**PIIMEP
CASTRO**

DIAGNOSTICO Y MEMORIA EXPLICATIVA

**ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CASTRO
SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN
2025**

ÍNDICE DE CONTENIDOS

I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO NORMATIVO ASOCIADO	2
III. OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PIIMEP.....	2
IV. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.....	5
1. Plan de Desarrollo Comunal de Castro (2023-2026).....	5
V. DIAGNÓSTICO COMUNAL	7
1. Antecedentes generales	8
1.1. Situación geográfica.....	8
1.2. Caracterización de la población	10
1.3. Dinámica demográfica	11
1.4. Niveles de pobreza	12
1.5. Asentamientos humanos	13
1.6. Patrimonio Cultural.....	15
1.7. Patrimonio Natural y Áreas de Interés Ecológico	16
2. Diagnóstico de condiciones urbanas.....	16
2.1. Zonificación urbana y usos de suelo.....	17
2.2. Diagnóstico Áreas Verdes y Espacios Públicos	18
2.3. Diagnóstico transporte y movilidad.....	24
VI. ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN	42
1. Lineamientos estratégicos	42
2. Análisis y cálculo ingresos estimados.....	43
3. Cartera de proyectos.....	46
3.1. Distribución de inversiones.....	47
3.2. Matriz de priorización.....	47
3.3. Resultados de la matriz de priorización de proyectos	49
4. Plan de Seguimiento	56

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Fragmento ámbitos de acción PLADECO Castro (2023-2026)	6
Tabla 2: Rangos quinquenales de edad Castro	10
Tabla 3: Caseríos de la comuna de Castro.....	14
Tabla 4: Bienes patrimoniales de Castro.....	15
Tabla 5: Zonificación urbana de la comuna de Castro con sus respectivas extensiones.....	17
Tabla 6: Indicadores SIEDU de los espacios públicos y áreas verdes de la comuna de Castro.	19
Tabla 7: Criterios de clasificación de estado de conservación espacios públicos comuna de Castro	21
Tabla 8: Estado de conservación áreas verdes, comuna de Castro	22
Tabla 9: Estado de conservación plazas comuna de Castro.....	22
Tabla 10: Estado de conservación multicanchas, comuna de Castro.....	23
Tabla 11: Objetivos estratégicos PIIMEP Castro 2026-2035	43
Tabla 12: Ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro hasta julio de 2025	45
Tabla 13: Proyección de ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro período 2025-2035	45
Tabla 14: Matriz de priorización cartera de proyectos PIIMEP	48
Tabla 15: Resumen cartera Preliminar de Proyectos PIIMEP, distribución del gasto	50
Tabla 16: Cartera de proyectos de movilidad	51
Tabla 17: Cartera de proyectos de espacio público.....	52
Tabla 18: Plan de seguimiento PIIMEP.....	56

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Etapas del proceso de formulación del PIIMEP.....	4
Figura 2: Visión y misión, PLADECO Castro 2023-2026.....	5
Figura 3: Variables de espacio público analizadas.....	7
Figura 4: Localización y división política-administrativa de la comuna de Castro.....	9
Figura 5: Pirámide Población Castro 2024	11
Figura 6: Gráfico tasa de pobreza por ingresos, personas (%)	12
Figura 7: Gráfico tasa de pobreza multidimensional, personas (%)	13
Figura 8: Concentración de población por Manzanas en Castro	13
Figura 9: Aldeas y caseríos de la comuna de Castro	14
Figura 10: Mapa de uso de suelo en el radio urbano de la ciudad de Castro	18
Figura 11: Distribución de áreas verdes en el radio urbano de la ciudad de Castro	21
Figura 12: Ejemplos de espacios públicos en buen estado.....	23
Figura 13: Ejemplos de espacios públicos en mal estado	23
Figura 14: Ejemplos de multicanchas en mal estado	24
Figura 15: Estructura vial centro de Castro.....	25
Figura 16: Actividades centro de Castro.....	26
Figura 17: Ejemplos de paraderos centro de Castro	27
Figura 18: Ejemplos de estacionamientos, centro de Castro	27
Figura 19: Ejemplos de señaléticas, centro de Castro	28
Figura 20: Estado de conservación de pavimentos y veredas en el centro de Castro.....	29
Figura 21: Estructura vial sector Norponiente de Castro	30
Figura 22: Trama vial sector norponiente de Castro	30
Figura 23: Actividades sector norponiente de Castro.....	31
Figura 24: Ejemplos de paraderos sector norponiente de Castro	32
Figura 25: Ejemplos de estacionamientos, sector norponiente de Castro	32
Figura 26: Ejemplos de señaléticas, sector norponiente de Castro	33
Figura 27: Estado de conservación de pavimentos y veredas, sector norponiente de Castro ...	34
Figura 28: Estructura vial sector Gamboa	35
Figura 29: Principales actividades sector Gamboa, Universidad de Los Lagos y Liceo Bilingüe Teresa de Los Andes	36
Figura 30: Ejemplos de estacionamientos, sector Gamboa	36
Figura 31: Ejemplos de estacionamientos sector Gamboa	37
Figura 32: Estado de conservación de pavimentos y veredas, sector Gamboa	38

Figura 33: Trama vial Ruta 5 sur.....	39
Figura 34: Trama vial Ruta 5 norte	39
Figura 35: Ejemplos actividades Ruta 5.....	40
Figura 36: Ejemplos de paraderos Ruta 5.....	40
Figura 37: Ejemplos de paraderos, Ruta 5.....	41
Figura 38: Ejemplos de señalética Ruta 5	41
Figura 39: Visión PIIMEP Castro 2026-2035	43
Figura 40: Gráfico, evolución de los permisos de edificación en Castro en los últimos 10 años	44
Figura 41: Gráfico, proyección permisos de edificación en Castro hasta 2035.....	44
Figura 42: Proyección de ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro período 2025-2035	45
Figura 43: Distribución del uso de los aportes al espacio público	47
Figura 44: Proyectos de espacio público, sector norte y poniente	54
Figura 45: Proyectos de espacio público, sector centro.....	54
Figura 47: Proyectos de espacio público sector sur	55
Figura 46: Proyectos de espacio público, sector poniente.....	55

I. INTRODUCCIÓN

Este documento presenta el análisis, diagnóstico integrado y propuesta preliminar del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Castro (PIIMEP) para el período 2026-2035. Este instrumento de planificación ha sido formulado conforme al marco normativo establecido por la Ley N.º 20.958 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que crea un nuevo Sistema de Aportes al Espacio Público, concebido como un mecanismo de mitigación de los impactos en la movilidad. Dicha normativa dispone que todos los proyectos inmobiliarios, tanto públicos como privados, que generen crecimiento urbano por densificación, deben contribuir con recursos a la mejora de los espacios públicos comunales. Con ello, la ley busca equiparar las obligaciones en materia de cesiones exigidas a los desarrollos inmobiliarios de acuerdo al impacto urbano que generen.

La ley contempla dos herramientas de mitigación principales: las mitigaciones directas y los aportes al espacio público, estos últimos pueden concretarse mediante la cesión directa de terrenos o, en su defecto, a través de un aporte monetario equivalente. En este contexto, se establece la obligatoriedad para los municipios de contar con un PIIMEP, cuyo propósito es permitir la materialización de los aportes monetarios generados por los distintos proyectos inmobiliarios, estipulando que estos recursos deben destinarse exclusivamente a financiar proyectos, obras y medidas propuestas y priorizadas en dicho plan.

En este marco, el PIIMEP en coherencia con los demás instrumentos de planificación territorial vigentes, identifica los proyectos, obras y medidas necesarias de ejecutar en el espacio público para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad. Su producto final consiste así en una cartera priorizada de iniciativas orientadas al mejoramiento de los espacios públicos, la cohesión social y la sustentabilidad urbana.

En este contexto, el presente documento presenta la cartera de proyectos priorizados por el PIIMEP Castro 2026-2035, los que deberán financiarse con los recursos provenientes de los aportes al espacio público. Esta cartera, elaborada y priorizada en conjunto con la comunidad castreña, constituye la base de una estrategia urbana destinada a orientar la inversión en infraestructura de movilidad y espacio público en el corto, mediano y largo plazo. Las iniciativas que la integran incluyen tanto obras físicas como proyectos estratégicos, susceptibles de ser cofinanciados con recursos municipales, privados u otras fuentes de financiamiento.

De esta manera, el PIIMEP Castro período 2026-2035 aspira a consolidarse como un instrumento que recoge y proyecta las principales necesidades y desafíos territoriales de la comuna de Castro, en el momento histórico clave para su desarrollo en que se encuentra. Cabe señalar, que, si bien el PIIMEP tiene un horizonte de vigencia predeterminado, este no es inmutable ya que puede ser objeto de ajustes, actualizaciones o incluso de la formulación de un nuevo plan, en virtud de modificaciones en los instrumentos de planificación territorial, cambios normativos o transformaciones en las dinámicas urbanas y sociales de la comuna.

II. MARCO NORMATIVO ASOCIADO

- Ley 20.958 de 2016, Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público.
- Ley 21.284 de 2020, Modifica Ley 20.958, Mitigaciones Directas.
- D.S. N° 14 de 2018, Modifica OGUC para actualizar sus normas a disposiciones de Ley 20.958.
- D.S. N° 30 de 2019, Reglamento Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local (MTT).
- Circular DDU 447 de 2020, Tramitación de Permisos por Aportes al Espacio Público.
- Circular DDU448 de 2020, Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.
- DDU 449. Informa modificaciones introducidas por el DS N° 16 (V. Y U.) de 2020 al DS 14 (V. Y U.) de 2017, que a su vez modifica la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, a efectos de la implementación la Ley N° 20.958, establece un Sistema de Aportes al Espacio Público.
- Ley N° 21.558 de 2023, Plan de Emergencia Habitacional, agrega inciso en el artículo 176 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.
- Ley 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, artículo 21, inciso 3 letras b).
- Decreto 78 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que aprueba la Política Nacional de Desarrollo Urbano y crea Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.
- Decreto 469 del Ministerio de Interior y Seguridad Pública; Subsecretaría del Interior, Aprueba Política Nacional de Ordenamiento Territorial.
- Estrategia Regional de Desarrollo Los Lagos 2030.

III. OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PIIMEP

El Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) se plantea como propósito fundamental identificar y priorizar las intervenciones necesarias en el espacio público, con el fin de mejorar la conectividad, accesibilidad, operación y movilidad urbana. De esta manera, busca fomentar la cohesión social y la sustentabilidad urbana, en concordancia con la visión comunal expresada en los instrumentos de planificación territorial como el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) y el Plan Regulador Comunal (PRC).

La figura del PIIMEP nace a partir de la Ley N° 20.958 creada en 2016 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público, como mecanismo para que los proyectos que implican crecimiento urbano por densificación, contribuyan al desarrollo equilibrado de las ciudades, a través de mitigaciones e inversiones en el espacio público. Los reglamentos de la ley fueron publicados mediante el Decreto Supremo N° 14 de MINVU con fecha 22 de febrero de 2018 y

el Decreto Supremo N° 30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con fecha 17 de mayo de 2019.

El sistema de aportes se sustenta en dos principios rectores:

- **Proporcionalidad:** Las mitigaciones deben ser equivalentes a las externalidades generadas por cada proyecto, sin hacerse cargo de los déficits históricos de infraestructura existentes en la comuna.
- **Predictibilidad:** Los aportes y medidas de mitigación deben calcularse mediante procedimientos claros, objetivos y con plazos predefinidos, asegurando transparencia y certeza en su aplicación.

Asimismo, la ley contempla dos herramientas principales de mitigación:

1. **Mitigación directa:** Corresponden a medidas u obras ejecutadas por los titulares de los proyectos de inversión, destinadas a enfrentar impactos relevantes en la movilidad local tales pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones de la vialidad (art. 70 LGUC).
2. **Aportes al Espacio Público:** Corresponden a la cesión directa de superficie de terreno o, en su defecto, a un aporte monetario entregado al municipio. Dicho aporte ser equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder, calculado en base a una tabla elaborada por el MINVU que considera el destino y la densidad del proyecto, pudiendo alcanzar hasta un 44% del avalúo fiscal del predio. Los recursos, ya sean en dinero o en terreno, deben ser destinados exclusivamente a financiar los proyectos, obras y medidas contemplados en el PIIMEP. En el caso de aportes monetarios, estos deben cancelarse antes de la recepción municipal del proyecto o de la aprobación de un cambio de destino o de giro de patente comercial, siendo depositados en una cuenta especial, exclusiva para este fin y separada del presupuesto municipal.

Los recursos generados por este mecanismo tienen un carácter de uso exclusivo y se orientan a:

- Ejecución de las obras contempladas y priorizadas en el PIIMEP.
- Expropiaciones necesarias para la materialización de dichas obras.
- Actualización del PIIMEP, elaboración de proyectos y desarrollo de instrumentos de planificación asociados.
- Gastos de administración e inspección, con un límite máximo del 10% del total recaudado.

De esta manera, el PIIMEP se materializa en una cartera de proyectos que abarque una gran cantidad de líneas de intervención, de manera de relevar diferentes aspectos de la infraestructura de movilidad y espacio público, constituyéndose en una hoja de ruta de la inversión municipal en un período de diez años. Esta cartera se complementa con un plano de síntesis que representa espacialmente la localización de las iniciativas. El propósito del PIIMEP es así servir como instrumento de planificación del espacio público en la comuna, incorporando

lineamientos que orienten la inversión municipal, ya sea con aportes al espacio público, recursos propios o fondos públicos y privados.

Los aportes pueden utilizarse en:

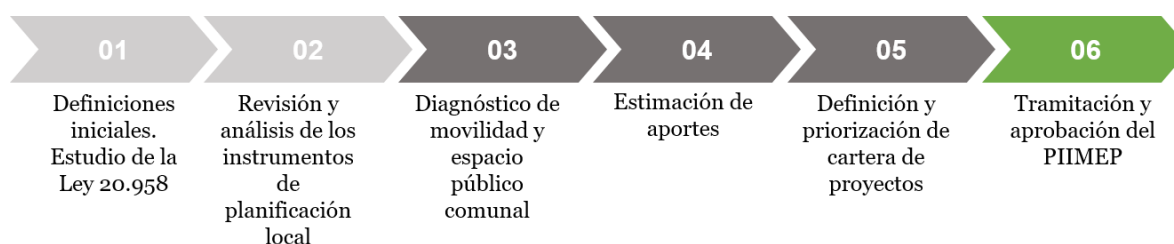
- **Movilidad:** Al menos un 70% debe destinarse a obras de transporte y circulación urbana, tales como aceras y pasos peatonales, calzadas, ciclovías, pistas exclusivas para transporte público, paraderos de buses, estacionamientos de bicicletas, semaforización y señalización. Es decir, intervenciones que busquen mejorar la seguridad, eficiencia y funcionalidad del desplazamiento.
- **Espacio Público:** Hasta un 30% puede asignarse a intervenciones en espacio público, incluyendo áreas verdes, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, señalética, mobiliario urbano (bancos, escaños, basureros, pérgolas, quioscos), baños públicos, áreas de juegos infantiles, obras para la prevención y mitigación de riesgos de desastres, entre otros componentes clave para la habitabilidad y calidad del entorno urbano.

El municipio, a su vez, tiene la obligación de rendir cuenta anualmente del estado de los aportes recaudados, informando sobre el uso, las obras y medidas financiadas, así como la situación de los fondos provenientes de garantías. En caso de que el costo de una obra supere el aporte disponible, puede recurrirse a la modalidad de aportes reembolsables, mediante la cual el municipio acuerda su devolución en un plazo no superior a quince años. Asimismo, las obras del PIIMEP pueden complementarse con fondos sectoriales, regionales, privados u otros que la administración municipal estime pertinentes.

