

Señor
Salvador Ferrer Briceño
Secretario Ministerial Metropolitano de Vivienda y Urbanismo (S)
Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Presente

De mi consideración:

En relación con reunión sostenida el día jueves 26 de febrero de 2026, en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica correspondiente a la **"Habilitación Normativa de Terrenos calle Ventisqueros N°1500 Rol SII 2898-12 y calle Rodoviario S/N° Rol SII 2898-36, comuna de Cerro Navia"**, llevada a cabo por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, adjunto envío a usted "Hoja de Trabajo" solicitada, que contiene observaciones efectuadas por SECTRA.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,

Distribución:

SR. SALVADOR FERRER BRICEÑO, SEREMI DE VIVIENDA Y URBANISMO (S) - MINVU
SERVICIO DE VIVIENDA Y URBANIZACION REGION METROPOLITANA - MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES
PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO SECTRA - OFICINA DE PARTES
CARLOS IVÁN MOYA - ANALISTA DE DISEÑO VIAL E INFRAESTRUCTURA - ÁREA MACROZONAL SECTRA CENTRO
CAMILA ANDREA POBLETE - ANALISTA DE SISTEMAS DE TRANSPORTE - ÁREA MACROZONAL SECTRA CENTRO
GLORIA SCARLET FUENTES - ANALISTAS DE PROYECTOS NACIONALES - ÁREA NACIONAL DE POLÍTICAS E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

1643930

E39748/2026



DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA

HOJA DE TRABAJO
HABILITACIÓN NORMATIVA DE TERRENOS
CALLE VENTISQUEROS N°1500 ROL SII 2898-12 Y CALLE RODOVIARIO S/N°
ROL SII 2898-36, COMUNA DE CERRO NAVIA

I Identificación Profesional

Nombre	Camila Poblete Bahamondes Gloria Fuentes Mella Carlos Moya Saavedra Adolfo Vargas Quezada
Cargo	Funcionarios SECTRA
Institución	SECTRA – MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

II. Contenido Documento de Inicio EAE (ART. 14 LETRA D)
Incluir aporte o sugerencias a temas estructurales EAE

Fines o Metas	Se recomienda que este desarrollo urbano se planifique bajo un enfoque de movilidad integrada al territorio, asegurando que el diseño del nuevo conjunto residencial no solo provea viviendas, sino que mejore la accesibilidad, reduzca la dependencia del transporte privado y prevenga la segregación socioespacial al evitar grandes desplazamientos hacia bienes y servicios, según lo considerado en la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible https://biblioteca.mtt.gob.cl/documento/84367dfd-82ec-484e-b74c-c354352213c2).
Objetivo Ambiental	De acuerdo a las orientaciones metodológicas indicadas en la Guía para incorporar la Componente Movilidad Sostenible en los procedimientos de EAE de los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial (MMA-SECTRA 2025), se sugiere integrar metas vinculadas a la calidad ambiental y el cambio climático. Por ejemplo, el objetivo ambiental

	podría ampliarse a lo siguiente: <i>"Propiciar un desarrollo armónico y sustentable, promoviendo la integración social, conservando o mejorando la calidad ambiental local frente a las actividades logísticas del entorno (como el terminal de buses colindante), y fomentando una red de movilidad activa y segura (ciclovías y sendas peatonales) que mitigue la emisión de gases de efecto invernadero (GEI)"</i>
Criterio de Desarrollo Sustentable	<p>Con el objetivo de fortalecer los Criterio de Desarrollo Sustentable (CDS) en sus dimensiones sociales y ambientales, se sugiere considerar los siguientes aspectos de sustentabilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad equitativa a oportunidades: Garantizar la conectividad a redes de transporte público (buses actuales y futura Línea 7) y servicios urbanos mediante espacios de movilidad continuos y accesibles universalmente. • Seguridad y convivencia vial: Establecer un diseño del espacio público que priorice la movilidad activa e intermodalidad y minimice la fricción o conflicto con el flujo vehicular pesado y las actividades industriales y productivas colindantes. • Calidad de vida y salud: Implementar infraestructura verde en los espacios públicos para reducir el actual déficit de áreas verdes (3,62 m2/hab) de la comuna, ayudando además a mitigar impactos acústicos y atmosféricos locales.

III. Factores Críticos de Desarrollo (ARTÍCULO 4 LETRA G)

Señalar al menos tres temáticas que podrían ser relevantes

1. Calidad Ambiental y Mitigación de Conflictos de Uso (Ruido y Emisiones locales):

El terreno se emplaza adyacente al Terminal y Depósito de Buses METBUS (recorridos 502 y 511) y en cercanía a un parque industrial en desarrollo (Cerro Navia Verde), lo que expone a los futuros habitantes a altos niveles de ruido ambiental, movimiento constante de maquinaria y contaminación atmosférica local por fuentes móviles.

La coexistencia de flujos logísticos/productivos con áreas residenciales generaría fricción y deterioraría la calidad del espacio de movilidad. Debido a este factor se sugiere analizar medidas de aislamiento, pantallas acústicas o franjas de amortiguación.

2. Accesibilidad, Conectividad y Cobertura de Transporte Multimodal:

Si bien existen recorridos de buses a 275-350* metros del polígono, la comuna actualmente carece de estaciones de Metro (la Línea 7 se proyecta recién para 2028) y no hay redes de ciclovías existentes operativas en el entorno inmediato. Además, se diagnostica una escasez de equipamientos de gran escala (salud, educación) a distancias caminables.

Dado lo anterior, se sugiere evaluar cómo el nuevo instrumento articulará el sistema de transporte y los modos activos (caminata y ciclos) para reducir tiempos de viaje y proveer una "equidad de acceso a las oportunidades de la ciudad". Si no se aborda adecuadamente, se corre el riesgo de aumentar la dependencia del automóvil.

Adicionalmente, se deberá tener en cuenta las condiciones de accesibilidad universal presente en el entorno del proyecto, que permitan una adecuada movilidad e integración de las personas que se trasladan desde el proyecto hacia equipamiento y servicios cercanos.

*Nota: Las distancias de caminata a paraderos calculadas en la lámina 26 de la presentación están subestimadas y deben ser corregidas a la distancia efectiva desde los accesos peatonales del proyecto. A continuación, se muestra una figura con las diferencias en las distancias, así la manzana más alejada del acceso principal del proyecto alcanza una distancia de más de 850 metros al paradero más cercano, mientras que aquellas manzanas cercanas al acceso principal, mantienen distancias cercanas a los 400 metros.





3. Déficit Crítico de Espacios Públicos y Áreas Verdes Efectivas:

El diagnóstico territorial evidencia un conflicto socioambiental preexistente producto de la escasez de áreas verdes en la comuna (solo 3,62 m²/habitante frente a los 9,0 m² recomendados por la OMS). El proyecto HNT incorporará a más de 4.700 nuevos habitantes que demandarán bienes públicos.

El espacio de movilidad no es solo vialidad, sino que comprende además el sistema de espacios públicos. Se considera un factor crítico evaluar si las áreas cedidas y el diseño y composición de perfiles viales que superen los mínimos normativos permitirán una efectiva integración social, confort ambiental y una convivencia adecuada, contrarrestando la presión poblacional sobre una infraestructura verde hoy deficiente.