El PIIMEP debe actualizarse en plazos no superiores a diez años, manteniendo coherencia con la normativa vigente en materia de espacio público y vialidad.

El presente documento corresponde a la memoria del PIIMEP Comunal de Castro, donde se exponen todos los antecedentes considerados para determinar el marco de elaboración del Plan, así como la metodología para su desarrollo, la cual se estructura a partir de los siguientes seis etapas:

Figura 1: Etapas del proceso de formulación del PIIMEP



Fuente: Elaboración propia.

IV. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Como se ha señalado, el PIIMEP debe alinearse con la visión comunal expresada en los instrumentos locales de planificación territorial. En este sentido, la comuna cuenta con dos instrumentos principales: el Plan de Desarrollo Comunal de Castro (2023-2026) y el Plan Regulador Comunal. El primero establece la hoja de ruta del municipio en ámbitos como infraestructura, conectividad y desarrollo social. En cuanto al Plan Regulador, al haber sido aprobado en 2006 y considerando los cambios experimentados por la comuna desde entonces, presenta limitaciones para responder a las dinámicas urbanas actuales, razón por la cual se encuentra en proceso de actualización. Por consiguiente, el presente PIIMEP se alinea mejor con los objetivos y lineamientos establecidos por el PLADECO.

1. Plan de Desarrollo Comunal de Castro (2023-2026)

El PLADECO es un instrumento de carácter indicativo, regulado por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. En la comuna de Castro, su última actualización se realizó en 2023, estableciendo un periodo de vigencia hasta 2026. Dentro de sus contenidos están la visión y misión comunal, así como los ámbitos de acción y los ejes estratégicos, los cuales se vinculan con los contenidos y lineamientos del PIIMEP.

Figura 2: Visión y misión, PLADECO Castro 2023-2026

Visión
<i>“Castro, una comuna próspera, segura y sustentable, con un desarrollo integral enfocado en el bienestar de sus habitantes urbanos y rurales, mejorando el acceso a los servicios básicos, la conectividad e infraestructura, como soporte para la calidad de vida desde una perspectiva de derechos. Con un fuerte compromiso con la salud, la educación, la cultura, el patrimonio, el deporte, el turismo y la participación ciudadana.”</i>
Misión
<i>“Un municipio que se compromete con los habitantes de todo el territorio comunal, a través de una gestión transparente, participativa y eficiente respecto al manejo de los recursos, propendiendo de soluciones de manera oportuna y trabajando por el desarrollo de la comuna en un marco de sustentabilidad y dedicación, mejorando día a día la calidad de vida de sus habitantes.”</i>

Fuente: Elaboración propia en base a PLADECO Castro 2023-2026.

De los ámbitos de acción, dos se vinculan de manera más directa con los objetivos del PIIMEP: Infraestructura y Equipamiento y Servicios Básicos, Vialidad y Conectividad.

Tabla 1: Fragmento ámbitos de acción PLADECO Castro (2023-2026)

Ámbito	Descripción	Lineamiento Estratégico	Objetivo Estratégico
Infraestructura y Equipamiento	Lograr que la comunidad cuente con infraestructura y equipamiento necesario para desenvolverse de buena manera, generando las condiciones para mejorar crecientemente la calidad de vida de los habitantes.	Generación de Infraestructura Comunitaria.	Lograr un estándar adecuado para el diseño y construcción de infraestructura la comuna.
		Implementación y mejoramiento del Equipamiento para los Espacios Públicos.	Potenciar el mejoramiento y calidad de los espacios públicos en la comuna con un enfoque local, de pertinencia e innovación.
Servicios Básicos, Vialidad y Conectividad	Completar el acceso de la comunidad a los servicios básicos además de mejorar día a día la conectividad vial y digital de los vecinos y vecinas de la comuna.	Mejoramiento de la Conectividad.	Mejorar las condiciones de conectividad y la red de transporte público para las entidades pobladas de la comuna.
		Apoyo al mejoramiento de los Servicios Básicos.	Apoyo y mejoramiento del estado de los caminos de la comuna, particularmente de las zonas rurales. Generar iniciativas y gestionar acciones para el mejoramiento de los servicios básicos comunales.

Fuente: Elaboración propia en base a PLADECO Castro 2023-2026.

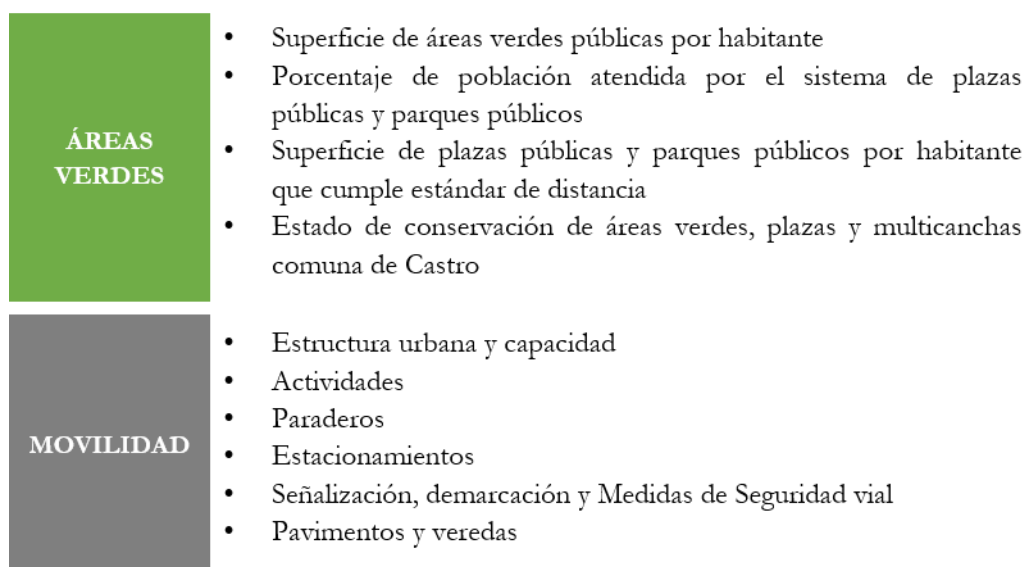
V. DIAGNÓSTICO COMUNAL

Este estudio se desarrolla bajo la metodología establecida en la “Guía para la elaboración de planes comunales de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (PIEP)” desarrollado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

De acuerdo a dicha Guía, se reconocen tres categorías de comunas para efectos de elaboración del Plan: Nivel A Específico, B Intermedio y C Sintético. De acuerdo a la aplicación de un formulario para definir esta clasificación, la comuna de Castro se enmarca en Nivel de Detalle B Intermedio, que supone la utilización de información previamente disponible en la comuna, la que debe ser ajustada al contexto y requerimientos del PIIMEP.

En este contexto, el presente diagnóstico tiene por objetivo, en primer lugar, caracterizar la comuna de Castro, considerando sus dimensiones urbanas, demográficas y medioambientales; para luego desarrollar un análisis en torno a dos ejes claves: movilidad y espacio público a partir de indicadores de desarrollo urbano.

Figura 3: Variables de espacio público analizadas



Fuente: Elaboración propia.

El estudio se basa así en el análisis de los aspectos urbanos determinantes, a partir de la recopilación y evaluación de información existente, con la finalidad de establecer una caracterización fundada del territorio. Este proceso permite establecer la situación inicial de la comuna en materia de infraestructura de movilidad y espacios públicos, identificando tanto las brechas y debilidades, como las fortalezas. Sobre esta base, se busca definir una cartera de proyectos adecuada para mitigar las debilidades y potenciar las fortalezas comunales de manera efectiva.

A continuación, se presenta dicho diagnóstico, elaborado principalmente en base a la información contenida en el Plan de Desarrollo Comunal de Castro (PLADECO) 2023-2026, sin perjuicio de consultar también otros estudios desarrollados ya sea por el municipio u otras entidades públicas. Se anticipa como aclaración que se transcriben partes relevantes de la memoria del PLADECO, en la medida que dicha información caracteriza efectivamente a la comuna. Si bien el Plan Regulador Comunal (PRC) también constituye un referente relevante, su versión actual, que data del año 2006, se encuentra desactualizada y en proceso de revisión, razón por la cual el PIIMEP se vincula de manera más directa con la información contenida en el PLADECO.

1. Antecedentes generales

1.1. Situación geográfica

La comuna de Castro se ubica en la costa centro-oriental de la Isla Grande de Chiloé, específicamente en el borde noroccidental del estero de Castro. Con una superficie de 473 km², limita al norte con el río Anay o Anai, desde su desembocadura en el mar Chileno hasta su origen. Al este, sus límites están definidos por el canal Dalcahue, el golfo de Ancud y el paso Imelev, desde la desembocadura del río Puacura hasta el golfo Corcovado. Hacia el oeste, colinda con el mar Chileno, desde la desembocadura del río Colecole hasta la desembocadura del río Anay. Finalmente, al sur limita con el golfo Corcovado, los canales Lemuy y Quehui, y el estero Castro, desde el paso Imelev hasta la desembocadura del río Bravo.

Entre sus características físicas, la comuna de Castro destaca por un clima de tipo templado cálido lluvioso en general, sin estación seca por el sector poniente y con influencia mediterránea en el oriente. Su temperatura media anual es de 10,9° C y una precipitación media de 2.039 mm.

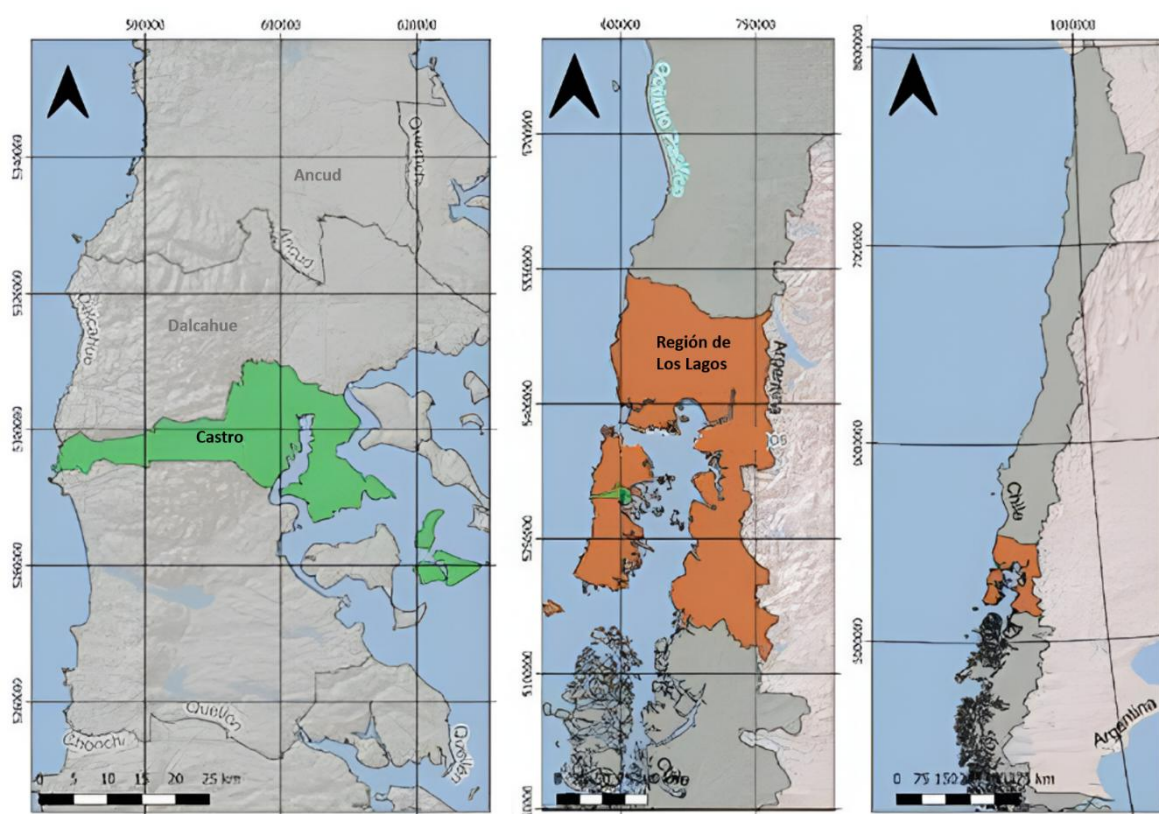
La comuna se encuentra conectada con el resto de la provincia y del país principalmente a través de la Carretera Panamericana 5 Sur, que atraviesa la Isla Grande desde Ancud, en el norte, hasta Quellón, en el extremo sur, y que permite la conexión con el continente mediante el canal de Chacao. A ello se suma el Aeropuerto de Mocopulli, ubicado a tan solo 19 km del núcleo urbano de Castro, el cual permite la conectividad aérea con Santiago. Una tercera vía de acceso corresponde a la conectividad marítima, por cuanto en temporada estival, una barcaza conecta Castro con la comuna de Chaitén, una vez por semana.

El núcleo urbano de Castro se emplaza sobre una meseta con orientación noroeste-sureste, a una altitud aproximada de 30 metros sobre el nivel del mar, la cual desciende suavemente hacia el oriente, culminando en una puntilla baja y acantilada sobre el estero, y se encuentra delimitada al sur por el río Gamboa. Sus coordenadas geográficas son aproximadamente 42° 29' 10" de latitud sur y 73° 48' 15" de longitud oeste, a 113 kilómetros de Chacao, principal acceso a la isla. El casco urbano se emplaza sobre una terraza fluvial ubicada entre los 35 y 50 metros de altitud, delimitada por la ensenada del estero al este y el río Gamboa al oeste. Su

posición estratégica en el fiordo le otorga un entorno paisajístico único, que realza su carácter acogedor y le confiere además un excelente fondeadero natural.

Su ubicación en el centro de la Isla Grande le otorga una posición estratégica como ciudad base, facilitando el desplazamiento hacia otras localidades del archipiélago. Además, en su condición de capital provincial, Castro cumple un rol central como eje administrativo y concentra funciones comerciales, financieras, educativas, turísticas, culturales y sociales, lo que ha impulsado un crecimiento sostenido en el tiempo. De este modo, ha experimentado una espectacular proyección urbana y poblacional, extendiéndose por varios sectores.

Figura 4: Localización y división política-administrativa de la comuna de Castro



Fuente: Elaboración Propia a partir de IDE, 2022.

Mantiene los caracteres de urbe con "aires chilotes" en múltiples aspectos, y sus viviendas obedecen a pautas de diseño que facilitan la concentración familiar, alrededor de la gran cocina-comedor. Dada la configuración topográfica, aliadas al aspecto cultural, pueden distinguirse algunas soluciones urbanas particulares, como los palafitos.

1.2. Caracterización de la población

Según el Censo 2024, Castro tiene una población de 46.997 personas, representando un 5,3% de la población de la región de Los Lagos. En cuanto a la población según sexo, existe una predominancia de las mujeres que registran una cifra de 24.165 y representan el 51% de la población total de Castro.

Asimismo, la comuna presenta un índice de masculinidad de 95, es decir, por cada 100 mujeres hay 95 hombres aproximadamente.

Respecto a la estructura de la población según sexo y edad, la comuna presenta una pirámide en forma de campana, debido a que los tramos intermedios tienen los mismos efectivos que las bases y disminuye en la cumbre como se visualiza en el siguiente gráfico. En relación con este tipo de pirámide, se deduce que la población de Castro está en una transición, donde la natalidad es cada vez menor y la tasa de jóvenes, adultos jóvenes y adultos va aumentando y proyectando un predominio de la población más adulta para los próximos años.

Para el año 2024 según los resultados del CENSO (INE, 2025), la población infantil registra una clara disminución debido a que el grupo de 0-14 años en el año 2024 representan un 17,5% de la población de la comuna y, en cambio, en el año 2002 se configuraban como un 27,5% de la población.

Por otro lado, la población juvenil y adulta aumentó, debido a que pasa de un 64,6% en el año 2002 a 70% de la población (32.887 personas) en el año 2024.

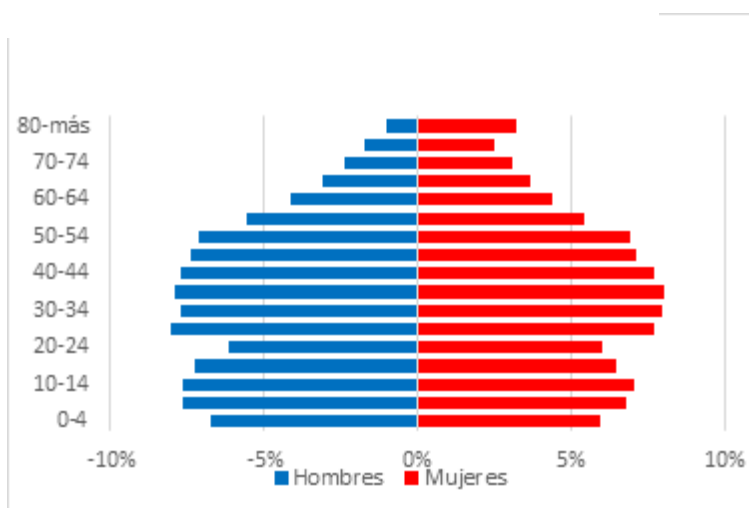
Por último, los adultos mayores también registran un aumento porcentual, pasando de un 7,8% en el año 2002 a 12,5% en el año 2024.

Tabla 2: Rangos quinquenales de edad Castro

Grupo de Edad	Población	%
0 a 14	8.213	17,5%
15 a 29	9.382	20%
30 a 44	11.277	24%
45 a 64	12.228	26%
65 o más	5.897	12,5%
Total	46.997	100%

Fuente: Elaboración propia en base a CENSO 2024 (INE, 2024).

Figura 5: Pirámide Población Castro 2024



Elaboración propia con datos de CENSO 2024.

Referente a la pertenencia a pueblos originarios, en el Censo 2024 se obtuvo un total de 12.571 personas, lo que representa un 26,9% de la población total. De esta población, 12.289 personas declaran ser pertenecientes al pueblo Mapuche, y además se destacan la población Aymara con 69 personas y 121 pertenecientes a otros pueblos. Asimismo, de la población que se declara perteneciente a un pueblo indígena u originario 5.844 son hombres y 6.727 son mujeres.

1.3. Dinámica demográfica

En cuanto a la dinámica demográfica, desde el año 2002 al año 2024 existió una tasa de crecimiento poblacional de 0,65% en la comuna, manteniéndose por debajo de la tasa de crecimiento nacional que era de 1%. En este sentido, el crecimiento de la población en Castro se mantuvo por debajo de las proyecciones en el Censo de 2002, debido a que se esperaba que para el año 2024 la comuna alcanzara una población total de 48.727 habitantes, con una tasa de crecimiento más cercana al promedio nacional.

Para el año 2030 se proyecta que la población de Castro alcance los 49.804 habitantes, con una tasa de crecimiento anual de 1,05% y manteniendo tendencias demográficas que se han dado en el último tiempo, como una disminución gradual de la natalidad, el aumento en la población económicamente activa y el aumento de la esperanza de vida acercándose a una pirámide poblacional de tipo regresiva (INE,2017). Estas proyecciones demandarían un relevo generacional necesario para mantener actividades económicas, debido al “peso demográfico” que conllevaría tener un mayor predominio de la población adulta y adulta mayor

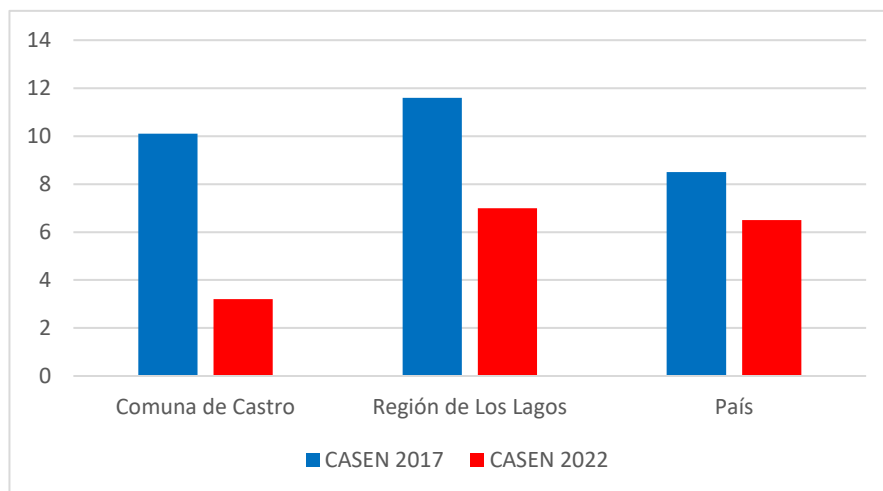
1.4. Niveles de pobreza

En Chile, la pobreza tiene dos formas de medición, según ingresos y pobreza multidimensional. La pobreza por ingresos considera los ingresos mensuales de una familia, si estos no superan la línea de la pobreza, determinada por los precios de un conjunto básico de bienes alimentarios y no alimentarios, el hogar estaría dentro de aquellos que se encuentran en situación de pobreza.

Por otra parte, la pobreza multidimensional calcula mediante una serie de indicadores que incluyen educación, salud, trabajo, seguridad social, vivienda, entorno y, por último, redes y cohesión social que fueron incluidos desde el año 2015. La carencia de cada uno de estos indicadores se toma en cuenta a la hora de generar un cálculo de la pobreza del hogar, si un hogar acumula un 22,5% o más en indicadores en carencia se puede decir que es un hogar en situación de pobreza multidimensional (Ministerio de Desarrollo Social, s.f-a). Ambas mediciones en nuestro país se obtienen con la encuesta CASEN que es llevada a cabo por el Ministerio de Desarrollo Social.

A nivel comunal, se informan los datos de la CASEN 2022, donde Castro registra un porcentaje de población en pobreza por ingresos de un 3,2 siendo la comuna con menor porcentaje de población en pobreza por ingreso de la provincia de Chiloé y la cuarta comuna con menor porcentaje de pobreza por ingreso a nivel regional.

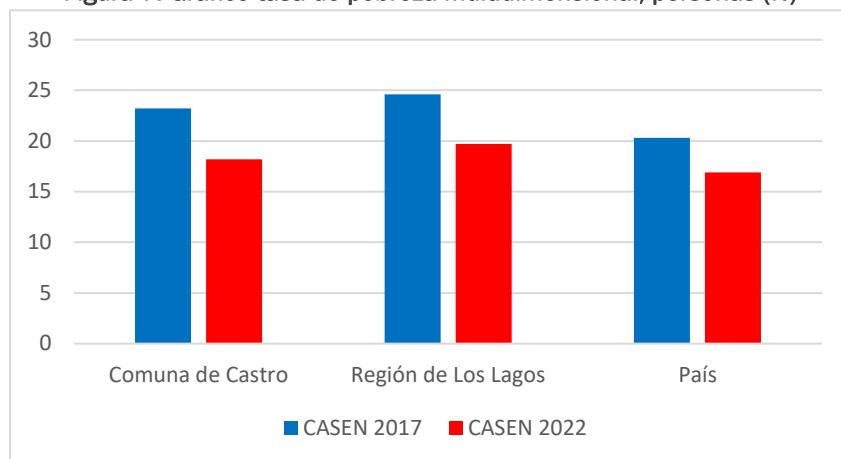
Figura 6: Gráfico tasa de pobreza por ingresos, personas (%)



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta Casen 2022.

En cuanto al porcentaje de población en pobreza multidimensional, la comuna registra un 18,2%, manteniéndola por debajo del promedio regional que data de un 19,7%, pero sobre el promedio nacional que es de un 16,9% (Biblioteca Congreso Nacional, s.f).

Figura 7: Gráfico tasa de pobreza multidimensional, personas (%)

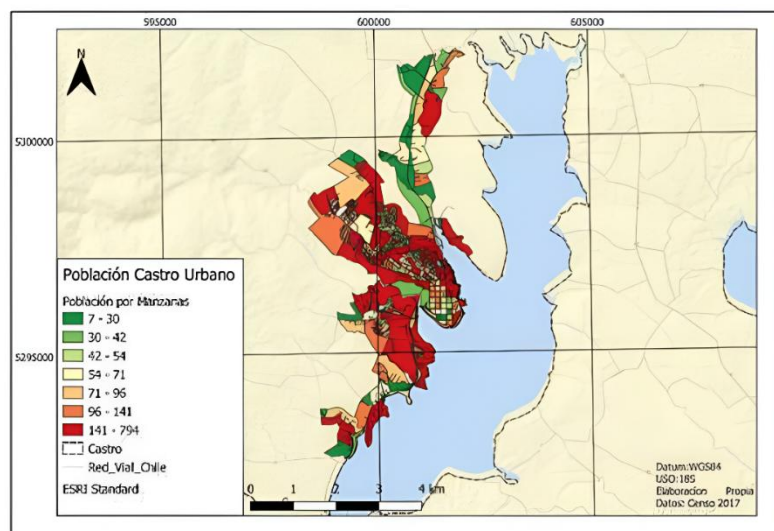


Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Casen 2022.

1.5. Asentamientos humanos

El principal asentamiento humano de la comuna es Castro urbano, el que concentra la mayor parte de la población comunal. Así, en dicho sector urbano viven 36.946 personas, lo que representa el 78,6% de la población total de la comuna, mientras que en los sectores rurales habitaban 10.051 personas

Figura 8: Concentración de población por Manzanas en Castro



Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2024, INE

En los sectores rurales, la población se encuentra distribuida de manera dispersa, concentrándose principalmente en dos tipos de asentamientos: aldeas y caseríos. Las aldeas corresponden a entidades rurales cuya población fluctúa entre 301 y 2.000 habitantes, o entre 1.001 y 2.000 cuando más de la mitad de sus habitantes se dedica a actividades económicas primarias. Generalmente, estas se localizan en torno a vías de comunicación estructurantes. Por su parte, los caseríos se definen como agrupaciones rurales compuestas por tres o más viviendas próximas entre sí, con una población inferior a 301 habitantes, y que no cumplen con los criterios para constituir otro tipo de entidad (INE, 2019).

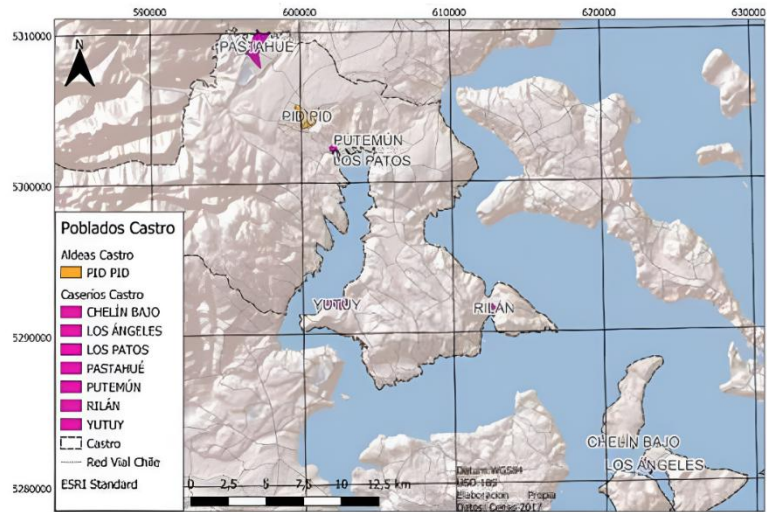
En la comuna, se emplaza una aldea ubicada en los alrededores de la Ruta Panamericana Sur, Pip Pid, la que de acuerdo con el INE (2019), contaba con 224 viviendas y una población de 592 habitantes. En cuanto a los caseríos, el mismo levantamiento identificó siete asentamientos de relevancia en la comuna, siendo el principal el de Rilán, ubicado en el sector este y con una población de 188 personas. La siguiente tabla detalla los caseríos de Castro, desagregando la población por sexo y señalando el número de viviendas.

Tabla 3: Caseríos de la comuna de Castro

Caserío	N° de viviendas	Población INE 2024		
		Total	Hombres	Mujeres
Rilán	101	193	83	110
Los Ángeles	62	94	39	55
Pastahué	63	71	39	32
Putemún	15	48	25	23
Yutuy	26	35	20	15
Chelín Bajo	14	32	19	13
Los Patos	10	27	13	14

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2024, INE.

Figura 9: Aldeas y caseríos de la comuna de Castro



Fuente: Elaboración Propia con datos de INE 2019

1.6. Patrimonio Cultural

A nivel comunal existen más de cien atractivos patrimoniales declarados Monumentos Nacionales, bajo la categoría de Monumentos Históricos mediante decreto oficial.

El patrimonio comunal se manifiesta en dos dimensiones: tangible e intangible. El patrimonio intangible incluye expresiones como el idioma, la tradición oral, las manifestaciones artísticas, las festividades, las costumbres y los saberes transmitidos de generación en generación. Por su parte, el patrimonio tangible comprende bienes materiales tales como edificaciones, sitios arqueológicos, espacios públicos, objetos históricos y elementos arquitectónicos que conforman la memoria física de la comunidad.

La identificación de valores o bienes patrimoniales se establecerá en función de su reconocimiento oficial mediante alguna figura de protección, o bien, por el respaldo de antecedentes históricos documentados, tradiciones populares o reconocimiento comunitario de carácter informal.

Las edificaciones asociadas al patrimonio cultural poseen un origen multicultural y una amplia temporalidad, que abarca desde periodos prehistóricos hasta etapas históricas recientes y se encuentran distribuidas a lo largo de todo el territorio comunal.

En base a estos criterios, algunos de los valores y bienes patrimoniales actualmente presentes en la comuna de Castro son los siguientes:

Tabla 4: Bienes patrimoniales de Castro

Dimensión	Categoría	Ejemplos representativos
Tangible - mueble	Colecciones museográficas	Museo Municipal de Castro, Biblioteca Pública, reliquias bomberiles
	Monumentos y esculturas	Bustos de próceres nacionales (Arturo Prat, Bernardo O'Higgins, Ramón Freire, entre otros), Cruceiro Gallego
	Transporte histórico	Locomóviles, locomotoras, motor a vapor (Plazuela del Tren, Aduana)
Tangible – Inmueble	Iglesias Patrimoniales	Nercón, Chelín, Rilán, Tey, Quilquico, Quehui, San Francisco de Castro
	Palafitos	Sectores Gamboa, Pedro Montt y Eusebio Lillo
	Edificaciones y espacios urbanos históricos	Mercado de Castro, Hospital de Castro, edificios públicos (Correos, Bomberos), Medialuna
	Espacios públicos y paisajísticos	Plazuelas y miradores (Millantuy, Tranque), localidades rurales (Llao Llao, Rilán, Nercón, Putemún, entre otras)
Intangible	Festividades religiosas	Fiesta de Nuestra Señora de Lourdes (Rilán), Fiesta Tradicional de Nercón
	Festividades costumbristas	Festival Costumbrista Chilote, Fiesta del Mar de Quehui, fiestas costumbristas de Llao Llao, Pid Pid, La Estancia, entre otras

Dimensión	Categoría	Ejemplos representativos
	Manifestaciones culturales vivas	Gastronomía local, música tradicional, tradición oral y saberes comunitarios

Fuente: Elaboración propia.

1.7. Patrimonio Natural y Áreas de Interés Ecológico

En la comuna de Castro no existe ninguna declaratoria como patrimonio natural ni declaratoria de áreas de interés ecológico vigentes. No obstante, el territorio cuenta con sectores de alto valor ambiental y paisajístico, cuya preservación resulta fundamental para frenar procesos de degradación y mantener los equilibrios ecológicos locales. Entre estos se incluyen tanto áreas reservadas para la conservación de la naturaleza en el marco de explotaciones agrarias, como espacios marinos de relevancia ecológica.

Entre los más significativos se destacan:

- **Áreas marinas** localizadas en la costa de la península de Rilán, la Isla de Chelín y la Isla de Quehui, que conforman ecosistemas de alto valor por su biodiversidad y su aporte a la productividad pesquera y acuícola.

Cabe señalar que, si bien estas zonas poseen atributos ambientales y culturales de relevancia, actualmente no cuentan con una figura legal de protección específica ni con normativas asociadas a áreas de conservación marina o de resguardo cultural indígena dentro del ámbito comunal.

2. Diagnóstico de condiciones urbanas

Dos de los aspectos fundamentales que definen el funcionamiento de las ciudades son la forma en que las personas se desplazan y la calidad de los espacios públicos que utilizan en su vida cotidiana. En efecto, los espacios abiertos al interior de las ciudades son el lugar donde se desarrollan una variedad de usos y funciones, ligadas a actividades como la educación, el trabajo, la cultura, el deporte, el ocio, la vida social, además de protección de la vida silvestre. De este modo, la calidad de estos entornos influye directamente en la experiencia territorial y, en consecuencia, en la calidad de vida de sus habitantes. Por ello, el diseño adecuado del espacio público y de la infraestructura para la movilidad constituye un componente esencial en la planificación urbana.

Con el objetivo de desarrollar un enfoque integral de la infraestructura y los espacios públicos de la comuna de Castro, se trabajó desde el concepto del Espacio Público de Movilidad (EPM) definido en el artículo 2.130 de la OGUC como: “el tipo de uso Espacio Público se refiere al sistema vial, a las plazas, parques y áreas verdes públicas, en su calidad de bienes nacionales de uso público”.

A ello se suman las definiciones establecidas por INE (2020):

Áreas verdes: Corresponden a aquellos espacios abiertos que cumplen funciones sociales, ambientales y económicas en los territorios donde se insertan, y cuya principal característica es la presencia de vegetación según la zona geográfica en que se ubican, la cual determinará el tipo y el nivel de predominio de esta.

Plazas: Corresponden a áreas de libre acceso a la población destinadas a la recreación, la reunión y la integración de la comunidad. Cubren necesidades a escala de barrio y se caracterizan por permitir actividades de baja intensidad, como paseo, picnic, ocio, entre otras.

2.1. Zonificación urbana y usos de suelo

Los usos de suelo constituyen el principal dato que se debe conocer de cara a la planificación del territorio para el desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura.

El Plan Regulador Comunal (PRC) de Castro está conformado por 26 zonas urbanas, las cuales se agrupan en tres grandes categorías: Zonas Centro, Zonas Habitacionales y Zonas Industriales y de Almacenamiento. A continuación, se detallan sus principales características:

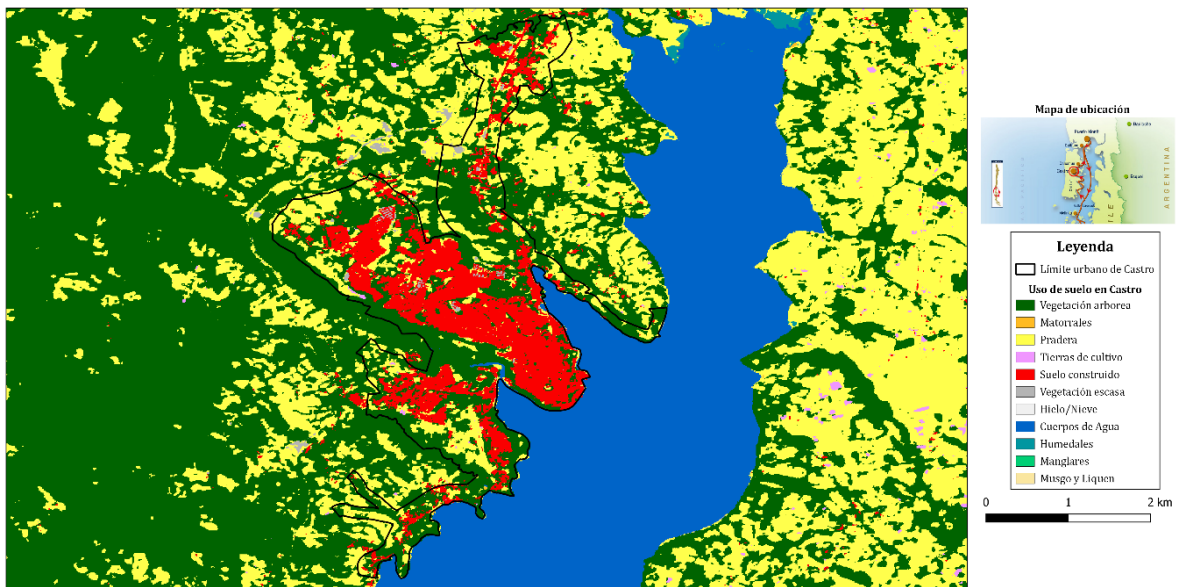
Tabla 5: Zonificación urbana de la comuna de Castro con sus respectivas extensiones

Categoría	Descripción	Superficie
Zonas de uso preferente comercial y de equipamiento (Centros)	Actividades comerciales y de equipamiento sin excluir vivienda. Subzonas: ZPA (Plaza de Armas), ZC1 (zona central), ZC2 (Costanera), ZC3 (servicios en Llau-Llao, Ten-Tén y Nercón).	100 Ha
Zona habitacional ZH1	Localización residencial regulada según densidades y patrones urbanos.	167 Ha
Zona habitacional ZH2		97 Ha
Zona habitacional ZH3		616 Ha
Equipamientos	Áreas destinadas a equipamientos urbanos y servicios en vías estructurantes.	120 Ha
Zona Industrial	Terrenos para usos productivos y actividades de almacenamiento.	126 Ha
Zona interés turístico	Sectores del borde costero y áreas aptas para el desarrollo turístico y habitacional.	40 Ha
Zonas Especiales	Espacios urbanos singulares o patrimoniales (playas, puertos, palafitos, museos, áreas deportivas, Parque Municipal).	161 Ha
Zonas Protección y Restricción	Preservación de cursos de agua, quebradas, humedales y laderas.	50 Ha

Fuente: Elaboración propia en base a Plan Regulador Comunal de Castro (2006).

A modo de contextualización, en la siguiente se muestra un mapa de uso de suelo presente en el radio urbano de Castro.

Figura 10: Mapa de uso de suelo en el radio urbano de la ciudad de Castro



Fuente: Elaboración propia.

2.2. Diagnóstico Áreas Verdes y Espacios Públicos

En el marco del desarrollo del PIIMEP de la comuna de Castro, se realizó un diagnóstico de la situación comunal de áreas verdes y espacios públicos a partir de dos enfoques complementarios:

- **Análisis según el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU).** El SIEDU, desarrollado conjuntamente por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) y el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), es una herramienta destinada a medir, monitorear y evaluar periódicamente los avances de las ciudades chilenas en materia de calidad de vida y desarrollo urbano. Entre sus indicadores, considera la dotación y accesibilidad de áreas verdes, buscando garantizar un acceso equitativo a estos espacios como elemento clave para la integración social y la generación de oportunidades de desarrollo.
- **Catastro comunal de áreas verdes y espacios públicos de Castro:** Elaborado por la SECPLAN, este levantamiento identifica y cuantifica los espacios públicos y áreas verdes existentes en la comuna, clasificándolos de acuerdo a su estado de conservación.

2.2.1. Análisis según el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU)

Tabla 6: Indicadores SIEDU de los espacios públicos y áreas verdes de la comuna de Castro

DATOS SIEDU CASTRO				
Superficie de áreas verdes públicas por habitante	Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3000 metros)
9.17 m2/hab	65,8%	47,6%	6.52	10.19
Este indicador presenta la relación entre la superficie total de áreas verdes comunales (sumatoria de superficie de parques y plazas públicas) respecto a la población urbana comunal. El estándar definido por el SIEDU es de 10 m2/habitante, el cual solo es cumplido por el 16,5% de las comunas. Por otro lado, un 50% de las comunas están por debajo del rango de los 5 m2/habitante.	El indicador relaciona la cantidad de personas que viven a menos de 400 metros de una plaza pública respecto del total de la población urbana de la comuna, permitiendo así dar cuenta del porcentaje de la población que efectivamente tiene acceso a una plaza. Sólo 16 de las 117 comunas que cumplen con el estándar de distancia a plazas públicas (400 metros) logran atender a más del 90% de la población urbana de la comuna.	El indicador relaciona la cantidad de personas que viven a menos de 3000 metros de un parque público respecto del total de la población urbana de la comuna, permitiendo así dar cuenta del porcentaje de la población que efectivamente tiene acceso a un parque. Sólo 52 de las 117 comunas que cumplen con el estándar de distancia a parques públicos (3000 metros) logran atender a más del 90% de la población urbana de la comuna.	El indicador mide la cantidad de metros cuadrados de plazas públicas respecto a la población que cumple con el estándar de distancia a plazas públicas (400 metros). El objetivo de este indicador es comprender la carga efectiva de una plaza pública dada la población que tiene mayor accesibilidad a escala comunal. En términos de la capacidad de carga de las plazas, se evidencia un bajo desempeño para gran parte de las comunas analizadas. En promedio, las personas que habitan en áreas urbanas tienen acceso a 4,9 m2 de plazas por habitante.	El indicador mide la cantidad de metros cuadrados de parques públicos respecto a la población que cumple con el estándar de distancia (3000 metros). El objetivo de este indicador es comprender la carga efectiva de un parque público dada la población que tiene mayor accesibilidad a escala comunal. La situación es igual de deficitaria en lo que respecta a la capacidad de carga de los parques, donde en promedio, las personas que habitan en áreas urbanas tienen acceso sólo a 4,4 m2 de parque por habitante.

Fuente: Elaboración propia.

- **Superficie de áreas verdes públicas por habitante:** La comuna de Castro presenta una superficie de áreas verdes públicas de 9,17 metros cuadrados por habitante, cifra que se sitúa ligeramente por debajo del estándar recomendado de 10 m² por habitante según la medición vigente del SIEDU 2018. Esta situación indica un déficit relativo en la provisión de espacios verdes, considerando que solo un 16,5% de las comunas analizadas cumplen con este estándar, y que la mitad se encuentra incluso por debajo de los 5 m² por habitante.
- **Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas:** En cuanto al acceso a las plazas públicas, un 65,8% de la población urbana de Castro vive a menos de 400 metros de una plaza, lo que refleja que una parte importante de sus habitantes tiene acceso relativamente cercano a estos espacios. Sin embargo, esta cobertura es todavía insuficiente si se compara con las comunas que alcanzan una atención superior al 90%, lo que revela que una proporción considerable de la población carece de acceso a plazas en proximidad adecuada.
- **Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos:** Respecto a los parques públicos, la situación es más preocupante, ya que solamente el 47,6% de la población urbana tiene acceso a un parque en un radio de 3.000 metros. Este indicador muestra que menos de la mitad de los habitantes de la comuna puede disfrutar de estos espacios.
- **Superficie de espacios públicos por habitante que cumple estándar de distancia:** En cuanto a la capacidad de carga, es decir, la superficie de plazas y parques por habitante que efectivamente tiene acceso a estos espacios, Castro muestra un desempeño relativamente positivo. La superficie de plazas por habitante con acceso efectivo es de 6,52 m², superando el promedio nacional de 4,9 m², mientras que la superficie de parques por habitante es de 10,19 m², muy superior al promedio de 4,4 m² reportado en otras comunas.

El diagnóstico general revela que, aunque la superficie de áreas verdes por habitante se acerca al estándar, la accesibilidad geográfica y territorial a estos espacios es insuficiente, en especial en lo que respecta a parques públicos. La distribución desigual limita el acceso para una parte significativa de la población urbana, afectando la equidad en el disfrute de los beneficios que aportan los espacios verdes.

2.2.2. Estado de conservación de áreas verdes y espacios públicos

El catastro comunal registra y clasifica los diferentes espacios públicos existentes, incluyendo áreas verdes, plazas y multicanchas. Estos espacios son clasificados de acuerdo a su estado de conservación en cuatro categorías:

Tabla 7: Criterios de clasificación de estado de conservación espacios públicos comuna de Castro

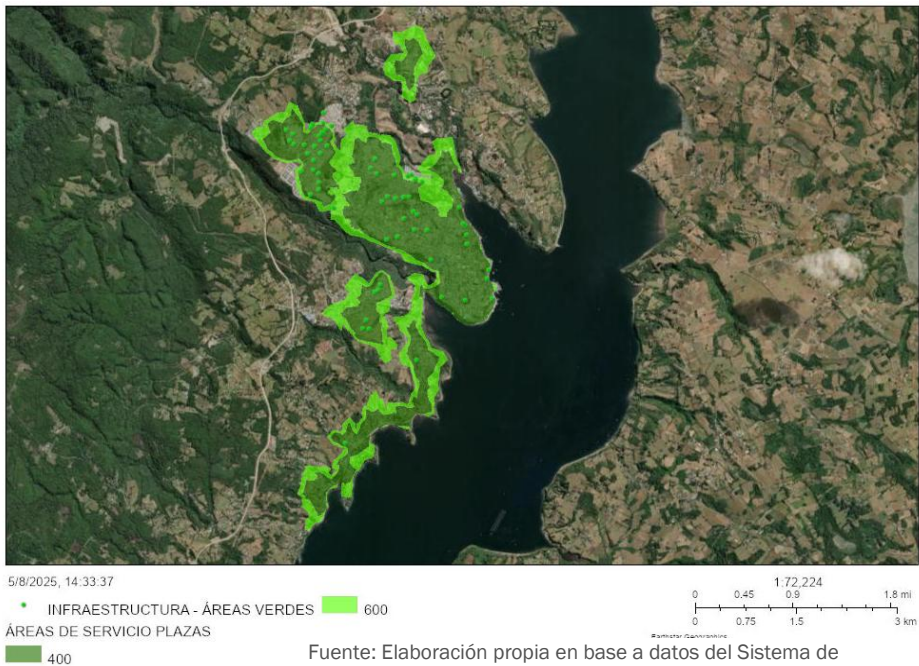
Estado	Descripción
Bueno	Espacio público consolidado y en óptimo estado que no requiere intervención.
Regular	Espacio público consolidado que presenta algunas debilidades en su equipamiento, configuración o estado de mantención.
Malo	Espacio Público consolidado que presenta un deterioro generalizado en su infraestructura, equipamiento y/o mantención, afectando negativamente su uso y funcionalidad como espacio público. Requiere intervención urgente para recuperar sus condiciones mínimas de uso.
No consolidado	Espacio definido en el PRC que no cuenta con mobiliario, arborización, tratamiento de suelos, zonificación u otros elementos que permitan entender su apropiación como espacio público.

Fuente: Elaboración propia.

a) Áreas verdes

En el radio urbano de Castro se contabilizan un total de 220 áreas verdes. Se puede observar cómo se encuentran distribuidas en la figura 9.

Figura 11: Distribución de áreas verdes en el radio urbano de la ciudad de Castro



En la figura 11 se grafica la accesibilidad a áreas verdes, con datos del SIEDU. El SIEDU definió como estándar óptimo de accesibilidad una distancia de hasta 400 metros desde el centro de la manzana. Adicionalmente se definió una distancia de hasta 600 metros como una situación de accesibilidad media y de más de 600 metros como una situación de accesibilidad baja.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Sistema de Indicadores y Estándares del Desarrollo Urbano (SIEDU).

De las 220 áreas verdes contabilizadas por SECPLAN, 142 de estas se encuentran en buen estado, 50 en estado moderado, 21 en mal estado, 7 de ellas no presentaban ningún tipo de vegetación como para analizar su estado. Las 220 áreas verdes suman un total de 316.366 m² equivalente a 31 hectáreas. Este número es muy bajo considerando que el radio urbano cuenta con una superficie de 13.613.092 m² equivalente a 1361 hectáreas y el catastro se complementa con el PRC de la comuna del año 2004 que enfatiza la Falta de áreas verdes, parques y arborización en calles. Sin embargo, cabe considerar que este número corresponde a las áreas verdes de uso público, es decir, no se consideran áreas verdes privadas.

Tabla 8: Estado de conservación áreas verdes, comuna de Castro

Áreas verdes		
Estado de conservación	Cantidad de espacios	%
Buen estado	142	65%
Estado moderado	50	23%
Mal estado	21	9%
No consolidado	7	3%
Total	220	100%

Fuente: Elaboración propia.

- b) **Plazas:** En cuanto a las plazas de las 50 que SECPLAN contabiliza, 16 de estas se encuentran en buen estado, 18 en estado moderado, 14 en mal estado, 2 no presentaba equipamiento para ser analizada.

Tabla 9: Estado de conservación plazas comuna de Castro

Plazas		
Estado de conservación	Cantidad de espacios	%
Buen estado	16	32%
Estado moderado	18	36%
Mal estado	14	28%
No consolidado	2	4%
Total	50	100%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 12: Ejemplos de espacios públicos en buen estado



Fuente: Elaboración propia.

Figura 13: Ejemplos de espacios públicos en mal estado



Fuente: Elaboración propia.

- c) **Multicanchas:** En cuanto a las multicanchas de las 22 que SECPLAN contabiliza, 7 de estas se encuentran en buen estado, 5 en estado moderado, 9 en mal estado y una no consolidada. La cancha sintética comunal se encuentra en estado moderado.

Tabla 10: Estado de conservación multicanchas, comuna de Castro

Multicanchas		
Estado de conservación	Cantidad de espacios	%
Buen estado	7	32%
Estado moderado	5	23%
Mal estado	9	41%
No consolidado	1	4%
Total	22	100%

Fuente: Elaboración propia.

Figura: Ejemplos de multicanchas en mal estado

Figura 14: Ejemplos de multicanchas en mal estado



Fuente: Elaboración propia.

2.2.3. Conclusión diagnóstico espacio público

El diagnóstico evidencia una cobertura insuficiente y una calidad desigual de la infraestructura disponible, lo que limita el acceso equitativo de la población a entornos urbanos seguros, funcionales y de calidad. Si bien la mayor parte de las áreas verdes se encuentran en buen estado (65%), la superficie total registrada —31 hectáreas— resulta muy baja en relación con la extensión urbana de la comuna (1.361 hectáreas), lo que confirma un déficit estructural ya identificado en el PRC, referido a la falta de parques, arborización y espacios públicos de escala comunal.

En cuanto a plazas y multicanchas, los resultados muestran un nivel de deterioro más crítico: solo un tercio de las plazas y multicanchas se encuentra en buen estado, mientras que un 28% y un 41% respectivamente están en mal estado, lo que afecta directamente su funcionalidad, seguridad y atractivo como espacios de encuentro comunitario. A ello se suma la existencia de espacios no consolidados, es decir, sitios reconocidos en la planificación territorial pero que carecen de equipamiento y diseño mínimo para cumplir su rol de espacio público.

La situación descrita refleja la necesidad urgente de avanzar en la recuperación y fortalecimiento del sistema comunal de espacios públicos, que combine la mantención y mejoramiento de la infraestructura existente con la creación de nuevas áreas verdes y parques, de manera de aumentar la cobertura y mejorar la accesibilidad.

2.3. Diagnóstico transporte y movilidad

El diagnóstico de movilidad Castro se estructuró a partir de cuatro zonas de análisis: Centro, Norponiente, Castro Alto y Ruta 5. En cada una de ellas se evaluaron variables asociadas a la infraestructura y funcionamiento del sistema urbano, incluyendo la estructura vial y su capacidad, las principales actividades y flujos que generan desplazamientos, la localización y estado de los paraderos de transporte público, la disponibilidad y regulación de

estacionamientos, así como los elementos de señalización, demarcación y medidas de seguridad vial. También se consideró el estado de pavimentos y veredas, con el fin de identificar brechas, problemáticas y oportunidades de mejora que inciden directamente en la accesibilidad, seguridad y eficiencia de la movilidad comunal.

2.3.1. Centro de Castro

a) Estructura vial y capacidad

La estructura vial del centro de la ciudad de Castro se caracteriza por ser una malla bastante regular en la cual se identifica un par vial estructurante (Ejes San Martín y O'Higgins) que acoge el flujo interno y de paso por la comuna. Cabe destacar que este par se constituye en un tramo de la Ruta 5, con lo cual constituyen ejes relevantes de conectividad insular. Sin embargo, se advierte que no existe segregación del flujo de paso con el interno, lo cual merma indudablemente el sistema de transporte, advirtiéndose congestión y externalidades negativas (como accidentes y contaminación) producto de la convivencia de modos en una misma vía. Si bien se reconoce una red, existen vías estructurantes que no tienen continuidad, debido principalmente a la dificultad topográfica que la solución amerita, como es el caso de la vía Costanera.

Figura 15: Estructura vial centro de Castro

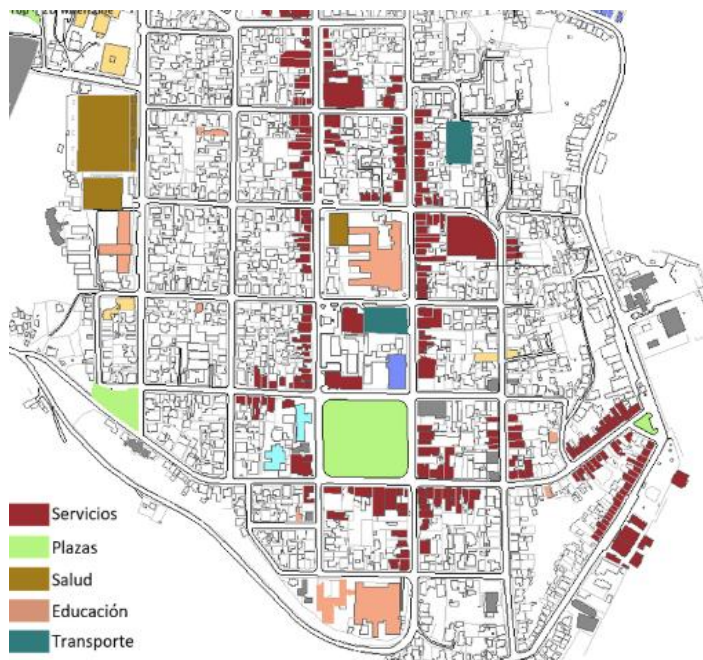


Fuente: Elaboración propia.

Respecto a disminuciones y aumentos de capacidad se pueden mencionar el arco Los Carrera entre Sargento Aldea y Caupolicán, la intersección de O'Higgins con Magallanes y las intersecciones de la plaza de armas. En los dos primeros casos se debe a la reducción de la faja (línea de las propiedades) y en el segundo por la apertura del espacio público.

b) Actividades

Figura 16: Actividades centro de Castro



Fuente: Elaboración propia.

Como es característico de las ciudades intermedias, el sector centro constituye el principal polo de atracción de la ciudad y cumple un rol de servicios que se extiende a toda la provincia. En efecto, en esta zona se concentra gran parte de los servicios públicos comunales y provinciales, lo que refuerza su centralidad y relevancia funcional. Presenta, por tanto, una alta actividad peatonal y vehicular, tanto por las dinámicas urbanas propias de los centros urbanos como por la importancia del turismo en la comuna. Se configura, así como un gran generador y atractor de viajes, donde destacan hitos como el mall, los terminales de buses y la iglesia, entre otros. Esta situación, sumada al flujo de paso, ejerce una presión constante sobre la red vial comunal.

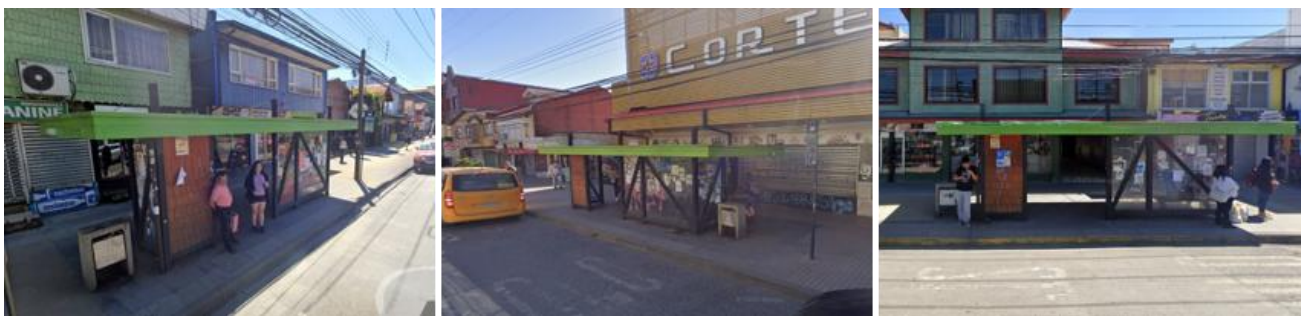
c) Paraderos

Respecto a la infraestructura asociada al transporte público mayor y menor, la cobertura es amplia y consecuente con el rol de la zona y la mayor presencia de peatones y usuarios de transporte público (según estándar Consejo Nacional de Desarrollo Urbano CNDU: 400 m de distancia máxima desde la parada de TP a la vivienda).

Presenta refugios peatonales en buenas condiciones que además poseen en su mayoría la nueva bandera de parada con información al usuario.

Sin embargo, se observan paradas sin refugio que no se condicen con el clima y el ancho de acera que permite instalación de refugio.

Figura 17: Ejemplos de paraderos centro de Castro



Fuente: Elaboración propia.

d) Estacionamientos

Presenta gran cantidad de áreas de estacionamiento en calzada y casi nula restricción al estacionamiento en la zona céntrica (exceptuando el eje San Martín) lo que implica disminución importante de la capacidad operativa de las vías y la consecuente congestión, aumento en los tiempos de viaje y otro tipo de externalidades negativas. Además, se favorece la accesibilidad de vehículos particulares motorizados en desmedro de modos sustentables. En este contexto surge la necesidad de repensar su ubicación con un enfoque sistémico, que permita distribuir de manera equitativa el poco espacio disponible y favorecer las condiciones de accesibilidad al centro de peatones y transporte público (aumento de veredas e incorporación de pistas solo bus, por ejemplo). Además, no se observan sectores de conectividad intermodal, que permitan evitar que el viaje completo sea hecho en automóvil y evitar un daño paisajístico al entorno. Cabe destacar que el Puerto y el eje de la costanera Pedro Montt es uno de los sectores con mayor concentración de estacionamientos informales. La demanda es tan alta por estacionar en el centro que incluso ya se observa la invasión de espacios públicos en el sector Punta de Diamante.

Figura 18: Ejemplos de estacionamientos, centro de Castro



Fuente: Elaboración propia.

e) Señalización, demarcación y medidas de seguridad vial

Sector que, dado su rol, presenta mayor cantidad de señalización y demarcación en la plataforma pública. En efecto, se identificó un total de 12 intersecciones semaforizadas en el área de estudio, las restantes se encuentran en general reguladas a través de señal de prioridad “Pare” o “Ceda el paso”. Así también se reconocen elementos para conducir peatones y para alertar a automovilistas en cruces permitidos (balizas, vallas peatonales, islas, etc). Sin embargo, en algunos cruces se requiere, por intensidad de flujo y deterioro de infraestructura, evaluar y regular los tiempos necesarios de paso para cada modo y así evitar una situación de riesgo para usuarios vulnerables y congestión para usuarios de transporte motorizados (sgto Aldea-San Martín). El estado de la demarcación, en general, es deficitario y presenta desgaste. Un aspecto importante a relevar es la conducta vial de peatones, quienes a pesar de tener elementos que regulan su tránsito adoptan actitudes temerarias en cruces que impiden la evacuación de automóviles en forma normal y, eventualmente, podría ocasionar accidentes.

Figura 19: Ejemplos de señaléticas, centro de Castro



Fuente: elaboración propia.

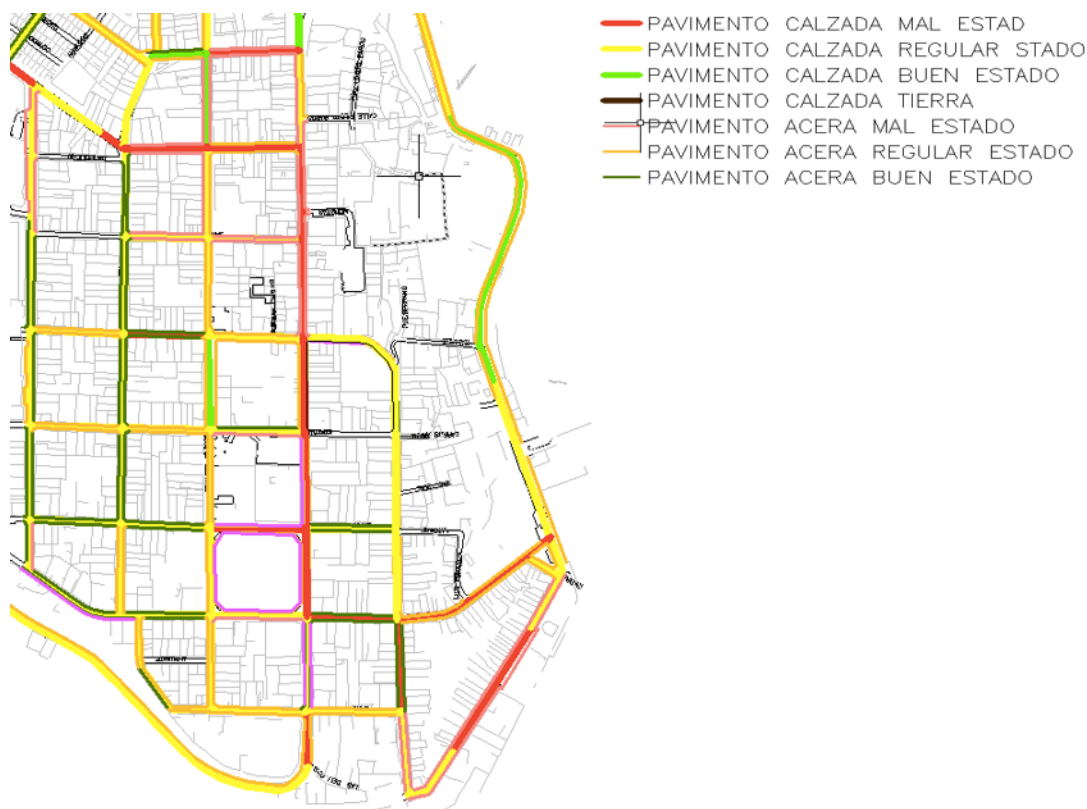
f) Pavimentos y veredas

En general las calzadas en el sector céntrico se encuentran en regular a mal estado de conservación, determinado básicamente por flujo y tonelaje de vehículos que circula por estas vías, lo cual dificulta el desplazamiento sobre todo de transporte público. Urgente se torna la materialización del by pass con el objetivo de descongestionar el centro y redistribuir adecuadamente el tránsito vehicular.

De manera similar, las veredas también presentan un importante grado de deterioro en varios tramos, lo que genera condiciones de riesgo para los peatones, particularmente en lo referido a posibles tropiezos y caídas. Esta situación contribuye a que el centro urbano no sea percibido como un entorno amigable ni seguro para el desplazamiento peatonal.

Este diagnóstico es compartido por el equipo municipal, que actualmente se encuentra en búsqueda de financiamiento para la ejecución de un proyecto de mejoramiento urbanístico integral del sector céntrico.

Figura 20: Estado de conservación de pavimentos y veredas en el centro de Castro



Fuente: Elaboración propia.

2.3.2. Norponiente

a) Estructura vial y capacidad

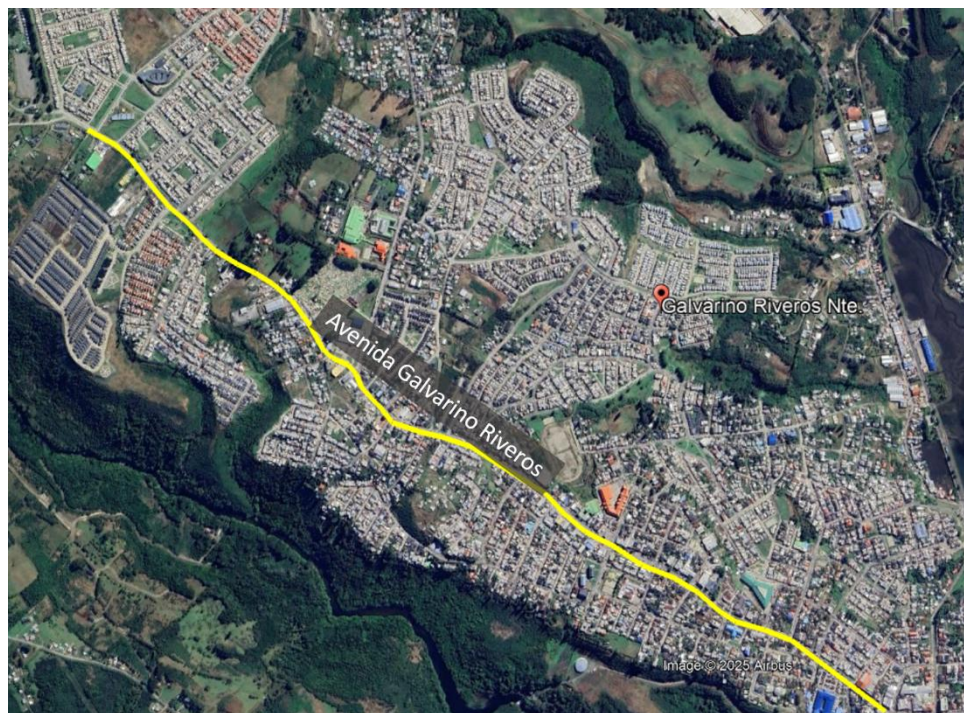
La estructura vial de este sector gira en torno a la jerarquía de la vía Galvarino Riveros que funciona como la articuladora del sector y desde la cual se accede por vías menores a los distintos barrios y sectores que se distribuyen a lo largo de ésta.

Esta condición de única ruta de acceso está siendo evaluada a través del proyecto SERVIU que pretende, además de aumentar la capacidad de esta vía, generar otra alternativa de acceso al norte en el sector, sin tener que ingresar al centro de la ciudad.

Tampoco se observan conexiones internas hacia el sector Gamboa, determinado básicamente por la topografía abrupta y elementos naturales que los separan.

La estructura interna de los barrios es de carácter más bien orgánico e irregular (siguiendo la topografía sinuosa del sector donde se emplaza) a excepción de barrios de reciente construcción ubicados al poniente de la ciudad.

Figura 21: Estructura vial sector Norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

Figura 22: Trama vial sector norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

b) Actividades

El eje Galvarino Riveros presenta una diversidad de actividades entre las cuales destaca el Hospital Comunal, centros comerciales, el cementerio y una serie de equipamientos comerciales. Este carácter diverso del eje es el que genera intensidad de uso, tanto vehicular como peatonal. Internamente a ambos lados (norte y sur) de esta vía se desarrollan áreas principalmente habitacionales que son complementadas con equipamientos de índole educacional (Liceo Francisco Coloane), comercial (mercado), deportivo y otros.

Figura 23: Actividades sector norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

c) Paraderos

Respecto a la infraestructura menor asociada al transporte público se observa, en general, una buena cobertura de las paradas de transporte público (según estándar CNDU). No obstante, se evidencia una situación desigual en cuanto a las características físicas de los refugios y su localización.

A lo largo de la vía Galvarino Riveros, particularmente en su tramo norte, se constatan refugios en buen estado de conservación, con un diseño homogéneo que incorpora elementos como información para el usuario y, en algunos casos, bahías de detención. En contraste, al sur del mismo eje, predominan estructuras heterogéneas, con condiciones de conservación que varían entre regulares y deficientes.

Esta disparidad evidencia una dotación desigual de infraestructura asociada al transporte público, lo que afecta la calidad del servicio y las condiciones de espera de los usuarios, especialmente en sectores con menor nivel de consolidación urbana.

Figura 24: Ejemplos de paraderos sector norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

d) Estacionamientos

Alrededor del eje Galvarino Riveros no se observan estacionamientos en calzada, por ende, no se disminuye la capacidad operativa de la vía. Sin embargo, se observa un gran número de estacionamientos informales en las aceras que, al ser amplias y no tener diseño urbano paisajístico, dan el espacio propicio para el emplazamiento informal de éstos. Los perjudicados por esta situación son los peatones que circulan por la platabanda, quienes comúnmente ven obstaculizadas las veredas.

Internamente, en los barrios se observan estacionamientos de vehículos particulares asociados a las viviendas, que si bien obstaculizan una pista, generando disminución en la calzada y reduciendo su capacidad, no generan un impacto mayor dada la baja intensidad de uso y poca atracción de viajes de los sectores.

Figura 25: Ejemplos de estacionamientos, sector norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

e) Señalización, demarcación y Medidas de Seguridad vial

Alrededor del eje Galvarino Riveros, la demarcación es deficitaria y presenta serios problemas de desgaste. Solo en algunos sectores (cruces relevantes) es posible evidenciar un buen estado.

Figura 26: Ejemplos de señaléticas, sector norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

f) Pavimentos y veredas

Alrededor del eje Galvarino Riveros los pavimentos de calzada se encuentran en general en mal estado de conservación, incluso es posible constatar grandes paños de tierra al poniente. Respecto a las veredas, la situación es similar y se debe, en gran medida, al uso inapropiado que se les da como espacios de estacionamiento vehicular.

Internamente se observa una serie de vialidad estructurante sin pavimentar (Pablo Neruda, Galvarino Riveros, Calle Caguach, etc) y en otros sectores se observa solo la materialización de una pista (sector Cesfam). Esta situación repercute en la velocidad y calidad del servicio de transporte público, ya que los buses deben transitar por extensos tramos con pavimento en mal estado o, en algunos casos, inexistente. Esto no solo afecta los tiempos de desplazamiento, sino que también incrementa el desgaste y los costos de mantención de los vehículos.

Respecto a las veredas, en general se encuentran en regular estado destacándose el buen estado de las recientes veredas materializadas en población René Shneider y Cancha Rayada, donde la nueva infraestructura ha mejorado las condiciones de desplazamiento y seguridad para los peatones.

Figura 27: Estado de conservación de pavimentos y veredas, sector norponiente de Castro



Fuente: Elaboración propia.

2.3.3. Gamboa Alto

a) Estructura urbana y capacidad:

Se trata de un sector que se organiza y estructura en torno a una única vía de acceso desde la Ruta 5, la calle Ubaldo Mancilla. En este contexto no existen alternativas de accesibilidad directa a la ruta ni de conectividad interna con otros barrios de la comunal. Recientemente, se pavimentó de manera parcial la calle Manuel Ojeda, que constituye la proyección de Ubaldo Mancilla hacia el suroeste, mejorando parcialmente las condiciones de circulación en el área.

La trama interior de los barrios se organiza en torno a vías locales, de trazado irregular que responden a la topografía sinuosa del terreno. Se observa reducción de capacidad de la vialidad que conecta Altos de Gamboa con Ubaldo Mancilla debido principalmente a que no se materializa la expropiación de acceso para generar la continuidad del perfil.

Figura 28: Estructura vial sector Gamboa



Fuente: Elaboración propia.

b) Actividades

Se trata de un sector predominantemente residencial, que además concentra equipamientos educacionales de relevancia comunal, como el Liceo Pablo Neruda, la Escuela Teresa de Los Andes y la sede de la Universidad de Los Lagos. Este territorio evidencia procesos de urbanización relativamente recientes, los cuales han permitido absorber una parte importante de la demanda habitacional de sectores de clase media en la comuna.

La presencia de la universidad ha generado un aumento significativo en el flujo hacia el sector, consolidándose como un polo de atracción no solo para residentes de Castro, sino también para personas provenientes de comunas vecinas como Ancud, Quemchi, Quellón y Dalcahue. Esta condición ha incrementado notablemente la intensidad de uso del área y, en consecuencia, ha provocado un alza considerable en la circulación vehicular por las vías internas del sector.

La situación antes descrita y la constatación de la falta de vialidad estructurante con capacidad de absorber el flujo esperado, generará impactos y externalidades negativas en su área de influencia desde el punto de vista del transporte.

Figura 29: Principales actividades sector Gamboa, Universidad de Los Lagos y Liceo Bilingüe Teresa de Los Andes



Fuente: Elaboración propia.

c) Paraderos:

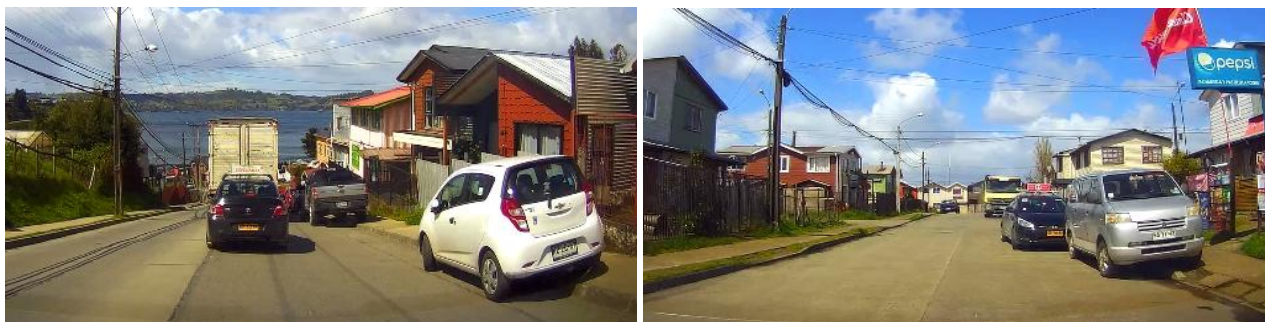
Respecto a las paradas de transporte público, se observa un área al sur constituida por nuevos loteos sin cobertura, según el estándar CNDU. La infraestructura de los refugios se encuentra en regular buen estado de conservación y, en general, responde a la línea de diseño de la comuna en su conjunto, por ende se observa nueva bandera con información de recorridos. Es pertinente el estudio de la reubicación de algunos, dado que donde se encuentran convergen muchos movimientos (Ubaldo Mancilla/Francisco Coloane).

d) Estacionamientos

No se observan áreas de estacionamiento importante a lo largo de calle Ubaldo mancilla (tramo 1 pavimentado), sin embargo se constatan algunas zonas puntuales de estacionamientos informales que no genera disminución de capacidad en la vía producto de la forma de estacionar (en eje de solera), sin embargo constituye una dificultad mayor para la circulación de peatones y una condición de riesgo dado que muchos se ven enfrentados a caminar por calzada.

Internamente, al igual que en la mayoría de las zonas residenciales constadas en castro, se observan estacionamientos de vehículos particulares asociados a las viviendas, que si bien obstaculizan una pista generando disminución en la calzada y reduciendo su capacidad, no generan un impacto mayor dada la baja intensidad de uso y poca atracción de viajes de los sectores.

Figura 30: Ejemplos de estacionamientos, sector Gamboa



Fuente: Elaboración propia.

e) Señalización, Demarcación y Medidas de Seguridad Vial

Si bien se reconoce la implementación de, al menos, señales de prioridad en intersecciones del eje estructurante, la demarcación es deficitaria. Cabe destacar la intersección de mayor jerarquía, donde convergen muchos movimientos (Ubaldo Mancilla/Francisco Coloane) la demarcación es prácticamente inexistente. Al interior de los barrios esta situación es similar.

Se reconocen algunos elementos de seguridad que tienen como objetivo disminuir la velocidad vehicular por Ubaldo Mancilla, reduciendo de esta forma el riesgo de accidentes (atropellos) para peatones. Sin embargo, carecen de demarcación apropiada.

Figura 31: Ejemplos de estacionamientos sector Gamboa

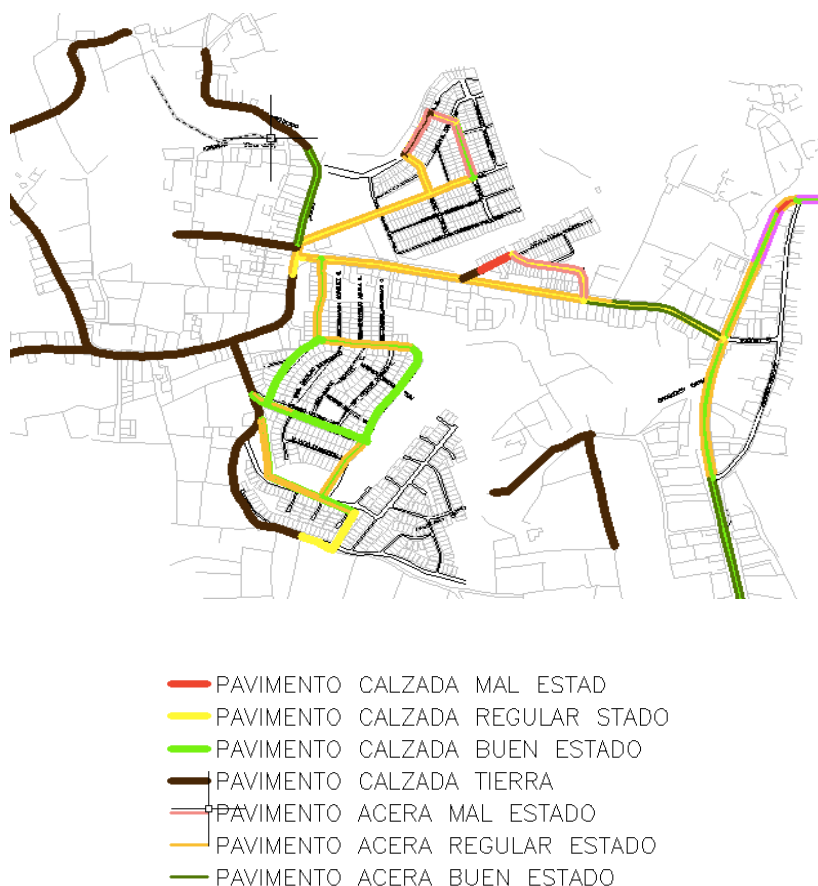


Fuente: Elaboración propia.

g) Pavimentos y veredas

Destaca la pavimentación del primer tramo de Ubaldo Mancilla en regular estado. Una serie de fajas internas y tramos de conexión con nuevos loteos (Altos de Gamboa) no se han materializado. Internamente, se observan calles y pasajes pavimentados de regular a buen estado de conservación (algunos de reciente ejecución). Recientemente, se pavimentó de manera parcial la calle Manuel Ojeda, que constituye la proyección de Ubaldo Mancilla hacia el suroeste, mejorando las condiciones de circulación en el área. Respecto a las veredas, en general, se encuentran en regular estado y al igual que en la mayoría de los sectores residenciales su faja pavimentada es reducida y presenta obstáculos en la circulación de peatón (como los postes de luz). Lo anterior, no genera una buena accesibilidad de peatones al transporte público y no se condice con objetivos que impone la movilidad sostenible.

Figura 32: Estado de conservación de pavimentos y veredas, sector Gamboa



Fuente: Elaboración propia

2.3.4. Ruta 5

a) Estructura urbana/capacidad

La estructura vial del sector existe básicamente en torno a la Ruta 5 desde la cual se desprenden vialidades menores, algunas sin pavimentar, que dan accesibilidad a sectores residenciales y equipamientos relevantes (del balneario y accesibilidad a Colegio Carpe Diem, por ejemplo).

La vía es en general continua, sin bordes consolidados, pero se observan algunos atravesos regulados por señal de prioridad, los cuales presentan cierto grado de conflicto (congestión y riesgo de accidentes) debido al flujo vehicular que accede, la falta de pistas de viraje y baja visibilidad. Situación que ha sido recogida por autoridades y servicios a través de la ejecución de proyectos de semáforos en algunas intersecciones (Llau Llau/ Ten Ten y Punta de Diamante).

El perfil de una calzada bidireccional con una pista por sentido, se ve sobrepasada por la magnitud e intensidad del flujo vehicular observado, además de que no existe segregación o especialización vial que permita restringir determinados flujos (carga).

Figura 34: Trama vial Ruta 5 norte



Fuente: Elaboración propia.

Figura 33: Trama vial Ruta 5 sur



Fuente: Elaboración propia.

b) Actividades

La Ruta 5 al norte del centro urbano se caracteriza por presentar concentración dispersa de áreas habitacionales, industria, comercio y bodegaje. Destaca la presencia del centro comercial Homecenter Sodimac y algunos equipamientos educacionales que se constituyen como polos atractores de viajes: Carpe Diem, San Crescente y colegio Cahuala. Más cercano al centro se reconoce un sector residencial y patrimonial determinado por el sector Pedro Montt. Esta situación permite evidenciar la falta de medidas de seguridad y capacidad en las intersecciones con la Ruta 5.

La Ruta 5 al sur del sector centro, también se constituye principalmente de áreas habitacionales consolidadas como Villa Guarello y otras áreas más dispersas y equipamientos comerciales. Se reconoce la presencia del Casino Enjoy como equipamiento relevante que dada sus características atrae muchos viajes en vehículo. En Nercón se constata la Escuela Nelly Oyarzún como atractor de viajes internos.

Figura 35: Ejemplos actividades Ruta 5



Fuente: Elaboración propia.

c) Paraderos

Respecto a las infraestructuras menores asociadas al transporte público se observa, en general, una regular cobertura (según estándar CNDU) dado que se observan sectores como Pedro Montt y Nercón, por ejemplo, donde no existe accesibilidad mínima a paradas de transporte público. Así también, se observa que la disposición de refugios está 100% emplazada en la Ruta 5 y no se observa esta infraestructura en ejes paralelos importantes como Llau Llau, donde está la mayor cantidad de viviendas residenciales y equipamientos de ese sector.

La infraestructura del refugio adquiere un diseño distinto al que se observa en otros sectores de la comuna y se presenta en regular y buenas condiciones. Generalmente se presenta una bahía para evitar detención del flujo en la ruta. Sin embargo, el diseño y la accesibilidad a éste no está pensado en personas con movilidad reducida. Además, no presentan información al usuario de ningún tipo, por ende, es imposible conocer frecuencias, recorridos u otros relevantes.

Figura 36: Ejemplos de paraderos Ruta 5



Fuente: Elaboración propia.

d) Estacionamientos

No se observan áreas de estacionamiento en calzada a lo largo de la Ruta 5, lo que evidentemente responde al estándar de conectividad que requiere y la necesidad de contar con una vía expedita en su mayor capacidad operativa. Solo se observan estacionamientos informales emplazados de manera puntual en áreas donde los bordes se retraen permitiéndolo.

En la vialidad secundaria a la Ruta 5, asociadas principalmente a sectores residenciales, se observan estacionamientos en calzadas que disminuyen la capacidad de las vías de dos a una pista.

Figura 37: Ejemplos de paraderos, Ruta 5



Fuente: Elaboración propia.

e) Señalización, demarcación y Medidas de Seguridad vial

La Ruta 5 posee buena señalización y demarcación en general. Sin embargo, es muy deficiente para el flujo que se incorpora a través de vías secundarias (paralelas o que intersectan la ruta), donde no existe demarcación ni alerta de cruce de peatones. Cuestión que se atribuye en algunos casos a la falta de pavimentación de accesos como es el caso del acceso a Colegio Carpe Diem al norte o el área de retorno de buses en el límite sur.

Hacia el norte, en general se observan medidas de seguridad en intersecciones relevantes. En el caso de peatones, se observan pasarelas que lamentablemente no son muy utilizadas por éstos, que prefieren cruzar temerariamente por la calzada (Llau Llau). Al sur (Nercón) se observan cruces a nivel que están correctamente demarcados.

Figura 38: Ejemplos de señalética Ruta 5



Fuente: Elaboración propia.

2.3.5. Conclusiones diagnóstico de movilidad

El diagnóstico revela que el sistema de movilidad adolece de importantes déficits de infraestructura y gestión que impactan negativamente en la accesibilidad, la seguridad y la eficiencia del transporte comunal. En el centro, principal polo de servicios y atracción provincial, la superposición de flujos locales y de paso, la falta de segregación modal y la escasa regulación de estacionamientos generan congestión permanente, deterioro de pavimentos y un entorno poco amigable para peatones y transporte público.

En el norponiente, pese a la relevancia de la vía Galvarino Riveros como eje estructurante, persisten carencias en pavimentación, conectividad interna y conservación de los paraderos. Gamboa Alto, por su parte, se configura como un sector en expansión, pero con accesibilidad restringida a un solo eje (Ubaldo Mancilla) y sin red vial estructurante que soporte el aumento de flujos, lo que amenaza con consolidar condiciones de saturación y riesgos viales.

La Ruta 5 su capacidad actual resulta insuficiente frente a la magnitud del flujo vehicular. Las intersecciones carecen de diseño especializado para absorber los movimientos de ingreso y salida, lo que se traduce en congestión, accidentes y vulnerabilidad peatonal. Asimismo, la cobertura de paraderos es deficitaria y su diseño no considera accesibilidad universal ni información al usuario, lo que limita la funcionalidad del transporte público en este eje.

De manera transversal, se constata un deterioro relevante en pavimentos y veredas, déficit de señalización y demarcación, invasión del espacio público por estacionamientos informales y escasas condiciones de seguridad vial para peatones y usuarios vulnerables. El diagnóstico muestra que Castro enfrenta un escenario de alta presión sobre su infraestructura de movilidad, condicionado por su rol de centralidad insular, la dispersión urbana y el crecimiento de nuevos polos residenciales y educacionales.

VI. ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN

La estrategia para la implementación del PIIMEP se basa en cuatro componentes claves para el objetivo planteado: (1) definición de los lineamientos estratégicos del plan; (2) análisis y estimación de los ingresos proyectados; (3) elaboración de carteras ampliadas de movilidad y espacio público; y (4) plan de seguimiento.

1. Lineamientos estratégicos

Los lineamientos estratégicos que orientan la implementación del PIIMEP corresponden a la visión, los objetivos estratégicos y al conjunto de acciones que guiarán la formulación de la cartera de proyectos de movilidad y espacio público, asegurando coherencia con las metas de integración, sostenibilidad y equidad territorial de la comuna.

Figura 39: Visión PIIMEP Castro 2026-2035

Visión del PIIMEP
<i>“Castro avanza hacia un modelo de comuna integrada y sostenible, en la que la movilidad se desarrolla de manera segura, eficiente y accesible para todas las personas. Los espacios públicos se revalorizan mediante acciones de conservación, ordenamiento y gestión comunitaria, consolidándose como ámbitos de encuentro, inclusión y cohesión social, distribuidos de manera equitativa en todo el territorio comunal.”</i>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 11: Objetivos estratégicos PIIMEP Castro 2026-2035

N°	Objetivo	Acciones propuestas
1	Mejorar la movilidad y seguridad vial	Implementación de señalizaciones, demarcaciones, medidas de seguridad, paraderos urbanos y rurales y señalética turística.
2	Mejorar la infraestructura de espacio público	Mejoramiento, recuperación y conservación de espacios públicos como plazas, áreas verdes y multi canchas.
3	Equidad territorial	Priorización de proyectos de movilidad y espacio público en sectores con mayores déficits de equipamiento y conectividad.
4	Cohesión social y calidad de vida	Revitalización de espacios de encuentro comunitario mediante intervenciones que fomenten integración, recreación y participación ciudadana.
5	Seguridad y prevención	Instalación de medidas de seguridad como cámaras de televigilancia en diversos sectores.
6	Sostenibilidad urbana y ambiental	Reforzar el cuidado y la valorización de áreas verdes, promover el uso responsable del espacio público y favorecer la movilidad sostenible.

Fuente: Elaboración propia.

2. Análisis y cálculo ingresos estimados

Si bien en la ejecución del PIIMEP pueden converger fondos públicos y aportes privados, es fundamental estimar las proyecciones de aportes privados en un horizonte de mediano y largo plazo, para definir mejor la programación de recursos en función de un presupuesto realista.

Para estimar los ingresos potenciales del PIIMEP, es necesario considerar dos fuentes principales de información: por una parte, la evolución anual de los permisos de edificación, y por otra, los ingresos municipales efectivos registrados a partir del año 2021. En relación con

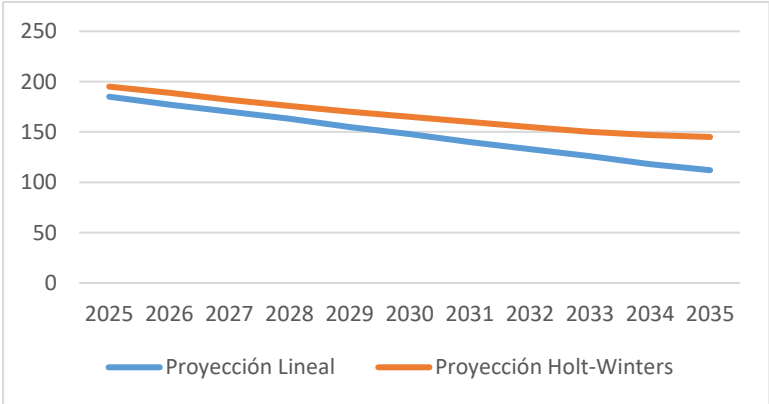
los permisos de edificación en la comuna, el Observatorio Urbano del MINVU dispone de una base de datos que abarca el período 2002–2024, en la cual se registran un total de 6.028 permisos. El análisis de esta serie evidencia un peak en el año 2017, con 724 permisos otorgados. A partir de ese año, se observa una tendencia decreciente, alcanzando en 2023 la cifra más baja de las últimas décadas, con solo 107 permisos. En 2024, la cifra muestra una leve recuperación, con 274 permisos registrados. No obstante, al revisar el comportamiento histórico de la serie, no se aprecia una regularidad en el número de permisos otorgados, lo que dificulta proyectar con certeza cómo evolucionará esta variable en los próximos años.

Figura 40: Gráfico, evolución de los permisos de edificación en Castro en los últimos 10 años



Al realizar una proyección lineal de la solicitud de permisos de edificación para los próximos 10 años, la tendencia continua a la baja, pese a un posible aumento inicial. Esto indica que, si no hay cambios económicos y urbanos, la solicitud de permisos seguiría dicha tendencia (ver siguiente gráfico).

Figura 41: Gráfico, proyección permisos de edificación en Castro hasta 2035



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Urbano de MINVU.

En relación con los ingresos municipales por la Ley de Aportes, el municipio ha recibido en los últimos 5 años (desde 2021 hasta julio de 2025) un total de \$88.807.648.

En el período 2021–julio 2025, los ingresos municipales por Ley de Aportes muestran una tendencia sostenida al alza, pasando de \$11,3 millones en 2021 a \$24,1 millones en lo que va de 2025, acumulando un total de \$88,8 millones. Este crecimiento, con alzas puntuales asociadas a proyectos de mayor envergadura refleja una dinámica inmobiliaria activa y una mayor capacidad potencial de financiamiento para obras de movilidad y espacio público. De mantenerse el ritmo actual, 2025 se consolidaría como el año con mayores ingresos del período, con proyecciones preliminares que estiman un mínimo de \$37.151.551, alcanzando un total acumulado de \$101.821.438

Tabla 12: Ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro hasta julio de 2025

Año	Ingreso	Total acumulado
2021	11.337.477	11.337.477
2022	14.510.220	25.847.697
2023	19.254.482	45.102.179
2024	19.567.708	64.669.887
2025 (hasta julio)	24.137.761	88.807.648

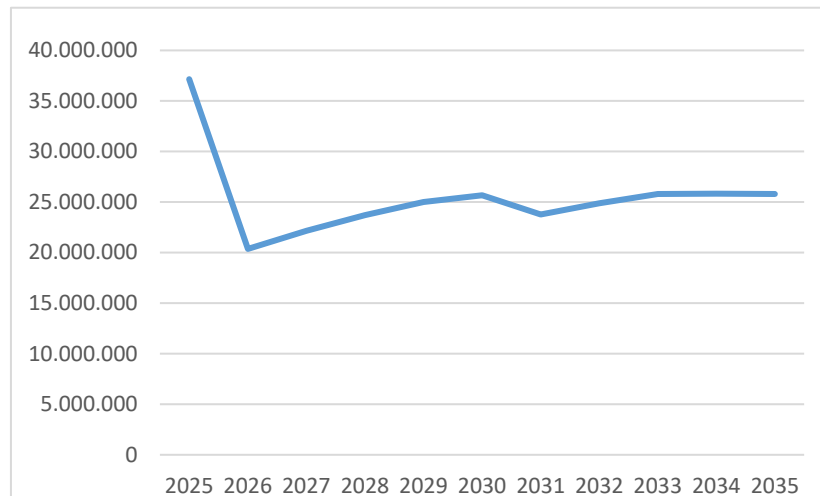
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 13: Proyección de ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro período 2025-2035

Año	Ingreso promedio proyectado	Ingreso promedio acumulado
2025	37.151.551	101.821.438
2026	20.364.288	122.185.726
2027	22.169.642	144.355.368
2028	23.701.934	168.057.302
2029	24.991.825	193.049.127
2030	25.675.848	218.724.975
2031	23.780.707	242.505.682
2032	24.863.991	267.369.673
2033	25.802.861	293.172.534
2034	25.822.646	318.995.180
2035	25.788.411	344.783.591

Fuente: Elaboración propia.

Figura 42: Proyección de ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro período 2025-2035



Fuente: Elaboración propia.

3. Cartera de proyectos

La Cartera de Proyectos se define como el listado de proyectos, obras y medidas de infraestructura de movilidad y espacio público relevantes para la comuna, reflejado en propuestas concretas de intervención, en concordancia con la normativa que da sustento al presente Plan.

La conformación de dicha cartera, parte con la realización de un catastro en las diferentes áreas involucradas en el desarrollo territorial, de los proyectos, obras y medidas necesarias y propuestas tanto por la ciudadanía, como por el municipio según los registros con que cada unidad cuenta y que no han podido ser ejecutadas principalmente por falta de financiamiento.

Dichos insumos y antecedentes, desarrollados a distinto nivel de detalle, han sido incorporados en una cartera global de proyectos, obras y medidas que ha sido estudiada en detalle por la mesa técnica municipal, logrando la priorización necesaria para definir el presente Plan, considerando la relevancia de éstas temáticas dentro del PIIMEP.

Cabe señalar que, debido a la magnitud de los recursos que se proyecta recaudar, no resulta posible financiar grandes proyectos de infraestructura. En consecuencia, la cartera se ha focalizado en iniciativas de menor escala, pero de alto impacto local. En el ámbito de la movilidad, se priorizan acciones como la construcción y reposición de paraderos, la implementación de señalética vial, la demarcación de calzadas y otras mejoras orientadas a la seguridad y eficiencia del tránsito. En el ámbito de espacio público, los esfuerzos se concentran en el mejoramiento de plazas, parques y áreas verdes; principalmente mediante el cambio y renovación del mobiliario y equipamiento urbano.

Para la priorización se consideraron criterios objetivos, utilizando una matriz multicriterio, con el fin de jerarquizar las áreas de desarrollo a partir de las necesidades comunales. Cabe señalar que este listado no es definitivo ni rígido en su estructura y orden, sino de que acepta revisiones,

y modificaciones anualmente según los cambios socio ambientales y planificación territorial vigente.

Todas las inversiones evaluadas, tienen asociados montos estimados de estudio, pre factibilidad, diseño y ejecución, considerando los procesos previos a su materialización y puesta a disposición del uso público.

En el siguiente capítulo, se describe el proceso realizado para converger a una Cartera de proyectos, obras y medidas del PIIMEP de Castro.

3.1. Distribución de inversiones

De la cartera de proyectos generada por el municipio, acordes a las temáticas propias del PIIMEP, se realiza una selección y se establece la priorización.

La ley de aportes establece que al menos un 70% de los recursos deben destinarse a obras de movilidad y circulación urbana y hasta un 30% a intervenciones en espacio público

En consecuencia, se debe cumplir con la siguiente proporción:

Figura 43: Distribución del uso de los aportes al espacio público

ÁREAS VERDES	30%
MOVILIDAD	70%

Fuente: Elaboración propia.

3.2. Matriz de priorización

Para la evaluación de los proyectos que se incluirán en las carteras de movilidad y espacio público, se aplicó una metodología de análisis multicriterio, elaborada en base a la “Guía para la Elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público” del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (2019), ajustando la matriz referencial de la guía al contexto específico de la comuna de Castro. Dicha matriz asigna un puntaje a cada proyecto según un conjunto de criterios que permiten identificar cuán óptimo es una iniciativa de inversión en comparación con otras que conforman la respectiva cartera. Los diferentes criterios a evaluar deben corresponder al perfil de los impactos que se esperan y que se pueden lograr con el desarrollo del PIIMEP.

En este marco, la matriz se organiza en torno a cuatro grandes categorías de análisis, otorgándole mayor puntaje a aquellas que cumplieran con:

- **Cobertura y equidad territorial:** Se prioriza que las intervenciones del PIIMEP incorporen los sectores que han tenido menor acceso a recursos en los últimos años. De esta

manera, se busca asegurar una distribución equilibrada de las inversiones y atender de forma preferente a las comunidades con mayores carencias.

- **Grado de incidencia e impacto en la mayor cantidad de población:** Se valoran las iniciativas con mayor alcance y capacidad de beneficiar a un número significativo de habitantes.
- **Factibilidad de la ejecución:** Se pondera la factibilidad de ejecución de los proyectos considerando aspectos normativos, administrativos y de gestión, junto con la superficie involucrada y los costos estimados. Este criterio busca asegurar que las iniciativas puedan concretarse de manera efectiva dentro de los recursos disponibles.
- **Eficiencia en el uso de recursos:** Se debe considerar un uso eficiente de los recursos susceptibles de ser utilizados por el PIIMEP siendo estos acordes a las tendencias de aportes futuros y a los ingresos recibidos hasta el momento

A partir de estas 4 orientaciones transversales a incorporar como base, se definió la matriz de priorización que se detalla a continuación. Tal como se detalle en la tabla de análisis multicriterio presentado abajo, cada una de estas 4 categorías se estructura en torno a marcadores específicos.

Tabla 14: Matriz de priorización cartera de proyectos PIIMEP

Categorías	Marcadores
Cobertura y equidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> • Localización del proyecto. • Nivel de rezago del sector (histórico acceso a recursos e inversiones). • Contribución a la reducción de brechas territoriales.
Grado de incidencia e impacto en la mayor cantidad de población	<ul style="list-style-type: none"> • Población directamente beneficiada. • Población indirectamente beneficiada. • Relevancia del proyecto a escala comunal, barrial o sectorial. • Potencial de mejorar la calidad de vida y la movilidad cotidiana.
Factibilidad de la ejecución	<ul style="list-style-type: none"> • Existencia de factibilidad técnica (proyecto maduro, antecedentes disponibles). • Factibilidad administrativa y normativa (compatibilidad con planes, regulaciones y OGUC). • Disponibilidad de terreno/superficie para la intervención. • Relación costo/beneficio (eficiencia de la inversión).

Categorías	Marcadores
	<ul style="list-style-type: none"> Plazos estimados de ejecución realistas.
Eficiencia en el uso de recursos	<ul style="list-style-type: none"> Alineación con la disponibilidad presupuestaria proyectada. Aprovechamiento de recursos existentes (sinergias con otros programas o proyectos). Capacidad de mantenimiento futuro (sostenibilidad financiera y operativa).

Fuente: Elaboración propia.

3.3. Resultados de la matriz de priorización de proyectos

Con respecto a las iniciativas seleccionadas, los proyectos clasificados como “priorizados” se distinguen por cumplir con múltiples criterios de evaluación, tales como cobertura y equidad territorial, factibilidad de ejecución, y eficiencia en el uso de los recursos disponibles. En esta categoría destacan, por ejemplo, las iniciativas vinculadas a la instalación de señalética y la demarcación de calzadas, las cuales no solo responden adecuadamente a las necesidades detectadas, sino que además presentan costos relativamente bajos en comparación con otros proyectos analizados, lo que incrementa su viabilidad en el corto plazo. Asimismo, en el ámbito de los espacios públicos, se consideran relevantes los proyectos de mejoramiento de plazas y áreas verdes, los cuales contribuyen directamente a la calidad de vida de las comunidades.

En contraste, los proyectos clasificados como “rezagados” corresponden a iniciativas cuya materialización se encuentra condicionada, dado que superan la capacidad de financiamiento que el municipio puede obtener mediante la Ley de Aportes al Espacio Público. Por esta razón, su ejecución depende de la gestión de recursos externos provenientes del Estado u otras fuentes complementarias, lo que implica plazos más extensos e incertidumbre respecto de su implementación efectiva.

De esta manera, la definición del gasto se ajusta de manera realista a las proyecciones de recaudación, garantizando la viabilidad financiera del Plan. Como resultado, y tras la aplicación de los filtros de priorización previamente señalados, se conformó una Cartera Preliminar integrada por 20 iniciativas, con una inversión estimada superior a 9.000 UF.

Tabla 15: Resumen cartera Preliminar de Proyectos PIIMEP, distribución del gasto

Línea	Costo		
	\$	UF	%
Movilidad	275	6.978	72%
Espacio Público	119	3.000	28%
Total	394	9.978	100%

Fuente: Elaboración propia.

3.4. Cartera de movilidad

La cartera de proyectos de movilidad proyectada para el periodo 2026-2035, se proyecta para ejecutarse de manera gradual y en función de las necesidades que se identifiquen año a año en la comuna. Considerando la magnitud de los recursos estimados, no es factible financiar grandes obras de infraestructura vial; por ello, se priorizarán iniciativas de menor costo pero alto impacto vial, orientadas a mejorar la seguridad y la comodidad de los usuarios. De este modo, el PIIMEP contempla la ejecución de aproximadamente 2.000 demarcaciones y medidas de seguridad vial en diversos puntos de la comuna, reforzando la señalización horizontal en pasos peatonales, zonas escolares, paraderos de buses y vías de alto flujo vehicular. Asimismo, incorpora la construcción y reposición de más de 1.000 señaléticas verticales, tanto en sectores urbanos como rurales.

Dada la naturaleza de estas intervenciones, no es posible establecer una priorización estricta ni un orden fijo de ejecución, por cuanto este tipo de infraestructura está sujeta a desgaste, variaciones en el flujo vehicular, cambios en el uso del suelo y situaciones de emergencia. En consecuencia, las iniciativas se priorizarán de manera progresiva y flexible, de acuerdo con la demanda emergente, la disponibilidad de recursos y criterios técnicos actualizados, desarrollándose conforme las necesidades que se identifiquen año a año en la comuna.

Asimismo, las iniciativas se presentan de manera genérica, sin especificar su ubicación exacta ni el detalle de cada intervención, dado que su definición final depende de diagnósticos actualizados y de necesidades que varían año en año. Por lo anterior, mientras en algunos años será prioritario reforzar demarcaciones en zonas específicas, en otros será necesario reponer señaléticas deterioradas o implementar nuevas medidas de seguridad vial en sectores emergentes.

Como planimetría, se incluyen catastros preliminares de estas iniciativas en distintos sectores de la comuna, sujetos a ajustes conforme cambien las condiciones viales y de movilidad.

Tabla 16: Cartera de proyectos de movilidad

N°	Nombre Proyecto	Sector	Cantidad	Precio unitario	Costo \$ M	UF
1	Demarcaciones y medidas de seguridad	Distintos sectores de la comuna	2.000	16.350 (por M2)	50	1.269
2	Construcción y reposición señalética urbana		210	191.500	40	1.015
3	Construcción y reposición señalética rural		140	214.100	30	761
4	Construcción y reposición paraderos urbanos.		10	7,5 M	75	1.903
5	Construcción y reposición paraderos rurales.		10	7,5 M	75	1.903
6	Señalización turística		100	20.000	5	127
Total					275	6.978

Fuente: Elaboración propia.

3.5. Cartera de Espacio Público

La cartera de proyectos de espacio público contempla un conjunto de intervenciones estratégicas destinadas a mejorar, conservar y recuperar plazas, áreas verdes, multicanchas y espacios de encuentro comunitario en distintos sectores de la comuna. Su diseño responde a los resultados del diagnóstico comunal, el cual identificó un número de espacios en condiciones deficientes o moderadas de conservación.

Las acciones contempladas se centran principalmente en el cambio de mobiliario, instalación de equipamiento comunitario, reposición de juegos infantiles, arborización, cambio de luminarias y mejoramiento de la accesibilidad universal.

Adicionalmente, se incorpora la instalación, mantención y reposición de cámaras de televigilancia en diversos espacios públicos de la comuna, con el fin de fortalecer la seguridad y promover un uso más seguro y sostenido de estas infraestructuras.

Tabla 17: Cartera de proyectos de espacio público

N°	Espacio a intervenir	Ubicación	Estado de conservación	M2	Beneficiarios potenciales	Iniciativa	VALOR ESTIMADO	
							\$MM	UF
1	Plaza Población Prat 1	Calle Huillinco	Malo	60	500	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	5	127
2	Plaza Población Prat 2	Calle José Vargas Uribe	Malo	80	400	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	5	127
3	Plaza Bicentenario, Población Salvador Allende	Calle Osvaldo Macías	Malo	120	1000	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	8	203
4	Plaza Población Lautaro	Calle Lautaro 2	Malo	90	400	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	8	203
5	Plaza Entrada Poblaciones Camilo Henríquez/Esperanza	Avenida Galvarino Riveros esquina Aureliano Velásquez	Moderado	100	100	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
6	Plaza Población Padre Hurtado	Calle Carlos Barrientos esquina Inés de Bazán	Moderado	100	700	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
7	Plaza Villa Chiloé	Francisco Coloane	Moderado	120	700	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	5	127.5
8	Plaza Villa Altos de Gamboa, Socovesa	Calles René Tapia/Humberto Vera	Moderado	200	800	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
9	Áreas verdes Población Las Lomas	Calle Floridema Millapel	Moderado	150	600	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
10	Plaza Nercón	Panamericana Sur	Moderado	150	Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	6	153
11	Área verde ladera Cerro Millantuy	Augusto Riffart	Malo	60	500	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	3	76

N°	Espacio a intervenir	Ubicación	Estado de conservación	M2	Beneficiarios potenciales	Iniciativa	VALOR ESTIMADO	
							\$MM	UF
12	Plaza Población Clara Barton	Calle Guerrillero Manuel Rodríguez	Moderado	135	500	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	3	76
13	Área verde Calle Serrano	Calle Serrano frente al Mall	Malo	70	Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	5	127
14	Área verde y plaza Calle Argomedo	Argomedo con Cancha Rayada	Moderado	300	600	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	5	127
15	Multicanchas	Distintos sectores de la comuna	Moderado		Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	20	508
16	Plazuela Martín Ruiz de Gamboa	Calle Freire	Moderado	300	Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	6	153
17	Área verde Población Camilo Henríquez	Aureliano Velásquez con Ruperto Triviño	Moderado	60	800	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	1	39
18	Plaza Villa La Esperanza	Rubén Azocar	Moderado/Bueno	60	300	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	3	76
19	Cámaras de televigilancia, diversos espacios públicos de Castro	Distintos sectores			Todo Castro	Instalación, mantención y reposición de cámaras de televigilancia distintos espacios públicos de la comuna.	20	512
Toal							119	3.000

Fuente: Elaboración propia.

3.5.1. Planimetrías cartera espacio público

Figura 44: Proyectos de espacio público, sector norte y poniente



Fuente: Elaboración propia.

Figura 45: Proyectos de espacio público, sector centro



Fuente: Elaboración propia.

Figura 46: Proyectos de espacio público sector sur



4. Plan de Seguimiento

El Plan consolida la hoja de ruta respecto a la inversión municipal en proyectos de movilidad y espacio público en un horizonte de 10 años. Es por ello que se visualiza más allá del financiamiento estrictamente por concepto de aportes que ingresen a través de la Ley de Aportes al Espacio Público, pudiendo materializarse con otros fondos, tanto públicos (FNDR, PMU, Fondo Espacios Públicos MINVU, Pavimentos participativos, etc.) como privados (alianzas por medio de la Corporación La Fábrica u otros). En ese sentido, el Plan busca el mejoramiento progresivo en la experiencia de movilidad y espacio público de la comunidad castreña. El Plan de seguimiento consta de un protocolo de implementación y de mecanismos de seguimiento y control de los avances. Si bien el PIIMEP se proyecta a un horizonte de 10 años, luego de los cuales se deberá evaluar y actualizar el instrumento, es importante realizar un seguimiento periódico del estado de ejecución de los proyectos en carpeta. De esta forma poder asegurar el cumplimiento de las metas anuales y realizar los ajustes oportunamente en caso de ser requeridos.

La distribución de tareas asociadas a la correcta implementación del Plan se detallan a continuación:

Tabla 18: Plan de seguimiento PIIMEP

Tarea	Responsable	Periodicidad
Seguimiento	SECPLAN	Semestral
Cobro aportes	DAF	A medida que ingresen permisos de obra nueva
Reporte aporte ingresados	DAF	Envío a SECPLAN cada 3 meses
Ejecución de aportes (diseño o construcción de proyectos)	SECPLAN	A medida que ingresen los aportes y puedan destinarse recursos para la implementación de las medidas de la cartera
Mantenimiento proyectos de áreas verdes	DIMAO	Permanente desde ejecutadas las obras
Reporte de avances	SECPLAN	Anual

Fuente: Elaboración propia

